

Hintergrundpapier

Ein Jahr Energiewende: Bilanz und Ausblick

Den Akzeptanzbonus bei Verbrauchern nicht verspielen

Die Energiewende wird von einer Mehrheit in der Bevölkerung unterstützt. Schon 2010 wollten laut einer Umfrage des Umweltbundesamtes mehr als drei Viertel der Befragten aus der Atomenergie aussteigen. 62 Prozent der Befragten waren der Auffassung, dass die Bundesregierung nicht genug für den Klimaschutz unternahme. 85 Prozent befürworteten einen Umstieg auf Erneuerbare Energien und über 80 Prozent schätzten Maßnahmen zur Energieeinsparung in Wohnhäusern oder zur Effizienzsteigerung von elektrischen Geräten als „wichtig“ oder „sehr wichtig“ ein (BMU: Umweltbewusstsein in Deutschland, 2010). Einer vom vzbv in Auftrag gegebene Studie zum Thema Ökostrom vom Januar 2012 zufolge halten 45 Prozent der Befragten Ökostrom für (sehr) wichtig. Zugleich steigt die Nachfrage in der Energieberatung der Verbraucherzentralen.

Diesen Akzeptanzbonus darf die Bundesregierung nicht verspielen. Denn die Energiewende wird nur gelingen, wenn sie von den Verbrauchern dauerhaft mitgetragen wird.

1. Strom: Für Transparenz und faire Verteilung der Kosten sorgen

Ziel der Bundesregierung:

Die Stromversorgung ohne Atomkraft soll sicher und bezahlbar sein.

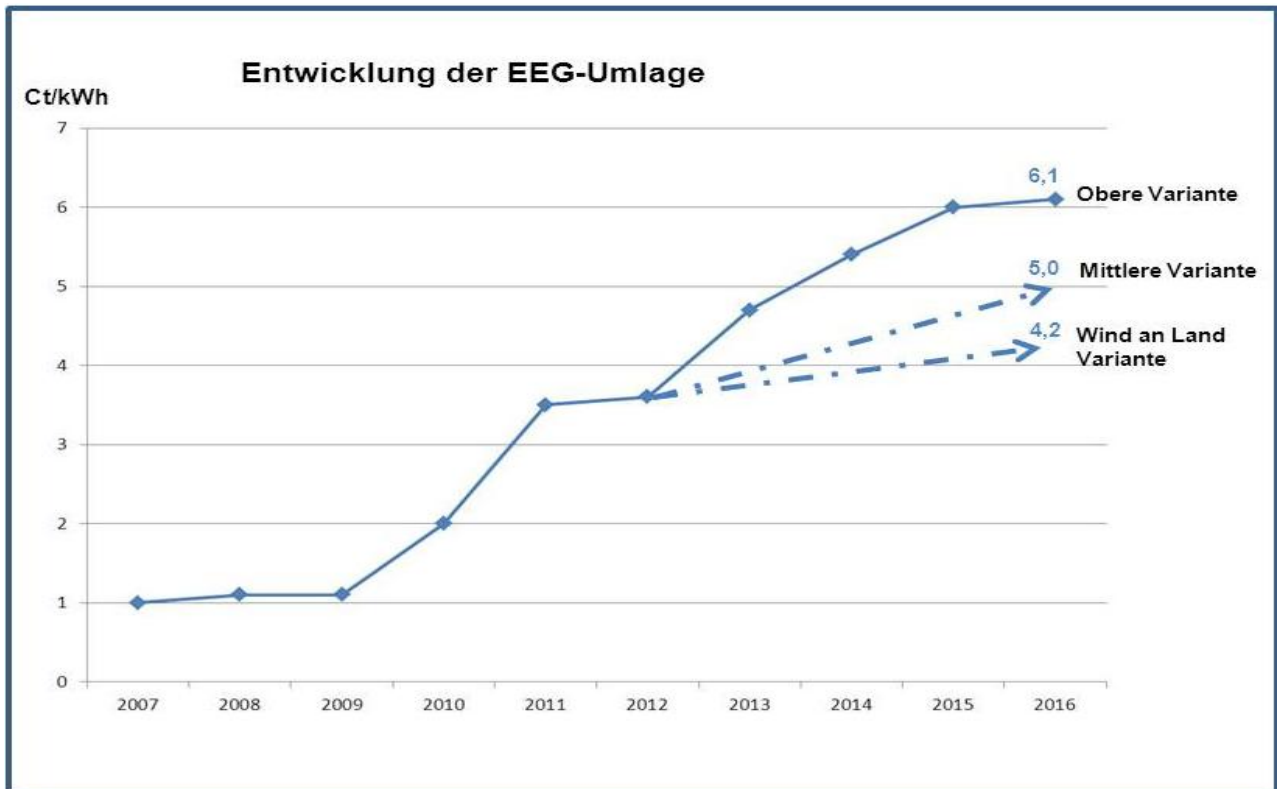
Mit dem schrittweisen Ausstieg aus der Atomenergie bis 2022 will die Bundesregierung den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromversorgung bis 2050 auf 80 Prozent erhöhen. Dies bedeutet einen Anstieg von derzeit rund 20 Prozent auf 35 Prozent im Jahr 2020. Um die Sicherheit der Stromversorgung trotzdem zu erhalten, sollen hierfür der Netzausbau beschleunigt, Netze technisch aufgerüstet und der Stromverbrauch in den nächsten acht Jahren um zehn Prozent reduziert werden.

Forderungen des vzbv:

1. Die Energiewende muss kosteneffizient sein und Gründe für Kostensteigerungen müssen nachvollziehbar dargestellt werden.

Zum Anfang des Jahres wurden die Strompreise im Durchschnitt um drei bis vier Prozent erhöht. Begründet wurde dies auch mit der Energiewende, obwohl sich diese Preissteigerungen insbesondere durch die Umverteilung der Kostenlast erklären. Kostensteigerungen aufgrund eines schnelleren Ausbaus der erneuerbaren Energien wird es künftig weiterhin geben, auch wenn die EEG-Umlage in diesem Jahr nicht

signifikant gestiegen ist. Bisher ist nicht sicher gestellt, dass der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Umbau des Energiesystems tatsächlich kosteneffizient gelingen. Bis 2013 könnte die EEG-Umlage sogar auf 4,5 Cent/kWh steigen. Es muss daher sichergestellt werden, dass zusätzliche Belastungen so gering wie möglich gehalten werden.



Grafik: Entwicklung der EEG-Umlage (eigene Berechnung)

Energieunternehmen müssen Preissteigerungen nachvollziehbar kommunizieren und nicht einfach auf möglichst viele Preisbestandteile hinweisen. Beim Ausbau der erneuerbaren Energien müssen die Vergütungssätze ebenfalls nachvollzogen werden können und in einem transparenten Prozess, unter Beteiligung aller Akteure, ermittelt werden. Kosten für die Stromnetze müssen verständlich aufbereitet und begründet werden. Über die Aufgaben der Bundesnetzagentur hinaus muss es einen Marktwächter geben, der Verbraucherpreisentwicklungen überwacht und überhöhte Renditevorstellungen verschiedener Akteure unterbindet.

2. An den Kostensteigerungen müssen sich alle Akteure beteiligen – auch die Industrie

Durch die hohe EEG-Umlage von 3,59 Cent und insgesamt steigenden Stromkosten steigt die Belastung für die Industrie. Zur Standortsicherung erlässt die Politik daher immer weiter reichende Ausnahmen. Neben der Befreiung von der Ökosteuer sind dies vor allem Befreiungen von der EEG-Umlage sowie von Netzentgelten. Letzteres hat zum Anfang des Jahres zu einer weiteren Umlage von 0,151 Cent/kWh für alle anderen Verbraucher geführt. In 2013 werden außerdem stärkere Ausnahmen für die EEG-Umlage wirksam.

Ausnahmen aufgrund gefährdeter Wettbewerbsfähigkeit müssen von der Industrie gut begründet werden und sich nach strengen Kriterien, etwa dem Handelsvolumen, richten. Außerdem sollte die Industrie angehalten werden Energiemanagementsysteme verpflichtend durchzuführen, um ihre Stromkosten zu reduzieren. Um Preissteigerungen für Endkunden abzufedern, muss es ordnungspolitische Maßnahmen zur Einführung von Energieeffizienzmärkten geben.

3. Es ist ein strategischer Fahrplan nötig, der einen energieeffizienten Umbau der Erzeugung und der Netze gewährleistet.

In der Regel bestimmt der Standort der Stromerzeugung (egal ob erneuerbar oder konventionell) den benötigten Netzausbau und -umbaubedarf. Während wir im Bereich der Übertragungsnetze seit letztem Jahr einen vergleichsweise transparenten Planungsprozess haben, bestehen große Unklarheiten über den Investitionsbedarf bei den Verteilnetzen, einhergehend mit hohen Finanzierungsforderungen über die Netzentgelte. Hinzu kommt, dass es derzeit an Investitionsanreizen für benötigte konventionelle Kraftwerke fehlt.

Um die Versorgungssicherheit und Kosteneffizienz gewährleisten zu können, braucht es einen umfassenden Fahrplan, der alle Aspekte miteinander verknüpft. Dies betrifft insbesondere die Optimierung durch Technik, Effizienz, Lastverschiebung, eine geringere Aufnahmefähigkeit der Netze, Kraft-Wärme-Kopplung und die Ansiedlung von Erzeugung. Netzinfrastruktur und Kapazitäten dürfen nur dort ausgebaut werden, wo es unvermeidbar ist. Im Verteilnetzbereich darf es nicht dazu kommen, dass überzogene Renditevorstellungen und Investitionsstau als Kosten in den Netzentgelten versteckt werden. Es bedarf daher besonderer Transparenz hinsichtlich getätigter Investitionen und deren Finanzierung.

2. Gebäude: Anreize schaffen, Planungssicherheit und Qualität gewährleisten

Ziel der Bundesregierung:

Klimaneutraler Gebäudebestand bis 2050

Die Bundesregierung hat sich im Energiekonzept zum Ziel gesetzt, den Energiebedarf des Gebäudebestandes bis 2050 auf ein klimaneutrales Niveau zu senken. Dazu ist es unerlässlich, die derzeitige Sanierungsrate von rund einem Prozent auf mindestens zwei Prozent zu erhöhen. Angesichts dieser Zielsetzung besteht die große Herausforderung darin, Gebäudeeigentümer, insbesondere die „kleinen“ Hauseigentümer zu mobilisieren. Es gilt, ihnen die nötige Planungssicherheit zu geben.

Forderungen des vzbv:

1. Sinnvolle und nachvollziehbare ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen

Derzeit sind die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen unübersichtlich: Die Energieeinsparverordnung (EnEV), das Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz (EEWärmeG) und das Gesetz zur Kraft und Wärme-Kopplungsanlagen (KWKG) sollen die Energiebedarfs- und Treibhausgasreduktion im Gebäudebestand vorantreiben.

Zugleich werden die Anforderungen immerfort erhöht. Um eine kohärente und vereinfachte Umsetzung sicherzustellen, sind die verschiedenen gesetzlichen Regelungen zu einem Gesetz zu bündeln. Darüber hinaus sind zunächst Potentiale der bestehenden Regelungen auszuschöpfen, insbesondere durch Schließung der Lücken bei Nachrüstpflichten und Verstärkung des Vollzugs.

Ferner muss der geplante Sanierungsfahrplan hinsichtlich des gesamten Gebäudebestandes so geschaffen werden, dass Zwischenziele in fünf bis zehn Jahresschritten festgelegt werden. Andererseits muss dieser auch die praktische Umsetzbarkeit gewährleisten: Sowohl die zu erwartenden Kosten als auch der Nutzen des Ausbaus der Erneuerbaren Energien sowie die energieeffizienten Maßnahmen bei Gebäuden sind bei jedem Gebäude anders. Es gilt, das größte Potential jedes einzelnen Gebäudes unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auszuschöpfen.

2. Konsistente und bedarfsgerechte Förderprogramme

Je nachdem wie hoch die Sanierungskosten angesetzt werden, sind Investitionen in Höhe von 6,8 bis 16,9 Milliarden Euro nötig (vgl. Grafik).

2% der Wohnfläche	67.503.420,00 m²
Ø Mehrkosten der Sanierung: 100 €/m²	6.750.342.000,00 €
Ø Mehrkosten der Sanierung: 150 €/m²	10.125.513.000,00 €
Ø Mehrkosten der Sanierung: 200 €/m²	13.500.684.000,00 €
Ø Mehrkosten der Sanierung: 250 €/m²	16.875.855.000,00 €

Grafik: Mehrkosten der Sanierung bei Sanierungsrate 2 % der Wohnfläche.

Für die Planungssicherheit der Investoren müssen Förderprogramme mindestens für die nächsten fünf Jahre und auf ein Volumen von mindestens fünf Milliarden Euro festgesetzt werden. Um die Akzeptanz der Förderung zu erhöhen, muss die geplante steuerliche Förderung zügig umgesetzt werden.

3. Ausbau der Beratung/ Sicherung der Qualität

Ein überwiegender Teil der privaten Gebäudeeigentümer verfügt nicht über genügend bau- und anlagentechnisches Wissen, um Entscheidungen zur Optimierung des Energieverbrauchs zu treffen. Daher müssen Beratungsangebote von unabhängigen und kompetenten Experten ausgebaut werden.

Der Ausbau der Erneuerbaren Wärmeenergien sowie die Energieeffizienzsteigerung bei Gebäuden erfordern hohe Investitionen, die sich nur rechtfertigen lassen, wenn die erwünschten Effekte tatsächlich auch eintreten. Daher ist einerseits die Qualifizierung der Fachkräfte in diesem Bereich (Planer und Ausführende) als auch eine Qualitätskontrolle der Maßnahmen dringend notwendig.

4. Verknüpfung der öffentlichen Stellen – Empowerment der Kommunen

Politische Zielsetzungen lassen sich nicht dadurch erreichen, dass auf der Bundesebene reglementiert wird und es den einzelnen Gebäudeeigentümern überlassen bleibt, ob und wie sie diesen Folge leisten. Diese Ziele müssen auf Länder- und kommunale Ebene heruntergebrochen werden. Insbesondere die Kommunen müssen stärker einbezogen

und mit Kompetenzen ausgestattet werden, um zum Beispiel energetisch besonders sanierungsbedürftige Gebiete auszuweisen, Wärmemonitoring einzurichten, bedarfsgerechte Energiedienstleistungsangebote vor Ort zu entwickeln und zu unterstützen.

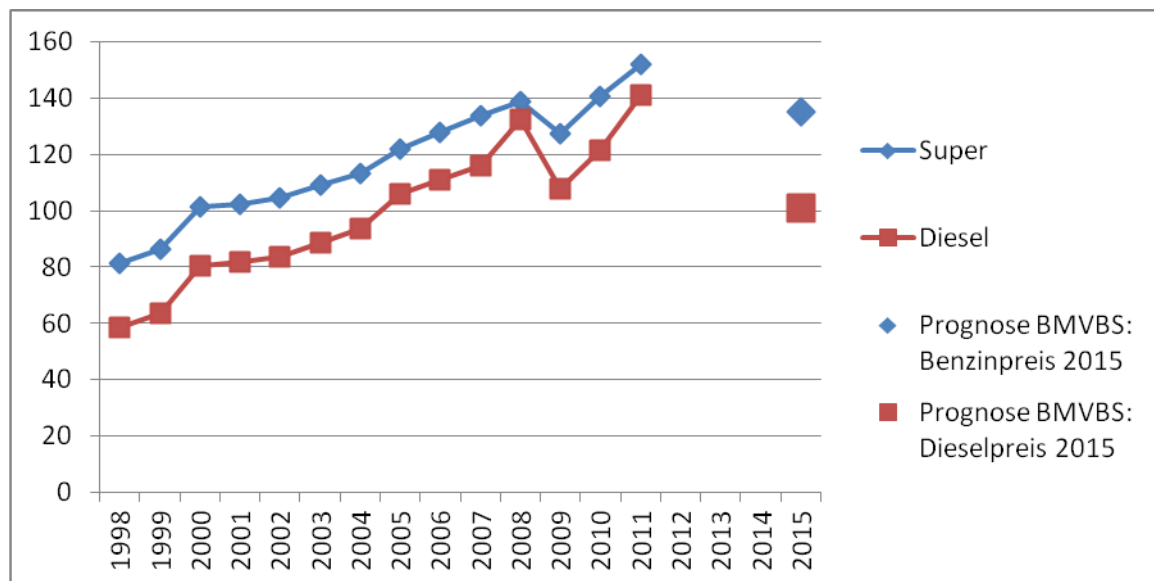
3. Verkehr: Integriertes Konzept für nachhaltige Mobilität entwickeln

Ziel der Bundesregierung: 40 Prozent weniger Endenergie im Verkehrsbereich

Das Energiekonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2010 hat sich zum Ziel gesetzt, den Endenergieverbrauch für den Verkehrsbereich bis 2050 um 40 Prozent zu reduzieren. In den praktischen Maßnahmen der Bundesregierung spiegelt sich diese ambitionierte Zielsetzung indes in keiner Weise wieder.

Problem: Abhängigkeit vom Erdöl

Dabei zeichnen sich im Verkehrssektor Probleme der Versorgungssicherheit und der Bezahlbarkeit besonders deutlich ab. Der Spritpreis hat sich von 1998 bis 2011 im Jahresdurchschnitt etwa verdoppelt und in den letzten Wochen hat der Spritpreis ein neues Rekordniveau erreicht (vgl. Grafik).



Grafik: Entwicklung der Spritpreise im Jahresdurchschnitt 1998 bis 2011; Datenquelle: ADAC. Prognose der Spritpreise in der „Verkehrsprognose 2015“ im Auftrag des BMVBS (2001)

Der Hintergrund des steigenden Spritpreises ist vor allem in zwei Entwicklungen zu sehen: einerseits in einer steigenden Nachfrage nach Erdöl in China, Indien und anderen Schwellenländern, andererseits in einem knapper werdenden Dargebot von Erdölreserven (Peak Oil).

Vorgegangen werden muss auch gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Mineralölwirtschaft. Das wird aber nicht reichen, um den Preisanstieg beim Sprit zu

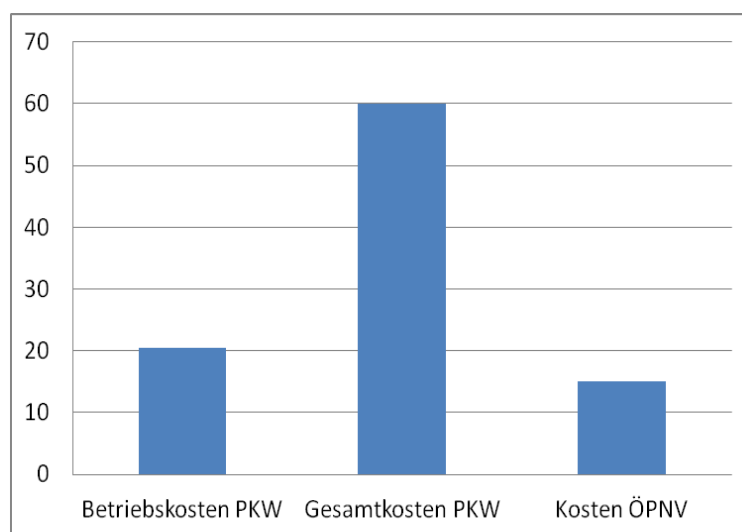
stoppen; denn die Gewinnspanne der Mineralölwirtschaft beim Verkauf von Benzin und Diesel an der Tankstelle liegt im langjährigen Durchschnitt nur bei etwa 1 Cent.

Wenn wir in Zukunft noch mobil sein wollen, ist es an der Zeit, auch im Verkehrsbereich die Energiewende einzuleiten. Heute ist die Energieversorgung des Verkehrssektors zu über 90 Prozent vom Erdöl abhängig. Langfristig brauchen wir aber auch im Verkehrssektor eine Energieversorgung auf der Basis von erneuerbaren Energien – aus Gründen des Klimawandels ebenso wie aus Gründen der Bezahlbarkeit.

Forderungen des vzbv:

1. Investitionen in den öffentlichen Verkehr

Heute schon ist der öffentliche Verkehr erheblich kostengünstiger als der Autoverkehr (vgl. Grafik).



Grafik: Mobilitätskosten für den Nutzer in Cent pro Kilometer – Datenquelle: ACE, 2007.

Der Kostenunterschied zwischen Auto und öffentlichem Verkehr wird mit steigenden Spritpreisen zunehmen – zum einen, weil der öffentliche Verkehr pro Fahrgast weniger Energie verbraucht, zum anderen, weil der öffentliche Verkehr heute schon zu einem guten Teil elektrisch betrieben wird und sich im Übrigen für eine Elektrifizierung besser eignet als das Auto. Damit zusammenhängend ist auch der CO₂-Ausstoß des öffentlichen Verkehrs erheblich geringer.

Für eine zukunftsfähige Mobilität ist ein starker öffentlicher Verkehr daher unentbehrlich. Heute beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs 15 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen. Dieser Anteil muss gesteigert werden.

Zentral ist hierfür die Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs, und damit eine ausreichende Angebotsdichte und eine gute Qualität von Fahrzeugmaterial und Infrastruktur. Tatsächlich fehlt es aber im öffentlichen Verkehr an Erneuerungs- und Instandhaltungsinvestitionen. Die Folgen haben sich in den vergangenen Jahren in verschiedenen Ausfällen im Schienenverkehr gezeigt.

Allein im öffentlichen Nahverkehr beläuft sich der Nachholbedarf für Reinvestitionen auf 2,35 Milliarden Euro; jährlich droht diese Finanzierungslücke um 330 Millionen Euro anzuwachsen (Zahlen nach: VDV und VDB). Im Schienennetz der DB AG ist alleine in den Jahren 2001 bis 2005 ein Investitionsrückstand von 1,5 Milliarden Euro entstanden

(Bundesrechnungshof); die jährliche Finanzierungslücke im Schienennetz wird mit 1 Milliarde Euro angegeben (Allianz pro Schiene).

Die heute geltenden Planungsgrundlagen zu Ausbau und Finanzierung der Verkehrswege beruhen auf überholten Prognosen zur Entwicklung des Rohölpreises und des Spritpreises (vgl. Grafik). Dementsprechend wird auch der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs zu gering veranschlagt. Diese Fehleinschätzung gilt es zu korrigieren.

Der Anstieg der Spritpreise von 2009 bis 2011 hat dem Bundesfinanzministerium zusätzliche Mehrwertsteuereinnahmen in Höhe von drei Milliarden Euro beschert. Diese Einnahmen sollten genutzt werden, um die bestehenden Investitionslücken des öffentlichen Verkehrs zu schließen.

2. Effiziente Autos

Angesichts der steigenden Spritpreise wird offenkundig, wie wichtig es ist, den Spritverbrauch von Autos zu senken. Ein wirksames Mittel hierzu sind anspruchsvolle CO₂-Grenzwerte für Neuwagen, denn CO₂-Grenzwerte sind zugleich Verbrauchsgrenzwerte.

In der Vergangenheit hat sich die Bundesregierung mit aller Macht und im Ergebnis erfolgreich dafür eingesetzt, dass die von der EU-Kommission anvisierten CO₂-Grenzwerte abgeschwächt wurden. Der von der Kommission vorgegebene Wert von 120 g CO₂/km wurde zwar formal beibehalten¹, maximal 10 Gramm an Emissionsreduktion können aber durch „zusätzliche Maßnahmen“, insbesondere durch die Verwendung von Biokraftstoffen erreicht werden. De facto wird dadurch der CO₂-Grenzwert auf 130 g CO₂/km erhöht². Hintergrund war der massive Druck der deutschen Autoindustrie, die durch strenge CO₂-Grenzwerte Absatznachteile bei den schweren und teuren Autos des Premiumsegments befürchtete.

Der heute geltende Grenzwert muss bis zum Jahr 2015 eingehalten sein. In Brüssel laufen derzeit die Vorbereitungen für die Fortschreibung der Grenzwerte bis zum Jahr 2020 an. Die Bundesregierung hat im Energiekonzept des Jahres 2010 angekündigt, dass sie sich für ambitionierte Grenzwerte einsetzen werde. Hieran wird sie sich messen lassen müssen.

Der vzbv spricht sich für einen Grenzwert von 80 g CO₂/km bis zum Jahr 2020 aus – die Erfahrung mit den heute geltenden Regelungen hat gezeigt, dass die technischen Herausforderungen bei der Emissionsbegrenzung ohne größere Schwierigkeiten und sogar ohne Kostensteigerungen bei den Neuwagen zu bewältigen waren.

3. Intermodaler Verkehr

Seit einigen Jahren ist ein Trend erkennbar, dass sich die Verbindung zwischen dem Wunsch nach Mobilität und dem Wunsch nach einem eigenen Auto lockert. Mobilität verliert also nicht an Bedeutung, sie wird aber nicht mehr notwendigerweise gleichgesetzt mit dem Besitz eines Autos, sondern reduziert auf das Wesentliche: Nämlich möglichst schnell, flexibel und angenehm von A nach B zu kommen. Vor allem

¹ Das entspricht einem Verbrauch von ca. 5,1 Litern Ottokraftstoff oder 4,5 Litern Diesel pro 100 km.

² Das entspricht einem Verbrauch von ca. 5,6 Litern Ottokraftstoff oder 5,0 Litern Diesel pro 100 km.

in den Städten verzichten immer mehr junge Menschen auf den Führerschein, und das Segment von Neuwagenkäufern im Alter zwischen 18 und 29 Jahren hat sich in den letzten Jahren halbiert. Autohersteller wie Daimler, BMW und VW sehen in diesem Trend ein neues Geschäftsmodell und investieren in eigene Carsharing-Flotten.

Auf diesen Trend aufbauend, könnte Mobilität sehr viel schlanker, preisgünstiger und mit weniger Aufwand an Fahrzeugen und Infrastruktur organisiert werden.

Mobilitätsdienstleister könnten den Kunden jeweils passgenaue Beförderungsleistungen mit Auto, Bahn oder ÖPNV bieten. Durch ein genaues Eingehen auf die spezifischen Kundenwünsche könnten diese Unternehmen das Prinzip des Autofahrens „Nutzen, ohne nachzudenken“ realisieren – und dem Kunden zugleich Zugang zu den besonderen Vorteilen des Öffentlichen Verkehrs bieten, d.h. vor allem die Möglichkeit, das Unterwegssein für Entspannung, Arbeit oder Kommunikation zu nutzen. Dadurch würde das Marktpotential des öffentlichen Verkehrs wie auch des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zunehmen, der öffentliche Raum würde vom Verkehrsdruck entlastet und die CO₂-Emissionen des Verkehrs würden zurückgehen.

Damit diese Veränderung stattfindet, ist ein grundlegendes Umdenken in der Verkehrspolitik erforderlich, und zwar in dreierlei Hinsicht:

- Das Auto muss öffentlich werden, d.h. für gemeinschaftliche Benutzungsformen geöffnet werden.
- Der öffentliche Verkehr muss sich stärker an der Verbrauchernachfrage ausrichten.
- Und das Mobilitätsangebot muss vernetzt werden, das heißt, das ganze Verkehrssystem muss von dem Ziel her gedacht werden, dass Verbraucher möglichst einfach und angenehm von A nach B gelangen können.

Anlage:**Prognose der Entwicklung der EEG-Umlage bis zum Jahr 2016**

	Obere Variante	Mittlere Variante	Wind-an-Land-Variante	Dito mit Industriebeteiligung	
Gesamtstromerzeugung	211	167	167	167	TWh
Anteil EE (bei 510 TWh Verbrauch)	41	33	33	33	%
Davon Biomasse	37	35	35	35	TWh
Wind onshore	73	63	91	91	TWh
Wind offshore	32	21	4	4	TWh
PV	58	39	28	28	TWh
Rest	11	9	9	9	TWh
Davon Biomasse	5,5	5,1	5,1	5,1	Mrd. €
Wind onshore	4,3	3,7	4,9	4,9	Mrd. €
Wind offshore	4,6	3,1	0,6	0,6	Mrd. €
PV	13,8	11,0	9,3	9,3	Mrd. €
Rest	0,6	0,4	0,4	0,4	Mrd. €
Gesamtvergütungen	28,8	23,3	20,3	20,3	Mrd. €
Profilservice etc.	0,3	0,2	0,2	0,2	Mrd. €
Effekt Grünstromprivileg	0,3	0,2	0,2	0,2	Mrd. €
Gesamtkosten	29,4	23,7	20,7	20,7	Mrd. €
Einnahmen (ohne Direktvermarktung)	8,0 (aus 132 TWh)	6,1 (aus 100 TWh)	6,1 (aus 100 TWh)		Mrd. €
Deckungslücke	21,4	17,6	14,6	14,6	Mrd. €
Belastung privilegierter LV (1 Cent/kWh)				0,9	Mrd. €
Gesamtkosten				13,7	
Umlage bei 350 TWh Letztverbrauch (Referenzszenario)	6,1	5,0	4,2	3,9	Cent/kWh

Prognose der Entwicklung der EEG-Umlage bis zum Jahr 2016 + Netzausbauszenarien

	Obere Variante	Mittlere Variante	Szenario B	Szenario C	
Gesamtstromerzeugung	211	167	180	195-225	TWh
Anteil EE (bei 510 TWh Verbrauch)	41	33	35	38-44	%
Davon Biomasse	37	35	40	36	TWh
Wind onshore	73	63	66	83-91	TWh
Wind offshore	32	21	22	27-32	TWh
PV	58	39	37	35-51	TWh
Rest	11	9	15	14-15	TWh
Davon Biomasse	5,5	5,1	6,1	5,3	Mrd. €
Wind onshore	4,3	3,7	3,8	4,6-4,9	Mrd. €
Wind offshore	4,6	3,1	3,3	4,0-4,9	Mrd. €
PV	13,8	11,0	10,8	10,6-13,3	Mrd. €
Rest	0,6	0,4	1,0	0,9-1,0	Mrd. €
Gesamtvergütungen	28,8	23,3	25,0	25,4-29,1	Mrd. €
Profilservice etc.	0,3	0,2	0,2	0,2-0,3	Mrd. €
Effekt Grünstromprivileg	0,3	0,2	0,2	0,2-0,3	Mrd. €
Gesamtkosten	29,4	23,7	25,4	25,8-29,7	Mrd. €
Einnahmen (ohne Direktvermarktung)	8,0 (aus 132 TWh)	6,1 (aus 100 TWh)	6,6 (aus 108TWh)	7,1-8,6 (117/140)	Mrd. €
Deckungslücke	21,4	17,6	18,8	18,7-21,1	Mrd. €
Belastung privilegierter LV (1 Cent/kWh)					Mrd. €
Gesamtkosten					
Umlage bei 350 TWh Letztverbrauch (Referenzszenario)	6,1	5,0	5,3	5,3-6,0	Cent/kWh