
Kommentar: Etikettenschwindel

Von Peter Schwerdtmann, cen

Der alte CDU-Bundeswirtschaftsminister hat uns den Energiekostenvergleich auf den Tanksäulen verpasst. Wir alle sollten lernen, was es fürs eigene Portemonnaie bedeutet, beim Tank nicht immer wieder auf den gelben Aufkleber starren zu müssen. Der behauptet mit Datum vom März 2022 heute noch, nur Erdgas sei so kostengünstig wie der Elektroantrieb. So schnell können sich die Dinge ändern und aus dem schon ursprünglich fragwürdigen pädagogischen Ansatz zur Autofahrererziehung wird ein energiepolitischer Unsinn.

Heute geht es urplötzlich und unerwartet gar nicht mehr um den Preis der Energie zum Beispiel an der Zapfsäule, sondern um ihre Verfügbarkeit und ihren tatsächlichen Preis. Also vergleichen wir doch einmal Benzin und Strom als Energieträger für die Mobilität und sehen, wohin das führt.

Akzeptieren wir für die folgende Rechnung den „dicken Daumen“ als Maßstab, kostet ein Liter Benzin in etwa zwei Euro. Davon bekommt der Staat rund einen Euro. An diesem Verhältnis werden auch die aktuellen Kostendämpfungen der Bundesregierung im Prinzip wenig ändern. Daheim kann ich für einen Euro drei kWh Strom (exklusive Mehrwertsteuer) kaufen, an professionellen Ladesäulen zwischen 1,5 kWh und zwei kWh (inklusive Mehrwertsteuer). Ein rein elektrisches Automobil hat einen Verbrauch von rund 20 kWh auf 100 Kilometer, in Geld gerechnet entspricht das einem Verbrauch von 6,5 Litern Benzin auf 100 km. Ein Vorteil fürs Elektroauto lässt sich nicht erkennen.

Doch in der heutigen geopolitischen Lage muss zunächst vom Schlechtesten ausgehen, wer nicht von der Wirklichkeit überholt werden will. Dann sieht die Lage so aus: Die Rosneft-Raffinerie in Schwedt bekommt ihr Öl aus anderen Quellen als Russland. Damit – das sagte der Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck jetzt in Polen – sinke die Abhängigkeit vom russischen Öl in wenigen Tagen auf null.

Gas ist schwieriger zu ersetzen. Kaum vorstellbar, dass unter den Bedingungen eines Boykotts – von welcher Seite auch immer – Gas weiterhin für die Stromerzeugung eingesetzt werden wird. Dann wird die Energiewirtschaft die Stromproduktion umstellen müssen, weil die Kernkraftwerke abgeschaltet (2021: 13,3 Prozent) und die Gaskraftwerke nicht hochgefahren werden dürfen (2021: 10,5 Prozent). Die Alternativen wie Wind, Photovoltaik Biomasse und Wasser lieferten 2021 zusammen 45,7 Prozent, weniger als 2020. Da bleibt in Zukunft für mehr als die Hälfte nur noch die Kohle für die Verstromung.

Natürlich zwingt uns die Lage nicht nur Zwischenlösungen wie die Kohle auf. Am Ende der Entwicklung steht die möglichst große Unabhängigkeit von fossilen Energien. Und die wird schneller kommen als gedacht. Vor einem Jahr hielten es die bundesrepublikanische Öffentlichkeit noch für einen komplett überambitionierten Plan, bis 2035 auf die Kohle verzichten zu können. Doch der russische Angriff könnte die deutsche Bürokratie und Politik zu einem Spurt befähigen. Aber bis dahin bleibt es Tatsache, dass für einige Jahre die Kohle unser Ausweg ist.

Das reinelektrische Auto wird damit zu einem Etikettenschwindel wie der Aufkleber auf den Tanksäulen, der sich nur noch zur Erinnerung an bessere Zeiten eignet. In unserer Zeit muss sich der Blick auf das Elektroauto ändern. Wer heute noch von Emissionsfreiheit schwärmt, hatte schon bisher geflissentlich übersehen, dass die Emission wegen der Produktion und angesichts des deutschen Strommixes (vor der Krise rund 30 Prozent) nie null war. Viele Diesel waren besser. Doch mit dem wachsenden Anteil von Kohlestrom in den kommenden Jahren gilt: Jedes Elektroauto mehr verlängert

unsere Abhängigkeit von der Kohle.

So war das eigentlich nicht gedacht. (Peter Schwerdtmann, cen)

Bilder zum Artikel

 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Energiekostenvergleich für Personenkraftwagen in €/100 km

	 E10	 E5
Super	9,90	11,95
Super E10	9,57	11,55
Diesel	7,25	8,17
Strom	5,77	5,42
Erdgas H	5,53	6,56
Aufgas	6,16	5,40
Wasserstoff	-	7,80

Der Energiekostenvergleich beinhaltet die Gegenüberstellung der Kosten verschiedener Energiequellen für Personenkraftwagen. Bezogen auf einen Liter Motorbenzin (ca. 1,2 Liter) ist der Energiekostenvergleich und ermöglicht die Auswahl der Kraftstoffart zu der Tankstelle nach der Preisgünstigkeit. Bitte beachten, dass die Preise für eine Fahrzeuggruppe (z.B. Benzin) nicht auf andere Fahrzeuggruppen übertragen werden können. Bitte beachten, dass die Preise für eine Fahrzeuggruppe (z.B. Benzin) nicht auf andere Fahrzeuggruppen übertragen werden können.

Weitere Informationen finden Sie unter www.bmi.bund.de/DE/Themen/Energiekostenvergleich

Stand: April 2022



Foto: Autoren-Union Mobilität/BMWU