Sachdokumentation:

Signatur: DS 5853

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/5853

Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Argumentarium AKW-Referendum

Die gesetzlich definierten und von der Bevölkerung beschlossenen Klimaziele im Verkehr sind klar: Bis 2040 müssen die Emissionen um 57 Prozent reduziert werden, bis 2050 um 100 Prozent – also komplett, ohne die Hilfe von Negativemissionstechnologien. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es jedoch keiner neuen AKW. Im Gegenteil: Atomkraftwerke bremsen die Verkehrswende und die Erneuerbaren gleichermassen.

Die technologischen Entwicklungen der letzten Jahre zeigen, dass die Ziele vor allem mit dem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und auf den Velo- und Fussverkehr und zusätzlich mit der Elektrifizierung des Strassenverkehrs erreichbar sind. Der Strassenverkehr ist der mit Abstand grösste CO2-Emittent im Verkehr (98 %), wobei 73 % auf Autos, 12 % auf Lastwagen und 9 % auf Lieferwagen entfallen. Diese Fahrzeuge werden seit Jahren laufend elektrifiziert.

Elektrofahrzeuge im Stromnetz mitdenken

Inzwischen sind bereits Hunderttausende von Elektrofahrzeugen in der Schweiz immatrikuliert – Tendenz stark steigend, dank gesetzlich verankerten CO2-Zielwerten und technologischem Fortschritt. Und jedes dieser Fahrzeuge hat eine Batterie, die von 20 kWh (kleines Elektroauto) bis 600 kWh (grosser Elektro-LKW) reicht.

So ist also bereits heute eine signifikante Speicherkapazität vorhanden. Zusammen mit weiteren Kurzzeitspeichern wie stationären Haushaltsbatterien, Quartierspeichern aber auch Langzeitspeichern (etwa Speicherseen) bietet sich die Elektrofahrzeug-Flotte als flexible Speicherlösung an, welche die zunehmende Stromproduktion aus Sonne und Wind optimal ergänzt. Bereits heute können die Fahrzeuge dann geladen werden, wenn der Strom am günstigsten ist – z.B. mittags, wenn die Sonne scheint. Und in naher Zukunft werden diese Fahrzeuge dank bidirektionalem Laden in der Lage sein, Strom wieder ins Netz einzuspeisen («Vehicle-to-Grid»).

Schätzungen gehen davon aus, dass bereits eine Flotte von 200'000 Elektroautos eine Leistung von 500-800 MW erbringen kann[1] (Atomkraftwerke Beznau I und II: je 365 MW). Dies vermeidet Lastspitzen, unterstützt bei der Stabilisierung des Stromnetzes und reduziert die Notwendigkeit des Netzausbaus. Aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, des Klimas und der Umwelt ist es absolut zentral, die Batterien von Elektrofahrzeugen, welche im Schnitt 95 % der Zeit herumstehen, ins Stromnetz zu integrieren. Durch das Zusammenspiel von tausenden dezentralen, flexiblen Speicherlösungen und der Produktion von erneuerbarem Storm sinkt der Bedarf an Bandstrom, welches ein AKW liefert, signifikant.

Solarenergie statt neuer AKW

Allein der Blick auf das Solarstrom-Potenzial von Schweizer Hausdächern und -fassaden (75 TWh)[2] zeigt, dass der künftige Strombedarf der Elektromobilität (7,3 TWh)[3] bei einem konsequenten Ausbau der Erneuerbaren mehr als gedeckt wird. Die Elektrifizierung des

[1] https://www.swiss-emobility.ch/elektromobilitaet/Speichern#v2switzerland
[2] https://www.swissolar.ch/de/markt-und-politik/solarpotential-schweiz
[3] https://www.swiss-emobility.ch/elektromobilitaet/Energie

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarbergergasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
vcs@verkehrsclub.ch, verkehrsclub.ch,

Strassenverkehrs ist also kein Argument für neue Atomkraftwerke, sondern ein zentraler Baustein im Stromnetz der Zukunft, das auf erneuerbaren Energien basiert und mit Europa eng verknüpft ist.

Neue AKW verteuern die Elektrifizierung und verzögern die Klimaziele im Verkehr

Neue Atomkraftwerke sind extrem kapitalintensiv und wirtschaftlich nur mit staatlichen Preisgarantien, Subventionen und Risikoübernahmen realisierbar. Diese Kosten landen letztlich bei der Stromkundschaft – entweder direkt über höhere Stromtarife oder indirekt über Steuergelder. Steigt der Strompreis, verteuert sich jede zusätzliche Kilowattstunde für Wärmepumpen, Elektroautos, E-LKW und die Bahn. Damit werden genau jene Technologien geschwächt, die den CO_2-Ausstoss im Verkehr senken sollen.

Statt Milliarden in wenigen, starren Grosskraftwerken zu binden, braucht die Elektrifizierung des Verkehrs ein preisgünstiges, flexibles Stromsystem mit rasch ausbaubaren erneuerbaren Energien und Speichern. AKW-Subventionen wirken hier wie eine Bremse: Sie verdrängen Investitionen in Solar, Wind, Speicher und Netzausbau, halten die Stromkosten unnötig hoch und erschweren so den Umstieg auf die effiziente Elektromobilität.