Der Kampf gegen unsere Gesellschaft nimmt Fahrt auf

geschrieben von Admin | 23. Dezember 2018

Pünktlich zum Klimazirkus in Kattowitz macht auch Brüssel wieder von sich reden: Ab 2030 (also in nur 12 Jahren!) soll für neue PKW und Kleintransporter (Handwerker aufgepaßt!) nur noch eine maximale Freisetzung von kapp 60 Gramm CO2 pro Kilometer erlaubt sein.

Sie können gar nichts mit diesem Wert anfangen? Das genau, ist die Absicht. Je alltagsferner die Maßeinheit, um so besser für die Propaganda geeignet. Dies wußten schon die „Atomkraft-Gegner“. Übersetzen wir deshalb mal schleunigst diesen geplanten Grenzwert in Maßeinheiten, die jedem Autofahrer nur zu vertraut sind: **60 gr CO_2 / km entspricht etwa einem Verbrauch von rund 2,5 Liter Benzin bzw. 2,3 Liter Diesel pro 100 km**. Dämmert es jetzt, wohin die Reise gehen soll?

Damit sind Kraftfahrzeuge – wie wir sie heute kennen – gestorben! Nehmen wir mal als stellvertretendes Beispiel einen Golf-Diesel. Der Verbrauch bewegt sich seit dem ersten Modell bis bis zum heutigen Tage um die 6,5 Liter. Dies mag für Annalena und Svenja nur an den Konzernen liegen, aber weit gefehlt Mädels: Es gibt da etwas, was ihr besser nicht abgewählt hättet, das nennt sich Physik! In der Natur verläuft Aufwand und Nutzen immer in der Form von Exponentialfunktionen, die sich einem Grenzwert annähern. Der Volksmund sagte früher: Gott läßt keine Bäume in den Himmel wachsen! In diesem Fall ist der Grenzwert die Leistung (kW!), die man benötigt um ein Auto zu beschleunigen bzw. gegen die Widerstände in Bewegung zu halten. Jetzt kommt auch noch die Zeit (h) mit ins Spiel, die man benötigt um 100 km zurückzulegen. Mal relativ schnell (Autobahn) und mal im „Stop and Go“ (Stadtverkehr) mit ständiger „Kraftstoffvernichtung“ durchs Bremsen. Simsalabim haben wir die benötigte Bewegungs-Energie (kWh!). Nun ist aber Energie, nicht gleich Energie! Die benötigte Antriebsenergie muß erst noch im Fahrzeug (!) erzeugt werden. Diese liegt stets in chemischer Form vor. Gleichgültig ob als Benzin, Diesel, Akku, Wasserstoff oder sonst etwas. Für die Umwandlung setzt die Thermodynamik eindeutige und nicht überwindbare Grenzen. Heutige Verbrennungsmotoren sind nahezu ausgereizt.

Die Energiedichte

Jedes Kraftfahrzeug muß neben seinem Antrieb (Motor, Getriebe und notwendiges Zubehör) auch noch seinen ganzen Energievorrat mitführen. Dieses notwendige Eigengewicht treibt wiederum den Verbrauch selbst in die Höhe. Lange Rede, kurze Aussage: **Ein Kraftfahrzeug mit etwa 2 Liter Verbrauch könnte nur ein moderner Trabant sein**: Ein Auto mit nur vier Sitzen, aus Plastik und einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 100 km/h. Immerhin ein Zugeständnis an die Handwerker, für die bisher ein

Lastenfahrrad vorgesehen ist (*Kein Witz! Der Rot-Rot-Grüne Berliner Senat fördert bereits Lastenfahrräder für Handwerker und Paketdienste*). Wer noch die alte DDR kennt, weiß was alles möglich ist, wenn man nicht anders kann.

Genau das ist der Grund, warum Elektrofahrzeuge ein Flop waren, sind und immer sein werden. Man kann nicht oft genug daran erinnern, daß der erste Porsche einen Elektroantrieb (mit Nabenmotor!) hatte, weil es damals noch keine brauchbaren Verbrennungsmotoren gab. Als es diese gab, war das Konzept schlagartig mausetot. Im Krieg hatte man LKW mit Batterien und Oberleitungsbusse, weil der Treibstoff an der Front gebraucht wurde. Nach dem Krieg war der Spuk wieder vorbei. Die Sache ist eigentlich ganz einfach: **Entweder man hat ein Fahrzeug mit geringer Reichweite (kleine Batterie) oder geringer Nutzlast**.

Alle Schlaumeier, die nun einfach öfters laden wollen, tappen sofort in die nächste Falle: Die Betankung mit Benzin und Dieselkraftstoff dauert wegen deren hoher Energiedichte (rund 10 kWh/l) nur wenige Minuten. Wollte man gleiches mit elektrischer Energie machen, bräuchte man gewaltige Anschlussleistungen. Hochspannung am Straßenrand, in öffentlich zugänglichen Zapfsäulen?

Ähnliche Überlegungen gelten auch für alle Gase. Hier bleibt nur der Weg über Verflüssigung (LNG). Will man über verdichtete Gase gehen, braucht man große Verdichter (mehrere MW Antriebsleistung bei einer üblichen Autobahntankstelle) und senkt trotzdem die Reichweite auch noch weiter deutlich ab (zwangsläufige Erwärmung im Tank durch die Verdichtung). **Wenn es Benzin und Diesel nicht geben würde, müßte man sie halt erfinden**. Das das kein Scherz ist, kann man schon an den Kohlehydrieranlagen im Kriegsdeutschland und in Südafrika erkennen.

Mit Wind fahren?

Der größte Witz der Windindustrie ist, man könne doch mit ihrem Abfallstrom CO_2 -frei fahren. Scheinbar überschreitet es die geistigen Fähigkeiten von „Ökos“ nachhaltig, den Unterschied zwischen Leistung und Energie zu begreifen. **Es ist völlig unbedeutend, wie viel elektrische Energie mit Wind und Sonne erzeugt wird, vielmehr entscheidend ist, welche Leistung wann erzeugt wird**. Am anschaulichsten ist es noch bei der Photovoltaik: Nachts ist es dunkel, also Stromproduktion gleich Null. Folglich könnte man damit kein einziges Fahrzeug nachts aufladen – mag die installierte Leistung (dank Subventionen) auch unendlich groß werden.

Ähnlich verhält es sich mit dem Wind. **Bläst er tatsächlich mal und die Produktion übersteigt die verwertbare Leistung, hilft nur Abschalten**. Man kann doch nicht wirklich glauben, daß sich jemand ein teures Elektroauto kauft um darauf zu warten, daß mal der Wind stark genug bläst. Noch abwegiger ist, die Autobatterien als Netzspeicher zu verwenden. Man stelle sich vor, man muß zur Arbeit, aber die

Autobatterie ist leer – gleichgültig ob nicht genug Energie zum Laden vorhanden war oder das Netz mangels Wind noch zusätzlich gezapft hat.

Noch abwegiger ist die Schnapsidee, mit Wind und Sonne Gase herstellen zu wollen. Alle Verfahren sind sehr kapitalintensiv. Die Auslastung einer solchen Anlage ist aber noch deutlich geringer, als die des Windrades selbst. Es soll ja nur dessen „Überschuss-Strom“ eingelagert werden.

Die Stromversorgung

Wenn tatsächlich mehr als 2/3 aller Autos Elektroautos wären, müßten dafür gewaltige Mengen elektrischer Energie zusätzlich produziert werden und noch mehr Leistung (d. h. mehr Kraftwerke) bereitgestellt werden. Praktisch müßte für jedes Auto in der Nähe der eigenen Wohnung oder des Arbeitsplatzes eine Ladestation vorhanden sein. Dafür ist aber das vorhandene Stromnetz gar nicht ausgelegt. **Es müßten gewaltige Investitionen in das Nieder- und Mittelspannungsnetz getätigt werden**. Überwiegend in den bereits völlig dichten Städten (Erd- und Straßenbauarbeiten). Bei dem heutigen Zustand unseres Landes, eine Aufgabe für Jahrzehnte. Wer trägt dafür die Kosten? Doch wohl letztendlich der Autofahrer selbst.

An dieser Stelle erkennt man auch, wie durchtrieben der Begriff „Flottenverbrauch“ ist. Ein Hersteller der Golf-Klasse müßte für jedes produzierte Auto ein bis zwei Elektromobile verkaufen um den Flottenverbrauch (*Elektroautos werden per Definition mit 0,0 CO_2 angesetzt, selbst wenn der Strom aus einem Kohlekraftwerk stammt. Alles klar???*) zu erreichen. Woher sollen diese Käufer kommen? Für die meisten Familien, die sich höchstens ein Auto finanziell leisten können, dürfte ein Elektromobil völlig ungeeignet sein. Als Zweitwagen mit eigener Garage (Aufladung) oder Arbeitgeberparkplatz mag es ja noch gehen, aber für die Fahrt mit der Familie in den Urlaub?

Da hilft auch keine Mischkalkulation oder Strafzahlungen nach Brüssel. Elektroautos lassen sich nicht verkaufen, wahrscheinlich nicht einmal verschenken.

Gesellschaftliche Konsequenzen

Das Auto soll dem Bürger endgültig mies gemacht werden. Es steckt die allen Sozialisten gemeine Angst vor dem sich frei bewegenden Bürgern dahinter. Michel wird schon noch zu spüren bekommen, wie wahr der alte Slogan „Freie Fahrt für Freie Bürger“ einst war. Man stelle sich mal vor, nur die Hälfte der heutigen Autofahrer müssen auf das nicht vorhandene – bis völlig marode – öffentliche Verkehrssystem umsteigen. Was würden die Konsequenzen für die Vorstädte und ländlichen Räume sein? Nur noch Rentner und Transferleistungsempfänger oder Slums am Rande der Großstädte für die noch arbeitenden?

Der angepeilte Zeitraum von zwölf Jahren ist der ideale Zeitraum für eine „Verschleißstrategie a la DDR“. Man tätigt keine Neuinvestitionen mehr und reduziert Wartung und Instandhaltung um möglichst wenig Wertverlust am Ende zu haben. Parallel investiert man außerhalb dieser seltsamen EU. Die USA – und bald auch GB – stehen schon bereit. Die Europäer können sich dann ausländische Fahrzeuge kaufen oder es bleiben lassen. **Wer der Politik auf dem Leim geht – wie einst die Energieversorger mit Energiewende und „Atomausstieg“ – wird untergehen**. Jeder in Elektroautos investierte Euro ist zum Fenster rausgeschmissen. Jeder, der jünger als ca. 55 Jahre ist und in der Automobilindustrie oder bei den einschlägigen Zulieferern arbeitet, sollte seine persönliche Lebensplanung dringend überdenken – entweder rechtzeitig den Beruf wechseln oder mit der Industrie ins Ausland gehen. Mit „sozialverträglich“ – wie bei Stahlarbeitern und Steinkohlebergbau, die übrigens hart dafür kämpfen mußten – ist nicht mehr. Dafür ist die Dimension viel zu groß. Rezession ist, wenn dein Nachbar arbeitslos wird, Depression ist, wenn du selbst deinen Arbeitsplatz verlierst.

Der Beitrag erschien zuerst bei NUKEKLAUS hier