

Woher kommt der Strom? Enormer und rapider Windstrom-Erzeugungsverfall

geschrieben von AR Göhring | 16. August 2026

31. Analysewoche 2026 von Rüdiger Stobbe

Die [31. Analysewoche des Jahres 2026](#) begann mit einem enormen und rapiden Windstrom-Erzeugungsverfalls. Ab Dienstag dominierte die PV-Stromerzeugung. An drei Tagen (Dienstag, Mittwoch und Sonntag) wurden Werte über 50 GW PV-Strom über die Mittagsspitze erreicht. Die Strompreise lagen zu dieser Zeit um die 0 €/MWh. Nach Wegfall der PV-Stromerzeugung stiegen die Preise entsprechend an. Am höchsten war die Differenz am Mittwoch (264€/MWh). Die geringste Differenz ergab sich am Freitag (113 €/MWh). Der Mittagspreis blieb bei 83€/MWh, weil die regenerative Stromerzeugung die Bedarfslinie lediglich „scratchte“.

Einen [Überblick über die wichtigsten Aspekte](#) der 31. Analysewoche 2026 gibt Agora Energiewende. Die Hochrechnung sieht in dieser Woche [so aus](#). Während der faktischen Windflaute von Dienstag bis Sonntag ist gut zu erkennen, dass auch bei einem Ausbau der Windkraftanlagen die Residuallast weiterhin im hohen Bereich insbesondere nach Wegfall der PV-Stromerzeugung liegt. Starke Stromübererzeugung über die Mittagsspitze ist auch in der Zukunftskalkulation jeden Tag der Analysewoche angesagt. Das wird die Preisdifferenzen weiter in die Höhe treiben. Kurz: Je mehr Ausbau, desto mehr verschenkter Strom, desto mehr Gewinne für die Abnehmer.

Beachten Sie unbedingt die ausführliche Kfz-Halbjahresanalyse von Peter Hager nach den Tagesanalysen.

Was ist Kraftwerks-Leistung? Was ist Energie?

Gigawatt (GW) ist eine Einheit für Leistung, also für die maximale Fähigkeit eines Kraftwerks, Strom zu erzeugen. Gigawattstunden (GWh, TWh) sind eine Einheit für Energie, also für die tatsächlich produzierte Strommenge über eine bestimmte Zeit. Die Beziehung ist einfach: Energie = Leistung × Zeit. Ein Kraftwerk mit 1 GW Leistung erzeugt bei Volllast theoretisch maximal: $1 \text{ GW} \times 8.760 \text{ h} = 8,76 \text{ TWh}$ pro Jahr. Wie viel elektrische Energie tatsächlich entsteht, bestimmt beim Kohle-, Gas- oder Kernkraftwerk im weitesten Sinn der Mensch über die Brennstoffzufuhr und Zufuhrdauer. Die Energie für eine Stunde wird üblicher- und für den Normalbetrachter irreführenderweise mit GW bezeichnet. Die manchmal verwendete Schreibweise „GWh pro Stunde“ ist nur eine umständliche Form von GW – mathematisch kürzt sich die Stunde

(„h“ und „pro Stunde“) weg.

Sonderfall Wind- und Solarkraft

Bei Wind- und Solarkraft bestimmt nicht der Betreiber, sondern das Wetter die Strom-Produktion. Eine 5-MW-Windkraftanlage könnte theoretisch 43,8 GWh/Jahr erzeugen, liefert an Land aber realistisch in Deutschland nur etwa 20 Prozent davon (auf See 40 bis 50 Prozent), also rund 8,8 GWh/Jahr – im Mittel 1 MW-Dauerenergie. Bei Solarpaneelen mit ebenfalls 5 MW installierter Leistung halbieren sich die Werte nochmals wegen verschiedener [Kapazitätsfaktoren](#): Nacht, Winter, flacher Sonnenstand, Bewölkung und Temperaturverluste.

Tageswerte

Jeder Tag beginnt mit dem Überblick, den Agora Energiewende zur Verfügung stellt. Die smard.de-Charts und -Tabellen ermöglichen vielfältige Analysen. Erkunden Sie das Potenzial.

[Montag, 27.7.2026](#)

[Windstrom lässt rapide nach.](#) Zusammen mit PV wird der Bedarf überschritten. Die [Strompreise](#).

- [Dienstag, 28.7.2026](#)

[Beginnende Flaute, es wird sehr heiß.](#) Die [Strompreise](#).

- [Mittwoch, 29.7.2026](#)

[Windstromerzeugung weiter schwach, PV reicht zur Bedarfsdeckung.](#) Die [Strompreise](#).

- [Donnerstag, 30.7.2026](#)

[Weiter starke PV-Stromerzeugung.](#) Die [Strompreise](#).

- [Freitag, 31.7.2026](#)

[Regenerative kratzen am Bedarf.](#) Die [Strompreise](#).

- [Samstag, 1.8.2026](#)

[Geringer Bedarf. PV-Strom reichlich.](#) Die [Strompreise](#).

- [Sonntag, 2.8.2026](#)

[Steigende Windstromerzeugung zu Abend.](#) Die [Strompreise](#).

PKW-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2026: „Subventionen“ fördern

starkes Wachstum bei BEV- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen

von Peter Hager

Der PKW-Neuwagenmarkt konnte im ersten Halbjahr 2026 um 5,8 % auf 1.484.393 Fahrzeuge zulegen. Dennoch liegen die Neuzulassungen deutlich hinter dem Jahr 2019 (das Jahr vor Corona) mit 1.849.000 Fahrzeugen zurück.

Die Verschiebung bei den Antriebsarten setzte sich laut Kraftfahrtbundesamt auch im ersten Halbjahr 2026 fort:

Benzin: 325.169 (- 18,2 % ggü. 1. HJ 2025 / Zulassungsanteil: 21,9 %)

Diesel: 193.157 (- 8,6 % ggü. 1. HJ 2025 / Zulassungsanteil: 13,0 %)

Hybrid (ohne Plug-in): 427.633 (+ 6,9 % ggü. 1. HJ 2025 / Zulassungsanteil: 28,8 %)

darunter mit Benzinmotor: 345.769

darunter mit Dieselmotor: 79.319

Plug-in-Hybrid: 163.793 (+ 17,9 % ggü. 1. HJ 2025 / Zulassungsanteil: 11,0 %)

darunter mit Benzinmotor: 154.334

darunter mit Dieselmotor: 9.455

Elektro (BEV): 368.006 (+ 48,0 % ggü. 1. HJ 2025 / Zulassungsanteil: 24,8 %)

„Subventionen“ fördern starkes Wachstum bei BEV und Plug-in-Hybrid

Die neue „Innovationsprämie“ der Bundesregierung bei Kauf oder Leasing eines BEVs oder Plug-In Hybrid-PKWs von Privatkunden wirkt sich zunehmend aus.

Quelle

Der Anteil der privaten Neuzulassungen stieg im ersten Halbjahr 2026 kontinuierlich von 30,2 % (Januar) auf 36,6 % (Juni):

Zusätzlich zur „Innovationsprämie“ gibt es weitere finanzielle Vorteile für Elektrofahrzeuge:

+ BEV: Kfz-Steuerbefreiung bis zu zehn Jahre (Voraussetzung: erstmalige Zulassung bis Ende 2030, Kfz-Steuerbefreiung bis längstens Ende 2035)

+ BEV: Günstige Dienstwagenbesteuerung (Versteuerung des geldwerten Vorteils mit 0,25 % des Bruttolistenpreises von bis zu 100.000 EUR)

+ Plug-In-Hybrid: Günstige Dienstwagenbesteuerung (Versteuerung des

geldwerten Vorteils mit 0,5 % des Bruttolistenpreises von bis zu 100.000 EUR)

+ BEV: Turbo-Abschreibung für Unternehmen (bei Investition ist eine degressive Sonderabschreibung über 6 Jahre möglich, im Anschaffungsjahr bis zu 75 %)

+ BEV: Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) als jährliche Prämie (je nach Marktlage und Anbieter bis zu mehrere hundert Euro)

Die Top 10 BEV-Marken und deren Marktanteile im ersten Halbjahr 2026 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

VW: 49.495 (13,4%), 1. HJ 2025: 52.445 (21,1%)
Skoda: 36.654 (10,0%), 1. HJ 2025: 22.370 (9,0%)
BMW: 30.943 (8,4%), 1. HJ 2025: 22.583 (9,1%)
Tesla: 28.857 (7,8%), 1. HJ 2025: 8.890 (3,6%)
Mercedes: 26.133 (7,1%), 1. HJ 2025: 14.438 (5,8%)
Audi: 24.906 (6,8%), 1. HJ 2025: 19.632 (7,9%)
Seat: 17.432 (4,7%), 1. HJ 2025: 16.299 (6,6%), 1. HJ 2024: 6.256 (3,4%)
Hyundai: 14.835 (4,0%), 1. HJ 2025: 12.963 (5,2%)
Kia: 12.949 (3,5%), 1. HJ 2025: 6.906 (2,8%)
Renault: 10.933 (3,0%), 1. HJ 2025: 5.598 (2,3%)

Die großen Gewinner sind Tesla, Skoda und Mercedes. Neu in den Top 10 sind Kia sowie Renault.

Herausgefallen sind Opel (1. HJ 2025: 8.702) sowie Ford (1. HJ 2025: 6.922).

Der VW-Konzern mit seinen Marken VW, Skoda, Audi und Seat verlor mit 34,9 % Marktanteil deutlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 44,6 %.

Auf mehr als 10.000 PKW-Neuzulassungen kamen noch:

Ford: 10.527 (2,9%), 1. HJ 2025: 6.922 (2,8%)
BYD: 10.381 (2,8%), 1. HJ 2025: 4.544 (1,8%)

Die beliebtesten zehn E-Modelle im ersten Halbjahr 2025 (248.726) – davon acht Modelle aus dem VW-Konzern

VW ID 7 (Obere Mittelklasse): 18.017
VW ID 4/5 (SUV): 15.072
VW ID 3 (Kompaktklasse): 14.623
Skoda Enyaq (SUV): 12.973
Seat Born (Kompaktklasse): 10.239
Skoda Elroq (SUV): 9.394
BMW X1 (SUV): 7.421
Audi Q6 (SUV): 6.449
Tesla Model Y (SUV): 6.305
Audi Q4 (SUV): 6.254

Chinesische BEV-Hersteller sind zweigeteilt

Im Heimatmarkt kämpfen die chinesischen Hersteller in einem harten Wettbewerb (mit sehr hohen Rabatten) mit sinkenden Neuzulassungen und hohen Überkapazitäten.

Insbesondere durch die Überkapazitäten versucht man zunehmend in Europa Fuß zu fassen (z.B. mit aggressiven Preisen), wobei der Markteintritt sich schwierig gestaltet (Aufbau eines Händlernetzes, EU-Einfuhrzölle).

Die Wachstumsraten sind zum Teil sehr hoch, was häufig der niedrigen Ausgangsbasis geschuldet ist. Und manche Hersteller werden in absehbarer Zeit auch wieder verschwinden oder sind dies bereits (Aiways, Chery).

Die KBA-Neuzulassungen „China“ für das 1. Halbjahr 2026:

BYD*1: 10.381 (1. HJ 2025: 4.544 / 1. HJ 2024: 1.165)
Leapmotor*1: 7.798 (1. HJ 2025: 1.844 / 1. HJ 2024: 0)
MG Roewe *1*2: 3.740 (1. HJ 2025: 4.532 / 1. HJ 2024: 11.032)
Xpeng: 3.357 (1. HJ 2025: 1.065 / 1. HJ 2024: 31)
Polestar: 2.429 (1. HJ 2025: 1.915 / 1. HJ 2024: 1.584)

Lynk&Co*1: 67 (1. HJ 2025: 17)
Geely*1: 59
Deepal: 49
Dongfeng: 18
GWM*1: 16 (1. HJ 2025: 1.235 / 1. HJ 2024: 896)
Nio: 15 (1. HJ 2025: 121 / 1. HJ 2024: 234)
Maxus*2: 11 (1. HJ 2025: 67 / 1. HJ 2024: 44)
Omoda: 11
Jac: 4
Jaecoo: 1

*1: Hersteller bietet auch Plug-In Hybrid-Modelle an

*2: Hersteller bietet auch Verbrenner-Modelle an

Die Summe aller Marken beläuft sich im 1. Halbjahr 2026 auf 27.945 PKW-Neuzulassungen, was einem BEV-Anteil von 7,6 % entspricht (1. HJ 2025: 15.330 mit 6,2 % / 1. HJ 2024: 15.138 mit 8,2 %).

[Quelle 1](#), [Quelle 2](#), [Quelle 3](#)

Die bisherigen Artikel der Kolumne „Woher kommt der Strom?“ seit Beginn des Jahres 2019 mit jeweils einem kurzen Inhaltsstichwort finden Sie [hier](#). Noch Fragen? Ergänzungen? Fehler entdeckt? Bitte Leserpost schreiben! Oder direkt an mich

persönlich: stromwoher@mediagnose.de. Alle Berechnungen und Schätzungen durch Rüdiger Stobbe und Peter Hager nach bestem Wissen und Gewissen, aber ohne Gewähr.

Ab Ausgabe 1/2026 bilden die öffentlichen Analyseseiten smard.de, [Agora Energiewende](https://agora-energielaw.de) und [Energy-Charts](https://energy-charts.de) die wesentliche Datengrundlage dieser Kolumne.