

# Die Rückkehr des Energierealismus

geschrieben von Andreas Demmig | 1. Juni 2026

Powerlines.au, Chris Uhlmann

Kohle, Gas, Kernenergie, Wind- und Solarenergie haben alle ihre Vor- und Nachteile. Die eigentliche Herausforderung besteht darin, ein Energiesystem aufzubauen, das die Stromversorgung und die Wirtschaft am Laufen hält.

*Nachfolgend ein launiger Meinungsbeitrag aus Australien – der m.e. sowohl bei Befürwortern als auch bei den Ablehnern „erneuerbarer“ und E-Autos Akzeptanz finden dürfte. Einflechtung von Erinnerungen an die Jugendzeit mit den damaligen Autos (Bei mir waren es ein Opel Kapitän und ein VW Käfer – und bei Ihnen? Lesen Sie weiter – Der Übersetzer*

*PS: Die Links zu The Australian sind alle hinter Bezahlsperre, Tut mir leid.*

Als meine Kumpel und ich Ende der 1970er Jahre endlich unsere Führerscheine bekamen, schien es eine ungeschriebene Regel für alle Teenager zu geben: Man durfte Mamas Auto fahren, aber nicht Papas.

Im Schatten der Ölkrise von 1973 hatten die Autos der Mütter eines gemeinsam: Sie waren winzig. Da der Führerscheinerwerb ein so prägender Moment im Leben eines jeden Teenagers ist, haben sich die Marken tief in mein Gedächtnis eingebrannt: der Datsun 120Y, der Toyota Corolla und das Auto meiner Mutter, der Holden Gemini.

Doch die Autos der Väter waren immer groß, und damals gehörten die meisten zu einer der beiden Marken: Holden oder Ford. Diese Vorliebe war genetisch bedingt, und jedes Jahr rüsteten sich Söhne und Väter für den alljährlichen Titelkampf zwischen den rivalisierenden Lagern, der auf der Rennstrecke von Bathurst ausgetragen wurde [*wohl eher mit 10er Karte und auf eigenes Risiko*]

[Die Rennstrecke von Bathurst ist der berühmte **Mount Panorama Circuit** in New South Wales, Australien. Der 6,213 km lange Straßenkurs ist weltberühmt für seine dramatischen Steigungen (bis zu 174 m Höhenunterschied) und die anspruchsvollen Passagen auf dem Berg.]

Mein Vater war ein Holden-Fan, und ich durfte den Statesman nur ein einziges Mal fahren. Als ich stolz grinsend meinen Kumpel Damien abholte, schüttelte dessen Vater den Kopf und meinte, mein Vater müsse wohl einen an der Waffel haben. Ich glaube, das lag daran, dass Damians Vater ein Ford-Fan war.

Märkte und Menschen veränderten ihr Verhalten nach dem ersten großen

Ölpreisschock, sicherten sich aber auch ab. Kleinwagen wurden modern, große Autos verschwanden jedoch nicht. Die Menschen passten sie ihren Bedürfnissen an.

In dieser Zeit erreichte der Anteil des Öls am weltweiten Primärenergiesystem seinen Höhepunkt. Seitdem ist er zwar gesunken, doch dieser oberflächliche Eindruck täuscht, da der Gesamtverbrauch an Öl mit dem wachsenden Wohlstand und der fortschreitenden Industrialisierung der Welt stetig zunahm.

Im Jahr 2024 verbrannte die Menschheit mehr Kohle, Öl und Gas als je zuvor in einem einzigen Jahr – trotz aller Reden über Rekordwachstum bei erneuerbaren Energien. Beide Aussagen sind richtig und verweisen gemeinsam auf eine tieferliegende Realität. Es gibt keinen einfachen Übergang von einem Energiesystem zum anderen. Es findet vielmehr eine Energieergänzung statt. Neue Energiequellen ersetzen nicht zwangsläufig alte. Häufiger ergänzen sie diese, da der Energieverbrauch der Gesellschaften stetig steigt.

Dieses Muster wurde im 19. Jahrhundert von dem englischen Ökonomen William Stanley Jevons erkannt und als Jevons-Paradoxon bekannt. Er beobachtete, dass Großbritannien trotz der zunehmenden Effizienz von Dampfmaschinen nicht weniger, sondern deutlich mehr Kohle verbrauchte. Die Effizienz senkte die Kosten, erweiterte die Produktionskapazität und führte zu einem höheren Konsum. Dieses Muster wiederholt sich seither immer wieder.

Sparsamere Kleinwagen verdrängten die großen nicht.  
Leistungsfähigere Computer erhöhten den Stromverbrauch. LED-Beleuchtung senkte die Beleuchtungskosten, und wir reagierten darauf, indem wir die Welt mit Lichterketten schmückten.

Der Mensch nutzt Effizienz selten, um weniger Energie zu verbrauchen. Viel häufiger nutzen wir sie, um mehr zu erreichen.

Dieser Energieschock wird zu einer Abkehr von der Ölabhängigkeit führen und dafür sorgen, dass jede Regierung versucht, mehr Öl innerhalb ihrer eigenen Grenzen zu sichern.

Die Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen sind hier sprunghaft angestiegen, was viele positiv sehen und sich wahrscheinlich fortsetzen wird. Doch wie viele dieser Verkäufe entfallen auf Zweitwagen?

Die Geografie unseres Inselkontinents, die Art und Weise, wie unsere Systeme aufgebaut sind, und die geringe Erneuerung unseres Fahrzeugbestands bedeuten, dass es noch sehr lange dauern wird, bis Elektrofahrzeuge den privaten Pkw-Markt dominieren. Der nächste Schritt, die Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs, des Bergbaus und der Landwirtschaft, bleibt ein ferner, vielleicht unereicher Traum.

Ein weiteres Merkmal dieser Krise ist die Verdeutlichung dessen, was man

die Galgentheorie der Politik nennen könnte: Die unmittelbare Gefahr der Hinrichtung klärt den Verstand und führt zu Wandlungen auf dem Sterbebett. Unsere Führungskräfte haben endlich erkannt, dass dieses Land auf flüssige Brennstoffe angewiesen ist, dass Energiesicherheit nationale Sicherheit bedeutet und dass ihre Arbeitsplatzsicherheit von der Sicherung der Kohlenwasserstoffversorgung abhängt .

Es ist noch zu früh, um zu verkünden, dass die Ära der fossilen Brennstoffhysterie in unseren Führungsetagen vorbei ist, aber ihr Höhepunkt könnte erreicht sein. Der Mann, der einst erklärte, fossile Brennstoffe hätten in unserer Zukunft keinen Platz, ist nun auf der Dieseldiplomatie unterwegs und atmet erleichtert auf, sobald ein mit Treibstoff beladener Supertanker auftaucht. Die Anführer des Marsches in die Armut ziehen sich stillschweigend zurück.

Ich habe Klima- und Energieminister Chris Bowen oder die Regierung Albanese nie allein für Australiens massive Anfälligkeit für die Ölkrise verantwortlich gemacht. Dieses Versagen hat sich über Jahrzehnte hinweg entwickelt. Mehrere Generationen von Politikern aller Couleur haben unsere Widerstandsfähigkeit geschwächt, und die Verteufelung von Kohlenwasserstoffen durch die amtierenden Machthaber hat den Sargnagel nur noch tiefer eingeschlagen.

Die von der Regierung angekündigten Maßnahmen zur Sicherung und Speicherung von mehr Treibstoff sowie der zurückhaltende Vorschlag zur Prüfung einer Erweiterung der Raffineriekapazitäten sind begrüßenswerte erste Schritte. Ziel sollte es sein, so energieautark wie möglich zu werden, und Australien verfügt über die nötigen Ressourcen. Das wird zwar kostspielig und zeitaufwendig sein, aber man sollte dies gegen mögliche zukünftige Krisen abwägen.

Erdgas ist auf dem Vormarsch von Küste zu Küste, und selbst Victoria, deren Regierung ihren Kreuzzug gegen alle fossilen Brennstoffe in ein langes Moraldrama verwandelt hat, ist von der Realität eingeholt worden.

Die Energieministerin des Bundesstaates Victoria, Lily D'Ambrosio, bezeichnet den für das Überleben ihres Bundesstaates essenziellen Brennstoff gerne als „fossiles Gas“. Während ihrer Amtszeit machte Victoria die Nutzung dieser Ressource nahezu unmöglich, obwohl die Reserven schwanden und der Bundesstaat in Richtung Energiebankrott abdriftete. Victoria verankerte ein dauerhaftes Verbot von Fracking und der Gewinnung von Kohleflözgas in seiner Verfassung und verhängte ein Moratorium für die konventionelle Onshore-Gasexploration.

Als die Gaspreise nach Russlands Invasion in der Ukraine in die Höhe schnellten, jammerte Victoria in einem Akt geradezu grotesker Heuchelei, ihr stünde das Kohleflözgas aus Queensland zu. Dann verlangte der Bundesstaat von allen australischen Steuerzahlern, die Absurdität des Baus eines Flüssigerdgas-Importterminals in einem Bundesstaat zu finanzieren, der über unerschlossenen Gasreserven liegt. Nun steckt

Victoria mitten in einer peinlichen Situation, in der die Strategie komplett umgeschrieben werden muss.

Diese Woche genehmigte die Regierung von Allan das Annie-Projekt von Amplitude Energy im Offshore-Otway-Becken, das voraussichtlich ab 2028 Gas liefern wird. Der Haushalt von Victoria nahm außerdem weitere Kredite auf, um 10 Millionen Liter Diesel zu sichern.

Die Winde des Wandels wehen, und sie werden wahrscheinlich in alle Richtungen gleichzeitig wehen. Wir befinden uns gerade mitten im Auge des Sturms. Wenn die Straße von Hormus nicht bald wieder annähernd normal funktioniert, ist diese Krise noch lange nicht vorbei. Australien war durch seinen Reichtum geschützt, aber Geld kann die physischen Versorgungengpässe nicht ewig ausbügeln. Wir haben ärmere Länder beim Treibstoffkauf überboten. Wir sehen ihr Leid nicht und kümmern uns nicht darum. Aber mit der Zeit wird sich der Schmerz auch auf die gesamte Gesellschaft auswirken.

Und inmitten all dessen kam eines der deutlichsten Signale für die zukünftige Entwicklung der Formel 1 aus unerwarteter Richtung: Formel-1-Präsident Mohammed Ben Sulayem strebt die Rückkehr der V8-Motoren bis 2031 an. Der ehemalige Rallyefahrer drängt schon seit längerem auf dieses Ziel, und nach zunehmenden Beschwerden über die jüngsten Hybridregeln der Formel 1 könnte sich diese Tür nun öffnen.

Die Formel 1 ist der technologisch fortschrittlichste Motorsport der Welt, ein rollendes Labor, in dem Spitzeningenieure die Grenzen der Maschinenleistung ausloten. Seit 15 Jahren verfolgt sie die Entwicklung immer ausgefeilterer Hybridtechnologie und verwandelt ihre Fahrzeuge in erstaunlich effiziente, aber zunehmend schwerere, teurere und komplexere Energiemanagementsysteme.

Viele Fahrer und Fans verabscheuen die neuesten Hybrid Autos. Die rohe, mechanische Kraft der alten V10- und V8-Motoren, deren kreischende Motoren instinktiv und aus Nervenstärke auf Höchstgeschwindigkeit liefen, ist verschwunden. Die neuen Hybride beziehen etwa die Hälfte ihrer Energie aus Batterien, was sie zwar schnell, aber kraftlos und schwer zu beherrschen macht.

Wie bei allem im Energiebereich gibt es auch hier Kompromisse.

Das Kernproblem der neuen Regeln von 2026 besteht darin, dass die Fahrer gezwungen sind, beim Bremsen ständig Energie zurückzugewinnen und den Einsatz der Fahrzeugleistung sorgfältig zu steuern. Drive berichtet, dass die Fahrer auf Strecken mit weniger starken Bremszonen „das sogenannte „Superclipping“ anwenden müssen, was bedeutet, dass sie den Motor nicht zum Antreiben der Räder nutzen, sondern zum Laden der Batterie, quasi als Generator.“

Anstatt dass die Maschine dem Fahrer dient, dient der Fahrer zunehmend der Maschine. Das Auto wird nicht mehr einfach nur auf

maximale Geschwindigkeit ausgelegt. Es muss ständig seinen eigenen Energieverbrauch im Griff haben und Energie von der Leistung abziehen, um das System selbst aufrechtzuerhalten.

Und dann sind da noch die Kosten. Vor dem Hybridzeitalter kosteten Motorenverträge die Teams Berichten zufolge zwischen 4 und 7 Millionen Dollar pro Saison. Heutige Turbohybrid-Antriebe kosten über 20 Millionen Dollar, und die Hersteller haben schätzungsweise mehr als 1,4 Milliarden Dollar in die Entwicklung wettbewerbsfähiger Hybridmotoren investiert.

Die Formel 1 ist in dasselbe Dilemma geraten, mit dem ein Großteil der Energiewende konfrontiert ist. Mit zunehmender Komplexität der Systeme fließen immer mehr Kapital, Ingenieursleistungen und Anstrengungen in die Verwaltung, Speicherung, den Transport und die Stabilisierung von Energie, anstatt einfach nur reichlich und zuverlässig Strom zu erzeugen.

Die Erzeugung bezahlbarer und zuverlässiger Energie unter Nutzung all unserer natürlichen Ressourcen sollte das Ziel jeder vernünftigen Regierung sein. Andernfalls werden wir bankrottgehen. Wir sollten die Emissionen dort reduzieren, wo es möglich ist, so schnell wie vernünftig möglich, innerhalb der Grenzen von Physik, Technik und Wirtschaft, und uns nicht von Parolen wie „Netto-Null“ leiten lassen.

Wie wir feststellen, lassen sich physikalische Systeme nicht von Ideologien beeinflussen.

*Dieser Artikel wurde zuerst in The Australian veröffentlicht.*

*Gefunden*

*über <https://stopthesethings.com/2026/05/24/stop-these-things-weekly-round-up-24-may-2026/>*

<https://www.powerlines.au/p/the-return-of-energy-realism>