



Liebe Freunde,

teuer, unzuverlässig, umweltschädlich: **E-Autos sind ein Reifall und gefährden die Netzstabilität.**

Lange Ladezeiten, wenig Batterieleistung, teurer Strom – E-Autos sind schon jetzt ein Flop! Aber nicht nur das: Mit ihrem großen Stromhunger gefährden sie die gesamte elektrische Energie-Versorgung, obwohl die Blackout-Gefahr derzeit so hoch ist wie noch nie zuvor. Und dennoch verkauft die ökosozialistische Politik die grünen Vehikel als einen Ausweg aus der scheinbaren Klima-Krise, die wissenschaftlich natürlich nicht nachweisbar ist. Durch den Ressourcenverbrauch sind die E-Autos zudem eine Belastung für die Umwelt. Geht es also wirklich um den Schutz des Planeten, oder möchte man man das Land vielleicht sogar mit Absicht an die Wand fahren?



Hinzu kommt, dass kaum jemand weiß, dass Erdöl (wie auch Erdgas) nicht wie die Schulmeinung fossilen Ursprungs ist, sondern Erdöl und Erdgas sind abiotisch. Demnach auch nicht eine Ressource, die in naher Zukunft enden wird. Links zu interessanten Videos am Ende dieses Dokuments.

Abiotisch bezeichnet Vorgänge und Zustände, gelegentlich auch Gegenstände in einem Ökosystem, an denen keine Lebewesen beteiligt sind.

E-MOBILITÄT

Irrweg E-Mobilität?

Die mit ungeheurem medialem Hype als Beförderungstechnologie der Zukunft ausgerufene Elektro-Mobilität erweist sich zunehmend als Rohrkrepiierer. Über in Tiefgaragen, Carports oder mitten im Straßenverkehr in Flammen aufgehende (und aufgrund der extremen Brandlast und -temperaturen dann oft stundenlang unlöschbare) E-Fahrzeuge wird mit derselben schmallippigen Verdrücktheit berichtet wie über „Einzelfälle“ von Migrantengewalt, obwohl beides unvermeidliche und zwingend logische, aber politisch ignorierte Tatsachen sind. Und ob es den Verfechtern der Batterietechnologie nun behagt oder nicht: Die Häufung entsprechender Zwischenfälle stellt den wirtschaftlichen, ökologischen und auch gesellschaftlichen Nutzen der E-Zukunft in Frage.

Auch anderswo in Europa wachsen die Zweifel, ob Elektromobilität für eine strukturelle Wende der Verkehrspolitik wirklich der geeignete Ansatz ist; zum Beispiel in Frankreich: In Paris müssen nun 149 der dort betriebenen fast 500 Elektrobusse buchstäblich aus dem Verkehr gezogen werden, nachdem vergangene Woche erneut einer davon in Flammen aufgegangen war. Es handelte sich bereits um den zweiten Vorfall dieser Art binnen eines Monats. Doch nicht nur bei öffentlichen Verkehrsmitteln, auch im Individualverkehr ist die E-Offenbarung anscheinend nicht so hip und ausgereift, wie die grüne Propaganda dies gerne hätte: Wie der ADAC mitteilte, blieben 2021 in Deutschland über 25.000 E-Autos liegen.

Unkalkulierbare Risiken

Für Unternehmen, die auf einen reibungslos funktionierenden Fuhrpark angewiesen sind – nicht nur in der Personenbeförderung, sondern auch im Logistiksektor –, sind solche Ausfallzahlen ein unkalkulierbares und untragbares Risiko. Das hat Konsequenzen: Anfang des Jahres kündigte die Deutsche Post im Raum Berchtesgaden an, auf Elektro-Transporter zu verzichten und „zumindest vorübergehend“ wieder auf Verbrenner-Modelle zurückzugreifen, weil die dort eingesetzten E-Transporter bei Kälte zu schwach und unsicher seien.

Auch die Konzerne scheinen von der anfänglichen Euphorie etwas abgekommen zu sein. So warnte der BMW-Vorstandsvorsitzende Oliver Zipse in New York kürzlich davor, auf eine reine Elektro-Strategie zu setzen. „Wenn jemand aus irgendeinem Grund kein Elektrofahrzeug kaufen kann, aber ein Auto braucht, würden Sie ihm dann lieber vorschlagen, sein altes Auto für immer weiter zu fahren? Wenn Sie keine Verbrennungsmotoren mehr verkaufen, wird es jemand anderes tun“, so Zipse – der zudem auch auf den problematischen Umstand hinwies, dass die Versorgung mit Batterie-Rohstoffen derzeit hauptsächlich von China kontrolliert würde. In ähnlicher Weise wie bei der bisherigen russischen Gasversorgung läuft Deutschland daher mit zunehmendem Ausbau der E-Mobilität absehbar Gefahr, sich bei einer weiteren kritischen und absolut „systemrelevanten“ Ressource abermals in einseitige Abhängigkeit von einem diktatorischen und unberechenbaren Regime zu begeben.

Verhängnis für den Mittelstand

BMW-Chef Zipse machte des Weiteren auf Lücken in der Ladeinfrastruktur und den hohen Preis von Elektrofahrzeugen aufmerksam und verwies darauf, dass das Angebot sparsamer Autos mit Verbrennungsmotor sowohl aus Gewinn- als auch aus Umweltsicht weiterhin von entscheidender Bedeutung sei. Auch Carlos Tavares, der Chef des Automobilkonzern Stellantis, zu dem unter anderem Opel und Peugeot gehören, sagte vor dem Hintergrund des Ukraine-Krieges: „Wir müssen uns vor dem Moment fürchten, ab dem sich die Mittelschicht kein Auto mehr leisten kann. Wenn ein 25.000-Euro-Auto morgen zu einem 45.000-Euro-Auto wird, dann tut das der Mittelschicht weh.“ Die Kosten für die Herstellung eines E-Autos seien derzeit rund 50 Prozent höher als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Zudem verwies Tavares auf die massiven Steuerausfälle durch die E-Autos: „Die Steuereinnahmen auf Diesel und Benzin in Europa betragen 450 Milliarden Euro pro Jahr. Woher sollen die in Zukunft kommen?“ Dies könne nur durch den Wegfall von Subventionen und durch höhere Steuern ausgeglichen werden – was dann jedoch wiederum auf die Mittelschicht zurückfalle, die sich aus den genannten Gründen keine E-Autos leisten kann.

leisten könne. Im März hatte bereits Renault-Geschäftsführer Luca De Meo gewarnt: „Wenn Sie keine Möglichkeit haben, zu Hause zu laden, kaufen Sie sich kein Elektroauto!“

Anfällig auch für Cyber-Attacken

Dass die regierenden grüngetriebenen Ampel-Ideologen in ihrer Verbohrtheit, Realitätsverweigerung und Missachtung jeder Folgenabschätzung solche praktischen Probleme nicht nur negieren, sondern auch keine Lösungsansätze dafür kennen (es sei denn, diese bedeuteten noch mehr Dirigismus und Umverteilung), verwundert nicht. Dabei sind die ohnehin bestehenden Schwächen der gesamten „grünen Energiewende“ durch den Ukraine-Krieg gerade überdeutlich geworden. Eine von der Öffentlichkeit fast unbemerkte Randnotiz wies auf die dramatischen Folgen der Abhängigkeit hin, die unsere Versorgungssicherheit zunehmend gefährdet: Durch eine Störung der Satellitenverbindung war der Betrieb der Windkraftanlagen europaweit zeitweise erheblich behindert; insgesamt waren, möglicherweise durch einen russischen Hackerangriff, 30.000 Satellitenterminals betroffen.

Auch die Ladestationen für E-Autos sind ein leichtes Ziel für solche Hacker-Angriffe. Neben den Problemen überteuerter Produktionskosten, Rohstoffknappheit und potentiell lebensgefährdender Betriebssicherheitsrisiken werden wir durch die E-Mobilität also auch verwundbarer für Cyberterror und Destabilisierungsversuche von außen. Nach alledem gehört die „E-Wende“ dringend auf den Prüfstand – bevor es zu spät ist.

<https://ansage.org/irrweg-e-mobilitaet/>

Kinderarbeit und Umwelt-Zerstörung: E-Auto-Wahn führt in humanitäre Katastrophe

US-Präsident und Klima-Apokalyptiker Joe Biden wird nicht müde für „saubere“ Elektrofahrzeuge zu werben. So kündigte er beispielsweise am 22. März 2022 in einer Rede zur Lage der Nation nicht nur „Umweltgerechtigkeit“ und „mehr Fairness“ an, sondern auch die Schaffung eines Netzes von 500.000 Ladestationen im gesamten Land. Während die Ökosozialisten und linken Demokraten einhellig „Hosianna“ singen, schlagen Kritiker die Hände vors Gesicht. Denn damit unterstützt Biden die schlimmsten humanitären Missstände in der Welt. Nur keiner spricht darüber!

500.000 geplante Ladestationen für die USA verheißen zig Millionen Elektrofahrzeuge. Im Gegensatz zur breiten, Klimawandel-trunkenen Öffentlichkeit wissen Insider und Experten, was dies tatsächlich bedeutet. Denn alleine die Batterien dieser E-Auto-Armada benötigen Unmengen an Rohstoffen. Vor allem Lithium, Kobalt, Graphit, Nickel, Mangan und Aluminium. (Lesen Sie hier: „Wer die Rohstoffe hat, macht die Regeln“) Lithium-Produktion zerstört die Umwelt

Eine Batterie mit einem Gewicht von rund 450 Kilogramm enthält etwa 11 Kilo Lithium. Dafür werden über 11.000 Kilo Sole benötigt. Diese Salz-Wasser-Lösung wiederum wird hauptsächlich in Tibet und in den Hochländern des sogenannten „Lithiumdreiecks“ von Argentinien, Bolivien und Chile gewonnen. Für die dementsprechende Produktion in Tibet bedeutet dies katastrophale Zustände für die Umwelt: giftiges Flusswasser, tote Fische, Kühe und Yaks. Im „Lithium-Dreieck“ werden die Ureinwohner direkt mit den verseuchten Flüssen konfrontiert, was sich verheerend auf die Nahrung, die Bewässerung des Viehs und die Bewässerungssysteme auswirkt. Hinzu kommt, dass aufgrund der entsorgten Sole inzwischen auch die Berge verödet sind.

In einem bereits 2020 von der Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen herausgegebenen Berichts heißt es dazu: „Indigene Gemeinschaften, die seit Jahrhunderten in der Andenregion von Chile, Bolivien und Argentinien leben, müssen sich mit Bergbauunternehmen um den Zugang zu Gemeindeland und Wasser streiten. Die Bergbauindustrie ist in einer der trockensten Wüstenregionen der Welt auf große Mengen an Grundwasser angewiesen, um Sole aus Bohrbrunnen abzapfen. Einigen Schätzungen zufolge werden etwa 1,9 Millionen Liter Wasser benötigt, um eine Tonne Lithium zu gewinnen.“ Und weiter: „Im chilenischen Salar de Atacama verbrauchen der Lithiumabbau und andere Bergbauaktivitäten 65 Prozent des Wassers in der Region. Das hat große Auswirkungen auf die örtlichen Landwirte, die Quinoa anbauen und Lamas züchten, in einem Gebiet, in dem einige Gemeinden

bereits Wasser von anderswo herbekommen müssen.“

Kinderarbeit und Kobalt-Produktion

Eine 450-kg-E-Auto-Batterie enthält in der Regel auch über 13 Kilo Kobalt. Dafür müssen rund 13.500 Kilo Erz verarbeitet werden. Zumeist stammt das Kobalt aus der Demokratischen Republik Kongo, aus der fast zwei Drittel der globalen Kobaltproduktion kommen. In den dementsprechenden Minen des Landes arbeiten mindestens 40.000 Kinder, darunter sogar Vierjährige, die – genauso wie ihre Eltern – nicht einmal zwei Dollar Tageslohn erhalten. Und das, obwohl sie sich stetig Mineneinstürzen, giftigem, radioaktivem Wasser, Staub und mit Blei, Uran und Kobalt belasteter Luft aussetzen. Eine Schande!
Graphit-Förderung mit verheerenden Umweltschäden

Eine 450-kg-schwere E-Auto-Batterie benötigt ferner 50 Kilo Graphit, das aus 500 Kilo Erz gewonnen werden muss. Der größte Teil des Graphits stammt aus Chinas Nordost-Provinzen. Dort hinterlässt die Förderung ebenfalls verheerende Umweltschäden, wie verschmutztes Trinkwasser, Ernteschäden und rußverschmierte Häuser. Lithium, Kobalt und Graphit sind nur drei stellvertretende Beispiele für weitere Rohstoffe, die ein Elektrofahrzeug benötigt.

Die Armen leiden und sterben, der „Klima-Gutmensch“ feiert

Wenn Joe Biden also von einer „Umweltgerechtigkeit“ und „Fairness“ spricht, dann meint er diesbezüglich bestimmt nicht die dafür ausgebeuteten Rohstoffländer, samt ihrer Bevölkerung, Flora und Fauna. Letztlich verstößt die Produktion von Elektrofahrzeugen gegen Menschenrechte, gegen Umweltstandards, lösen vielmehr eine humanitäre Katastrophe aus, die sich mit jedem einzelnen E-Auto stetig verschlimmert! Dabei sind die Armen dieser Welt die Verlierer. Während sie für die sogenannten „sauberen“ Autos des feuchten, ökosozialistischen Klimawahn-Traumes leiden und sterben müssen, sonnen sich die westlichen Bürger in ihren neuen Tugendzeichen von Tesla oder Windturbinen.

Guido Grandt

<https://www.wochenblick.at/umwelt/kinderarbeit-und-umwelt-zerstoerung-e-auto-wahn-fuehrt-in-humanitaere-katastrophe/>

E-Autos geht der Saft aus: Blackout-Gefahr zwingt Tanksäulen zu Stillstand

Der Kampf gegen den Klimawandel treibt beachtliche Blüten. Während Autos mit Verbrennungsmotoren verboten werden sollen, besser noch gestern als heute, könnten durch die geförderte E-Mobilität weitere Probleme auf die Bürger zukommen. Denn die Energiewende war ein Reinfall und die Umstellung auch E-Auto und Wärmepumpe belastet das Netz über Gebühr, bis hin zur Blackout-Gefahr.

* Zwangsladepause kann Bürger stundenlang festsetzen

- * Mischung aus “Energiewende” und Förderung von E-Autos macht Blackout-Gefahr wahrscheinlicher
- * Anstieg des Stromverbrauchs um 20 Prozent bis 2030 befürchtet – Infrastruktur nicht gewappnet
- * Trotzdem pocht die EU auf allmähliches Verbrennungsmotor-Verbot – und die Auto-Konzerne überbieten sich in der Geschwindigkeit des Total-Umstiegs auf E-Mobilität
- * Energiewende kommt deutsche Steuerzahler bereits jetzt teuer zu stehen – halbe Billion Euro wurde in den Sand gesetzt
- * Dürfen Deutsche irgendwann überhaupt nur mehr stundenweise Strom nutzen?

Umweltfreundlich mit der Wärmepumpe heizen und völlig sauber und CO₂-neutral mit dem Elektroauto durch die Weltgeschichte gondeln, so sieht der Traum vieler Politiker aber auch einer zunehmender Anzahl von Bürgern aus, wie sich die Zukunft gestalten soll. Doch was passiert, wenn zwischen „Berlin-

Ludwigsfelde“ und Kubbier der Ladungsstand des Akku bedenklich niedrig ist, man die nächste, für teures Steuergeld geförderte Ladestation ansteuert und dann tut sich nichts? Dann liegt es nicht an den „Kobolden“, die die Arbeit verweigern, sondern vielleicht schlicht daran, dass eine Ladepause verordnet wurde – eine Zwangsladepause – und man im schlimmsten Fall mehrere Stunden festsitzt.

Stark steigender Stromverbrauch – Gefahr für das Netz

Im Deutschland der Energiewende und des Kampfes gegen den Klimawandel durchaus eine realistische Gefahr. Denn der Umstieg auf erneuerbare Energien und die Förderung von Elektroautos oder Wärmepumpen macht das Szenario sehr viel wahrscheinlicher. Zwar wurde ein derartiger Entwurf des Energiewirtschaftsgesetzes vorerst zurückgezogen – vermutlich bis nach der Bundestagswahl – aber das grundlegende Problem wird dadurch nicht gelöst.

Durch die befohlene Senkung der CO₂-Emission und auch das Verbot von Verbrennungsmotoren wird der Stromverbrauch stark ansteigen. Waren es 2020 in Deutschland 550 Terawattstunden (TWh) und wurde der Anstieg des Verbrauchs bis 2030 auf 591 TWh geschätzt, mussten die Zahlen vom Wirtschaftsministerium nun korrigiert werden. Nun rechnet man mit einem Anstieg auf 645 bis 665 TWh bis 2030 – gut 20 Prozent mehr. Und da sich Strom im Netz – entgegen anderen Aussagen – nicht unbegrenzt speichern lässt, muss man aufpassen, dass es nicht zu einem Blackout kommt.

Autoindustrie und die voreilige Umstellung auf Strom

Daher ist die Idee der Energieversorger, bei Spitzen im Netz einfach gewisse Dinge abzuschalten, bevor es zu einer Überlastung kommt. Ins Auge hat man dabei die Möglichkeit gefasst, im Problemfall Elektroautos oder auch Wärmepumpen vom Netz nehmen zu können. Also während ein Teil der Bürger in der Pampa festsitzt, kann der andere Teil daheim frieren und hat kein warmes Wasser, weil die Wärmepumpe nicht läuft. Als Alternative sieht die Energiewirtschaft nur extrem starken und auch teuren Ausbau der Netze.

Die Autoindustrie, die sich inzwischen völlig dem E-Auto verschrieben hat, ist gegen diese mögliche Maßnahme, da es Käufer von Elektroautos abschrecken könnte. Dabei betreibt die Autoindustrie selbst Gold-Plating. Während die EU „erst“ ab 2035 Verbrennungsmotoren verbieten will, verkündete jetzt Opel, dass man plant ab 2028 nur mehr E-Autos in Europa zu verkaufen – und damit den VW-Konzern noch um sieben Jahre „überflügelt“. Sogar bei BMW soll 2030 jedes zweite Auto elektrisch fahren. Dass zur Gewinnung von Lithium und seltenen Erden für die Batterien ganze Landstriche zerstört werden, ist im „Nachhaltigkeits“-Wahn offenbar egal.

Energiewende ein Desaster

Dabei ist seit mehr als einem Jahr klar: Die von Kanzlerin Angela Merkel initiierte Energiewende ist ein veritabler Schuss in den Ofen. Schon im März 2020 erklärte der Rechnungshof, dass der Transformationsprozess des Energiesektors durch die Bundesregierung unzureichend gesteuert werde und dass dadurch die sichere und bezahlbare Stromversorgung gefährdet wird. Allerdings wurden durch die Energiewende bereits mehr als eine Halbe Billion Euro – rund 6.000 Euro pro Einwohner in Deutschland – in den Sand gesetzt (Wochenblick berichtete).

Höchste Strompreise weltweit

Doch auch anderes Ungemach trifft den Bürger. Die Strompreise in Deutschland liegen seit Jahren über dem europäischen Durchschnitt – rund dreimal so hoch wie in Bulgarien und mehr als doppelt so viel in den Niederlanden oder Polen. Damit werden Privathaushalte aber vor allem auch kleine oder mittelständische Betriebe über Gebühr belastet. In keinem anderen Land der Welt sind die Strompreise derart hoch. Wobei mehr als die Hälfte des Preises durch Steuern und Umlagen vom Staat verursacht wird. Aber vielleicht hilft ja

der Staat dem Bürger in Zukunft sparen, indem es nur mehr stundenweise am Tag Strom gibt.

<https://www.wochenblick.at/politik/e-autos-geht-der-saft-aus-blackout-gefahr-zwingt-tanksaeulen-zu-stillstand/>

Studie: Elektro-Autos nicht klimafreundlich

Eine Studie des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) kommt zu dem Schluss, dass der klimafreundliche Schein bei E-Autos trügerisch ist. Von Politik und Klimaschützern als Null-Emissionsfahrzeuge gelobt und gefördert, liegt der Teufel, wie so oft, im Detail.

„Die Studie belegt, dass es hinsichtlich der CO₂-Bilanz von Autos mit Batterieantrieb erhebliche Missverständnisse gibt. Die CO₂-Bilanz von Elektroautos ist keineswegs grundsätzlich besser als die CO₂-Bilanz von Autos mit Verbrennungsmotor“, sagte VDI-Präsident Volker Kefer dem „Handelsblatt“. Denn solange Batterien für E-Autos in Ländern mit einem hohen Kohlestromanteil – wie etwa China – produziert werden, seien Autos mit Verbrennungsmotoren „mit deutlichem Abstand die klimafreundlichere Wahl“. Hinzu kommt zudem, dass es bisher keine brauchbaren Konzepte für das Recycling der Batterien gibt – auch dies verschlechtert die Klimabilanz der gehypten Elektrofahrzeuge zusätzlich.

<https://www.wochenblick.at/politik/studie-elektro-autos-nicht-klimafreundlich/>

Milliardengeschäft mit gebrauchten deutschen E-Autos?

Das Ziel von 15 Millionen Elektroautos in Deutschland bis 2030 wird nicht erreichbar sein. Zudem grassiert der steuersubventionierte Export von E-Autos.

Die Ankündigung von großen Zielen gehört zum Standard-Repertoire der Politik, natürlich auch beim Thema Elektro-Autos. Die Merkel-Regierung hatte es vorgemacht und 2016 das Ziel ausgegeben, vier Jahre später eine Million E-Autos auf deutschen Straßen zu haben. Bekanntlich dauerte es etwas länger und klappte dann auch Mitte 2021 erst, nachdem der Umweltbonus auf nahezu fünfstelliges Rekordniveau erhöht wurde.

Die neue Ampel-Regierung hat Ende 2021 ein sehr viel ambitionierteres Ziel verkündet. "Unser Ziel sind mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030", ist auf Seite 22 des Koalitionsvertrages nachzulesen. Diese Ankündigung hatte das Frankfurter Unternehmen Dataforce, ein auf den Automobilmarkt spezialisiertes Marktforschungsunternehmen, bereits im vergangenen Jahr zum Anlass einer genaueren Analyse genommen. Deren kurz zusammengefasstes Fazit: Das wird nichts.

Im Idealfall elf Millionen Autos mit Stecker

Auf dem Weg zur vollständigen Elektrifizierung kalkulieren die Marktexperten nun in einer neuen Bestandsprognose vom 4. Mai 2022 auch Plug-in-Hybride mit zu den elektrifizierten Fahrzeugen und stellen fest: Auch das reicht nicht. Für die sogenannten "Steckerfahrzeuge", also aufladbare BEV und PHEV, rechnen die Analysten für das Jahr 2030 mit einem realistischen Bestand von rund elf Millionen. Zum Vergleich: Aktuell sind (Stand März 2022) insgesamt 48,54 Millionen Pkw in Deutschland zugelassen. Selbst wenn diese Zahl nicht wie in den Vorjahren weiter steigen würde, bedeutet das im Jahr 2030 einen EV-Anteil im Pkw-Bestand von 23 Prozent, also weniger als ein Viertel.

Hierzu müsste allerdings alles optimal laufen, die Produktion ebenso wie der Kaufwille der Kunden. Bei ersterem knirscht es aktuell bekanntlich gewaltig, die Lieferzeiten werden länger und länger. Und die angekündigte Kürzung der Kaufprämien für E-Autos beziehungsweise deren Abschaffung für Plug-in-Hybride ab 2023 wird die Nachfrage nicht eben ankurbeln.

Steuer-Subventionierung von Export-Autos

Ein von Dataforce angemahnter weiterer Aspekt, um das selbstgesteckte Ziel zu erreichen, klingt zunächst unscheinbar: Die neu zugelassenen Stromer müssen dafür auch in Deutschland bleiben. Doch bei ihrer Marktanalyse haben die Frankfurter eine Feststellung gemacht, die das Zeug dazu hat, die gesamte Förderpraxis in Frage zu stellen: Demnach sind 40,4 Prozent aller 2018 neu zugelassenen BEV/PHEV drei Jahre später nicht mehr in Deutschland angemeldet.

Nachdem davon ausgegangen werden darf, dass diese maximal dreijährigen Fahrzeuge nicht kollektiv dem Unfalltod oder der Verschrottung zum Opfer fielen, ist klar, dass hier ein gutes Geschäft zu Lasten des deutschen Steuerzahlers läuft: Die subventionierten Fahrzeuge werden nach kurzer Haltedauer als Gebrauchtwagen ins Ausland verbracht. Ein Umstand, der bereits seit längerem bekannt ist, aber nicht in dieser Dimension.

Bereits seit geraumer Zeit nutzen findige Händler und deren Kunden ein – völlig legales – Schlupfloch. Ein neues E-Auto wird angemeldet, die Förderprämie kassiert und das Fahrzeug nach sechs Monaten Haltedauer als Gebrauchtwagen ins EU-Ausland weiterverkauft, zum Neupreis abzüglich der Fördersumme. Für alle beteiligten Parteien ist das ein gutes Geschäft: Der Verkäufer fährt praktisch kostenlos für ein halbes Jahr einen Neuwagen, der Käufer (größtenteils gehen die Autos in die skandinavischen Länder) bekommt ein neuwertiges Auto dank der Deklaration als Gebrauchtwagen zu einem viel geringeren Preis, als ein Neuwagen dort kosten würde. Und die Händler verdienen sowieso an dem Hin und Her.

Bislang ging man von rund jedem achten Fahrzeug aus, das auf diese Weise unterstützt durch deutsche Stromer-Subventionen den Rest seines Lebens im Ausland verbringt. Doch die Dataforce-Analyse lässt aufhorchen. Würde sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen, dass rund 40 Prozent der BEV und PHEV binnen drei Jahren das Land verlassen, geht es um Milliardensummen. Alleine im Jahr 2021 zahlte das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) für 585.000 Anträge mehr als drei Milliarden Euro für die "Innovationsprämie" an die EV-Käufer aus.

Haltedauer muss verlängert werden

Eine Möglichkeit, diese Geschäftemacherei zu Lasten der Steuerkasse einzubremsen, wäre die Verlängerung der Haltedauer von geförderten Neufahrzeugen auf mindestens 24 Monate. Eine Verlängerung von sechs auf 12 Monate ist zwar bereits aus der Politik vage verkündet worden, doch passiert ist bis heute nichts. Immerhin: Ab 2023 wird die Geschichte etwas weniger lohnend, wenn die deutschen Förderprämien wie geplant eingedampft werden.

<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/prognose-2030-elektroautos-dataforce-subvention-umweltbonus/>

Videos, die man gesehen haben muss

Wie bei Dick & Doof: Aus dem E-Auto ist die Luft raus!

BMW, VW, Opel, Renault: Den Autobossen dämmert, daß die Elektro-Strategie in eine Sackgasse führt, daß Stromer zum Flop des Jahrhunderts werden. Die Anzeichen für einen Abschied vom E-Auto-Irrsinn auf Raten mehren sich. In den Konzern-Zentralen wird längst neu gedacht: Von wegen der Verbrenner ist tot – lang lebe der Verbrenner! Woher der plötzliche Sinneswandel rührt, zeigt dieses Video.

<https://www.youtube.com/watch?v=sb76H47gNCU>

Die E-Auto Zukunft in Deutschland ist Schwachsinn!!!

In diesem Video sprechen wir darüber warum die E-Mobilität der größte Witz ist, umweltethisch gesehen als auch von der Infrastruktur her. Das was momentan von der Deutschen Regierung geplant ist wird in den nächsten Jahren niemals umgesetzt werden können und ruiniert zu gleich unsere Umwelt.

<https://www.youtube.com/watch?v=1QdOmkAaDII>

Hans-Joachim Zillmer: Die Erdöl-Lüge

Spricht man über Erdöl, ist die landläufige Meinung, dass es sich dabei um eine Substanz fossilen Ursprungs handelt. Folgt man dieser Theorie, ist klar, dass dieser Rohstoff über kurz oder lang zur Neige gehen muss. In Wahrheit ist der Entstehungsprozess von Erdöl jedoch bis heute nicht eindeutig geklärt.

Bereits im Jahre 1973, während der sogenannten „Ölkrise“, sagten Experten voraus, dass die Erdölvorräte im Jahre 2000 erschöpft sein würden – ein Trugschluss, wie wir heute wissen. Das einzige, was sich seitdem eklatant geändert hat, sind die ständig steigenden Ölpreise. Dies ist auch der Grund, warum die Drohkulisse eines baldigen Endes des Erdöls weiter aufrechterhalten wird.

Der Bestsellerautor Hans-Joachim Zillmer hat intensiv über die Ursachen dieses Betrugs geforscht. Seiner Meinung nach regenerieren sich die Erdöllagerstätten ständig, sodass es heute mehr Erdölvorräte gibt als je zuvor. Im raum&zeit Studio Talk erläutert er, welche wirtschaftlichen und politischen Interessen hinter der bewusst falschen These von der „endlichen Ressource Erdöl“ stecken.

<https://www.youtube.com/watch?v=6-Z0VDdlobk>

Herkunft von Erdöl, Co2 -Lüge, von Prof. Dr. Ing. Konstantin Meyl

Ein sehr interessante Ausschnitt aus dem Vortrag vom Prof. Dr. Konstantin Meyl über Entstehung der Erdöl, künstliche produzierte Kraftstoff aus CO2 und Wasser im Labor und andere brisante Themen.

https://www.youtube.com/watch?v=4_xv27MKBmg

In diesem Rundbrief fordere ich Dich auf auch die andere Seite zu hören, nicht nur auf das, was unsere Mainstreammedien täglich publizieren ... Der nächste Rundbrief kommt in ein paar Tagen!

Danke für Dein Interesse und Deine Zeit!

Johannes H.

[SCHNITTPUNKT:2012]

Alle Rundbriefe jetzt auf: <https://t.me/schnittpunkt2012>

Alle Rundbriefe jetzt auf: <https://survival-scout.at>

Du kannst diesen Rundbrief jederzeit abbestellen unter: schnittpunkt2012@gmail.com