



Die Ausführungen von Dipl.-Ing. Luft- und Raumfahrt Michael Ernst Müller (rechts) zur Energiewende und alternativen Antrieben stießen bei den Mitgliedern des Energiewendestammtischs auf großes Interesse. FOTO: JOHANN GRUBER

Wie fährt das Auto morgen?

DISKUSSION Elektroantrieb stand nach dem Vortrag beim Energiewendestammtisch in Arnschwang im Mittelpunkt des Interesses.

VON JOHANN GRUBER

ARNSCHWANG. Seit 2016 gibt es jeden ersten Mittwoch im Monat den Stammtisch „Energie-Wende - mehr Kaufkraft für die Region Landkreis Cham e.V.“ im Radl-Café im Radl-Museum Arnschwang. Initiator und Organisator ist Hans Christl, der auch einer der „Energy-Scouts“ des Landkreises Cham ist, und für sein Engagement mit dem Bürgerenergiepreis 2018 ausgezeichnet wurde. Das jüngste Treffen fand diesmal ausnahmsweise am zweiten Mittwoch im Oktober statt. Das Thema lautete: Zukünftige Entwicklung in der Antriebstechnologie von Fahrzeugen aller Art: Batterie, Wasserstoff, oder neue Technologien?

„Das ist glatter Betrug!“

Mit Michael Ernst Müller, Dipl.-Ing. Luft- und Raumfahrt, konnte ein hochkarätiger Referent gewonnen werden, der unter anderem verantwortlicher Projektingenieur bei der Porsche AG und der Fa. Friedrich Boysen GmbH & Co. KG in der Entwicklung von Mischsystemen für die Abgasreini-

gung von Stickoxiden zusammen mit Audi, BMW, Daimler, MAN und anderen tätig war. Nach 20 Jahren als Entwicklungsingenieur für Automobilfirmen und Zulieferer war er bis Ende 2014 siebeneinhalb Jahre in der Entwicklung von SCT-Euro-6 Systemen tätig, bei denen Automobilhersteller, wie scheinbar ans Licht kam, teilweise bis Anfang 2018 massiv betrogen haben. Aktuell wird er unter anderem auch von Gerichten im Dieselskandal als Zeuge geladen. Privat beschäftigte er sich schon seit 30 Jahren mit den Themen Regenerative Energien.

Müller zog ein verheerendes Fazit des Geschäftsgebarens in der Automobilindustrie, wo es in erster Linie um Macht, Geld und Marktpositionen gehe. Die Manipulationen an den Abgasanlagen seien für ihn schlichtweg glatter Betrug. Die Technologie spiele eine untergeordnete Rolle, weil das Management, der Einkauf und der Vertrieb alle mehr zu sagen hätten, als der Innovations-Ingenieur.

Politik und Energiekonzerne verbreiteten das Märchen vom Zusammenhang zwischen hohen Strompreisen und der Energiewende. „Nicht die Energiewende, sondern das Chaos der schlechten Umsetzung der Energiewende, das Regierung und Konzerne zum finanziellen Abzocken der Bürger inszenieren, sind für die hohen Kosten verantwortlich“, beklagte der Referent. Er sehe das Ganze heute als Maximierung der Abzocke an ahnungslosen, absichtlich belogenen Verbrauchern.

Deshalb engagierte er sich für eine ehrliche, ökologische, dezentrale Energiewende, die den Verbraucher finanziell entlaste. In Österreich sei man hier teilweise schon sehr viel weiter.

Die Kernfrage im Hintergrund beschäftigte sich nicht mit Benzin/Diesel (CO₂) kontra Strom, sondern damit, ob der Durchschnittsbürger die Chance bekommt, seine Energie preiswert selbst zu erzeugen, ohne dass mächtige Wirtschaftssyndikate in die eigene Tasche wirtschaften oder sich der Fiskus durch Zwangssteuern derselben Finanzquellen bedient.

In der Herstellung und im Unterhalt sei Elektromobilität schon heute günstiger. Nach konservativer Ab-

schätzung der Kosten werden bis zum Jahr 2030 Elektrofahrzeuge aller Klassen, auch Kleinwagen, je nach Strombezugskosten (Netz oder eigene Photovoltaikanlage in den Kilometerkosten zwischen 25 bis 35 Prozent preiswerter sein als vergleichbare Verbrennerfahrzeuge. Kommen dann noch die neuen Akkutypen in Serie mit einer Lebensdauer von 50 000 Ladezyklen, sinken die Kosten noch weiter.

Die Preise werden sinken

Für die Masse der privaten Autokäufer ist der Kaufpreis ein wichtiges Kriterium. In den laufenden Unterhaltskosten seien Elektrofahrzeuge schon heute deutlich preiswerter. Wer den eigenen Solarstrom verbrauchen kann, spare nochmals. Müller nannte ein Beispiel mit einem Verbrauch von 14,7 kWh á 10 Cent = 1,47 Euro je 100 Kilometer. Die Erzeugerkosten für eine solare Kilowattstunde (kWh) sieht Müller in Mittel- und Südeuropa ab 2025 auf vier bis sechs Cent fallen. Im Netzbezug koste die kWh in Deutschland derzeit über 30 Cent (EU-Durchschnitt 2018: 21 Cent). E-Mobilität brauche aber ein durchgehendes Ladenetz. Es sei nichts gewonnen, wenn der Strom für Elektroautos oder die Produktion von Wasserstoff für Autos aus Atom- oder Kohlekraftwerken kommt. In welcher Höhe die Politik den Ausfall der Mineralölsteuern kompensieren wird, darüber kann jeder heute schon spekulieren, stellte Müller abschließend in den Raum. (fer)

DAS THEMA 5G

Die Idee: Das teil- oder vollautomatisches Fahren setzt den massiven Ausbau eines 5G-Funknetzes voraus. Kritiker, zu denen auch Dipl. Ing Ernst Müller gehört, halten einen solchen Ausbau für unnötig, weil es Alternativen mit geringer strahlender Funktechnik gebe, die teils in anderen Ländern schon eingesetzt sind.

Die Folgen: Die langfristige Unbedenklichkeit dieser Funkstrahlung sei nicht erforscht und unterlaufe das Vorsorgeprinzip, auf das man in Deutschland zu Recht so stolz sei.