



Liebe Freunde,

unrealistische und gescheiterte Klima-Utopie oder bösartiger Plan zur Zerstörung des Individualverkehrs? Immer mehr Elektro-Autos müssen sich um immer weniger öffentliche Ladesäulen drängen. Ein Totalanstieg auf Elektromobilität, wie er in der EU für 2035 vorgesehen ist, wird nicht möglich sein. Dafür müssten wöchentlich 2.000 neue Ladestationen gebaut werden. Auch das europäische Stromnetz ist für eine derartige Nutzung nicht ansatzweise ausgebaut.

### Die große Elektro-Auto Lüge.

Kein Einwand gegen E-Zweitautos für kurze Wege rund ums eigene Haus. Aber dann beginnt es. Eine große Tankstelle hat pro Tag etwa 2000 Tankvorgänge an 10-12 Zapfsäulen. Aufenthaltsdauer im Schnitt 5-7 Minuten.

Jetzt das Ganze elektrisch:

Aufenthalt minimal 30 Minuten, maximal 8 Stunden zum Vollaufladen. Sagen wir im Schnitt eine Stunde. Also nicht 12, sondern runde 100 Zapfsäulen. Jede davon braucht 50 KVA Anschlusswert. Bei durchschnittlichen Tankvorgängen braucht so eine Tankstelle soviel Strom wie 20.000 Wohnungen. Und ist 10 mal so gross, wie alle heutigen Tankstellen.

Wo soll das stattfinden? Und wo soll der Strom herkommen? Wo jetzt auch noch geheizt werden soll mit Strom? Wärmepumpen brauchen nämlich sehr viel Strom. In der Nacht, auch bei Windstille? Wohin legt man die hunderten von fetten Kabeln?

Das Alles sagen euch die utopistischen Traumtänzer mit ihren Verbotsfetischen und CO2 Religionen nicht.

[Markus Meissl]



# ELEKTROMOBILITÄT ... EINE UTOPIE!

## Utopische Maßnahmen: EU-Verbot des Verbrennermotors ab 2035

Mission erfüllt, darf man getrost feststellen. Das Projekt „Green Deal“ ist einen entscheidenden Schritt weitergekommen. Das Europäische Parlament stimmte in der vergangenen Woche mit 339 Stimmen gegen 249 bei 24 Enthaltungen für das Aus des Benzin- und Dieselantriebes. Endgültig festgezurr ist die Sache noch nicht: Formal nahmen die Abgeordneten einen Gesetzestext an, der das Mandat des Parlaments für die weiteren Verhandlungen mit den EU-Mitgliedstaaten begründet.

Damit unterstützen die Parlamentarier den vor einem Jahr vorgelegten Entwurf der EU-Kommission, bis zum Jahr 2035 eine „emissionsfreie Mobilität“ im Straßenverkehr zu erreichen – was auch immer das heißt. Den Grundstein hatte Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen bereits vor zwei Jahren gelegt, als sie spektakulär den „European Green Deal“ verkündete und ziemlich großspurig die Summe von einer Billion Euro in den Raum warf, die für eine „Klimaneutralität bis 2050“ ausgegeben werden soll.

„Jetzt ist klar, dass die Zukunft in der Elektromobilität liegt. Damit haben wir uns für die Zukunft des Automobilstandorts Europa entschieden“, jubelte Michael Bloss, klimapolitischer Sprecher der Grünen im EU-Parlament, nach der Abstimmung. „Das Europäische Parlament lehnt den von der fossilen Lobby und Allianz aufgeweichten Emissionshandel ab. Konservative, Liberale und Rechte wurden in ihre Schranken verwiesen.“

Im Klartext bedeutet das: Bisherige Autos mit Benzin- oder Dieselmotor sollen ab 2035 nicht mehr zugelassen werden. Ab dann müssen alle neu zugelassenen Autos „null Emissionen“ ausstoßen. Gemessen werden soll jedoch nur am Auspuff – das E-Auto hat keinen, also kommt nichts heraus. Dass der Auspuff nur am nächsten Kraftwerk steht, entgeht dieser Logik.

## EU-Verbot gilt nicht für Lkw

Bisher gilt das geplante Verbot für Pkw und leichte Transporter, Lkw sind nicht betroffen. Zu offensichtlich ist hier der Wahnwitz eines elektrischen Antriebes, wenn entsprechende Lastwagen so schwere Batterien haben müssten, dass sie kaum noch Zuladung transportieren könnten. Für die Autohersteller jedoch ist die Entscheidung keine schlechte Nachricht: Sie können ihre gesamte Produktion unter dem Beifall von grüner Gesellschaft und Gewerkschaften ins billigere Ausland verlagern sowie einen Großteil der teuren Belegschaft entlassen. Zusätzlich sparen sie erhebliche Energiekosten. Das ist gut für die Aktienkurse, aber schlecht für die Beschäftigten und die mittelständischen Zulieferer, die nicht so ohne weiteres umziehen können.

Ebenfalls gelackmeiert ist der Steuerzahler, der wesentliche Teile der neuen Infrastruktur bezahlen muß. Mindestens notwendig sind neue Nieder- und Mittelspannungsnetze für eine komplette neue Ladeinfrastruktur. Dafür wird mal eben so eine in über hundert Jahren gewachsene Energieversorgung über Bord geworfen.

Woher der Strom für Industrie, Bahn und Privathaushalte künftig kommen soll, kann aktuell niemand beantworten – nun kommen auch noch Millionen neuer Elektroautos dazu. Schon jetzt häufen sich bedenklich Stromausfälle. Kohle- und Kernkraftwerke werden unter grünem Jubel wie am Fließband abgeschaltet. Klar ist nur: Sonne und Wind können die notwendigen Mengen nicht liefern, bei Flaute und nachts schon gleich gar nicht. Es gibt nicht genügend elektrische Energie, sämtliche fast 50 Millionen Kraftfahrzeuge in Deutschland zu ersetzen.

## Abhängigkeit erhöht

In Sachen Rohstoffe verstärkt sich die Abhängigkeit von China, das wesentliche Materialien liefert, meist mit hohem Energieaufwand produziert. Auch was mit den Benzin- und Dieselmengen geschehen soll, die die Raffinerien unverändert produzieren, bleibt unklar. Grünen-Politiker Michael Bloss freut sich trotzdem: „Die zukünftig besten Elektroautos samt neuesten Batterien werden von hier herkommen. Das ist eine Zeitenwende, die wir jetzt bestreiten. Wer jetzt noch auf den Verbrenner setzt, schadet der Industrie, dem Klima und verstößt gegen europäisches Recht.“ Er weiß möglicherweise nicht, dass Batteriefabriken

weitgehend automatisierte Fertigungsstätten sind, die selbst viel Energie benötigen.

Die entscheidende Zellchemie dazu kommt überwiegend aus China. Dort ist auch das entsprechende Know-how vorhanden. Deutschland macht sich also weiter abhängig von Zulieferern aus Fernost.

Und da die sogenannte Elektromobilität nicht in der Lage ist, die Verkehrsleistung von derzeit 50 Millionen Autos samt funktionierender Infrastruktur zu übernehmen, bleibt demzufolge auch nur eine Lösung: Die Mobilität muss drastisch reduziert werden. „Das Auto soll weg“ ist kein neuer Ruf. Mit „Volk ohne Wagen“ erschien bereits vor fünf Jahren das passende Buch von Zukunftsforscher Stephan Rammler, das davon handelt, wie Deutschland das Auto abschafft.

### **Euro, EU oder Elektromobilität?**

Der Bürger soll künftig möglichst zu Hause bleiben. „Einige von uns werden in nicht allzu ferner Zukunft eines Tages aufwachen und feststellen, dass wir uns keine Bewegungsfreiheit leisten können“, hat einmal Carlos Tavares gesagt, Chef von Stellantis, dem viertgrößten Autohersteller der Welt. Er wettete als einer der wenigen Autokonzernlenker laut gegen die Dogmatiker, die wild herumreden und „verantwortungslos utopische Maßnahmen“ verkünden. Als europäischer Staatsbürger fordere er jeden auf, „eine 360-Grad-Sicht auf das Umweltproblem zu haben und nicht nur auf den Auspuff des Autos zu zeigen“.

Fernsehliebling Volker Quaschnig, Professor für regenerative Energiesysteme an der Hochschule für Technik und Wirtschaft, sieht das bekanntlich anders. „Wir haben die Technik und die finanziellen Möglichkeiten, um die Klimaziele zu erreichen. Wir müssen es nur angehen und sofort handeln. Unser Wille entscheidet.“ Seine Schlussfolgerung: In Ländern wie Deutschland müssten wir die Zahl der Autos pro Kopf mindestens halbieren, wie er ausgerechnet einem Magazin des Autoherstellers VW erklärte.

Dem Beschluss des EU-Parlaments müssen in einer weiteren Verhandlungsrunde mit dem Europäischen Rat noch die europäischen Länder zustimmen. Die haben mitunter Beschlüsse des Parlamentes revidiert. Also: Mission erfüllt? Es könnte die Frage sein, was eher zerstört ist: der Euro, die EU oder die neue Elektromobilität?

<https://jungfreiheit.de/debatte/kommentar/2022/eu-verbot-verbrennermotor/>

### **Die Lithium-Falle: Warum die Elektromobilität zum Scheitern verurteilt ist**

Wie alles, was zunächst die Merkel-Kabinette und seit letzten Dezember dann die aktuelle Ampel-Regierung angepackt haben bzw. noch anpacken wollen, droht auch die Umstellung auf E-Mobilität in einem einzigen Desaster zu enden: Damit die an sich schon abstrusen und völlig arbiträren Klimaziele irgendwie erreicht werden, muss es in Deutschland bis zum Jahr 2030 rund 15 Millionen Elektroautos geben. Dies ist die staatliche, „ambitionierte“ Vorgabe – und wie üblich hält man sich mit Problemen, die im Detail stecken, nicht lange auf. Dabei zeichnen sich diese schon jetzt überdeutlich ab.

Das beginnt bereits bei der Batterietechnik: Für die Akkus der E-Autos werden nachgerade monströse Mengen an Lithium gebraucht – einem endlichen und knappen Rohstoff, hinter dem neben Deutschland auch noch viele andere Länder her sind. Wie Berechnungen der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) zeigen, wird angesichts der steigenden Nachfrage nicht einmal annähernd genug Lithium zur Verfügung stehen, um die „E-Mobilitätswende“ zu realisieren. Michael Schmidt vom BGR erklärte dazu gegenüber dem „Handelsblatt“: „Selbst wenn alle aktuell geplanten und im Bau befindlichen Projekte im Zeitplan umgesetzt werden und wir von einem mittleren Nachfragewachstum ausgehen, werden wir nicht genug Lithium haben, um die weltweite Nachfrage 2030 zu decken.“

### **Endliche Reserven**

Zur Einordnung: 2020 wurden weltweit noch 82.000 Tonnen Lithium produziert. In den nächsten acht Jahren jedoch wachse der Jahresbedarf – vor allem infolge der E-Mobilität – auf zwischen 316.000 und 550.000 Tonnen an. 2030 würden dann im Idealfall „nur“ 90.000 Tonnen Lithium fehlen (immerhin noch mehr als die globale Jahresproduktion 2020), im schlimmsten Fall jedoch bis zu 300.000 Tonnen pro Jahr. Und wenn die

EU, was zu befürchten steht, mit ihrem wahnsinnigen Entschluss zum finalen Aus für den Verbrennungsmotor bis zum Jahr 2035 Ernst machen sollte, wird die Nachfrage noch schneller steigen und noch weniger zu befriedigen sein. Mit gravierenden Folgen: Das britische Advanced Propulsion Centre (APC) rechnet vor, dass 2030, statt der bis dahin weltweit 40 Millionen prognostizierten Elektroautos, aufgrund der Lithium-Lücke allenfalls 25 Millionen Fahrzeuge produziert werden können.

Denn es sei, so Schmidt, einfach nicht genug Lithium verfügbar – und das, obwohl es „geologisch gesehen keine knappe Ressource“ sei: Zwar liegen die weltweiten Reserven bei über 21 Millionen Tonnen, die größtenteils in Lagerstätten in Chile und Australien schlummern; aufgrund der von Land zu Land extrem unterschiedlichen Förder-, Umwelt- und Rahmenbedingungen kommt es aber immer wieder zu allerlei Hindernissen – wie technisch bedingten Verzögerungen, langen Genehmigungsverfahren, Infrastrukturdefiziten oder gleich dem kompletten Stillstand von Abbauprojekten. Von den katastrophalen Umweltschäden, die die Fördergebiete in regelrechte Mondlandschaften verwandeln, ganz zu schweigen.

### **Bedarf übersteigt das Angebot drastisch**

Hinzu kommen politische Unwägbarkeiten: In Mexiko wurde die Lithiumindustrie gerade verstaatlicht, und auch in Chile gibt es Überlegungen, die Lithium-Produktion ganz bzw. teilweise zu verstaatlichen. „Grundsätzlich wird schlicht zu wenig investiert“, so Schmidt. Schätzungen gehen von fehlenden Investitionen zwischen 30 und 50 Milliarden Euro aus. Dies hat Folgen für den Weltmarkt: Seit Jahresbeginn hat sich der Lithiumpreis verdoppelt, seit Anfang 2021 sogar versiebenfacht. Der Branchendienst „Fastmarkets“ beobachtet eine „limitierte Handelsaktivität bei einem limitierten Angebot.“ Für den chinesischen Markt lagen die Preise für Lithiumkarbonat in Batteriequalität zuletzt zwischen 71.000 und 75.000 Dollar pro Tonne – und damit nur knapp unter dem bisherigen Rekordhoch von rund 78.000 Dollar pro Tonne. Dem chilenische Bergbaukonzern Sociedad Química y Minera de Chile (SQM) droht zudem die Enteignung, weil die Regierung beabsichtigt, die hochlukrative Lithium-Industrie zu deprivatisieren. 27 Prozent der weltweit bekannten Lithium-Vorräte befinden sich in der chilenischen Atacama-Wüste.

Die bis 2030 geplanten globalen Projekte für die Produktion von bis zu 275.560 Tonnen Lithium reichen nicht ansatzweise aus, um den Bedarf zu decken. Die Entwicklung eines Lithium-Projekts dauert fünf bis zehn Jahre. „Man hätte also schon vor zwei Jahren anfangen müssen, um diese Lücke halbwegs abfedern zu können“, kritisiert Schmidt. Kapital für neue Minenprojekte ist kaum vorhanden, die Bergbaukonzerne können die erforderlichen Summen nicht alleine aufbringen. Abhilfe soll ausgerechnet die Autoindustrie bringen, die die E-Wende im Automobilverkehr praktisch umzusetzen hat: Tesla und der chinesische Hersteller BYD stehen offenbar kurz vor einem Investment. Volkswagen setzt hingegen auf die Lieferung von Batteriezellen von deutschen Anbietern und gibt sich ansonsten zweckoptimistisch, den Lithium-Bedarf auch in Zukunft decken zu können.

Außerdem behauptet der VW-Konzern, durch eine „Recyclingquote von mehr als 75 Prozent“ eine deutliche Reduktion des Bedarfs an Primärmaterial erreichen zu können. Das BGR ist auch hier skeptisch und geht davon aus, dass Recycling bestenfalls zehn Prozent des europäischen Gesamtbedarfs decken könne. „Wir können unseren potenziellen Bedarf aus Europa heraus nicht mal ansatzweise selbst bedienen. Wir sind extrem auf Importe angewiesen und da noch nicht einmal in einer guten Position, wenn man sich den Markt ansieht“, warnt Schmidt, der auch prophezeit, dass Europa in eine gefährliche Preisabhängigkeit schlittern wird: Selbst in den optimistischsten Szenarien wäre man zu 56 Prozent auf Importe angewiesen – vor allem eben von chinesischen Unternehmen, die seit Jahren auch in Mali und dem Kongo investieren (wo sich zwei der größten afrikanischen Lithium-Vorkommen befinden), aber auch in Argentinien und Australien.

Auch die USA haben schneller reagiert als Europa: Präsident Joe Biden hat ein altes Gesetz wieder in Kraft gesetzt, das nationale Unternehmen zur Produktion vorrangig benötigter Güter verpflichtet – konkret fallen darunter auch Lithium, Nickel, Kobalt, Graphit und Mangan. Die Europäer werden also auch hier das Nachsehen haben und mit ihrem Klimairrsinn den eigenen Untergang beschleunigen, wenn sie tatsächlich mit der Abschaffung des Verbrennungsmotors Ernst machen und so eine absehbare weitere wirtschaftliche Katastrophe heraufbeschwören. Die Warnungen des BGR sind übrigens umso ernster zu nehmen, als die Behörde Robert Habecks Wirtschafts- bzw. „Klimaministerium“ untersteht. Dieses hat erst vergangene Woche eine Delegation nach Chile geschickt, um dort gut Wetter zu machen und um Lieferzusagen zu buhlen. Letztendlich aber bleibt es eine mathematische und physikalische Gewissheit: Eventuell Habeck, vielleicht auch einem seiner Nachfolger wird unvermeidlicherweise die Aufgabe zuwachsen, neben dem Zusammenbruch der deutschen Energieversorgung auch noch das Scheitern der Energiewende und das Verfehlen der deutschen Klimaziele verkünden zu müssen. Und: Vom ehemaligen deutschen Wohlstand wird dann endgültig nichts mehr übrig sein.

<https://ansage.org/die-lithium-falle-warum-die-elektromobilitaet-zum-scheitern-verurteilt-ist/>

## **Weltweit verfügbare Lithium-Reserven reichen für maximal 25 Millionen Elektroautos**

Mit dem geplanten EU-Verbot für Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2035 wird allerdings die Nachfrage nach Elektroautos noch schneller steigen als im Worst Case der Untersuchungen angenommen. Das BGR steht mit der Betrachtung nicht alleine da. Das wissenschaftliche Beratungsgremium der britischen Regierung, das „Advanced Propulsion Centre“ (APC), kommt zu einem ähnlichen Ergebnis. Die Analysten des APC gehen davon aus, dass die weltweit prognostizierten 40 Millionen Elektroautos aufgrund des Lithiummangels gar nicht gebaut werden können. Die bekannten Lithiumreserven sehen sie bereits bei 25 Millionen Elektrofahrzeugen vollständig ausgeschöpft. „Es ist einfach nicht genug Lithium da, obgleich es geologisch gesehen keine knappe Ressource ist“, warnen die Analysten.

Die weltweiten Lithium-Reserven liegen bei 21 Millionen Tonnen. Der allergrößte Teil davon in Chile und Australien. Dabei kommt es beim Abbau immer wieder zu langwierigen Genehmigungsprozessen und immer wieder zum Stillstand bereits geplanter Projekte.

Mexiko verstaatlicht gerade die komplette Lithium-Industrie, und auch in Chile gibt es Überlegungen dazu. Dies würde sich bereits jetzt auf die Preise auswirken. Der Lithiumpreis hat sich in den letzten zwei Jahren bereits mehr als verdoppelt. Damit der zunehmenden Verknappung dürften die Preise jedoch überproportional ansteigen. Da stirbt auch die Hoffnung, dass man Elektroautos bald billiger produzieren kann als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

### **Habeck warnt vor Mangel an Lithium**

Die Versorgungslage ist jetzt auch bei unserem Wirtschaftsminister Robert Habeck angekommen. Seine Behörde warnt vor einem Lithium-Engpass. Alleine davor warnen wird allerdings nicht reichen, einen Plan wie man dagegen vorgehen will sucht man allerdings wie immer vergebens. Damit läuft Habeck Gefahr, dass im bei den geplanten Absatzzahlen für Elektroautos und dem Verbrennerverbot das nächste Projekt um die Ohren fliegt. Bereits beim Ausbau der Gaskraftwerke hat er mit dem Gasengpass in kürzester Zeit ein Milliardengrab geschaffen.

<https://blackout-news.de/aktuelles/nicht-genug-lithium-fuer-elektroautos/>

## **Elektromobilität: 185 Wissenschaftler wenden sich an EU-Parlament**

„Einseitige Elektrifizierung bringt nichts fürs Klima, dafür aber gigantische Rohstoffprobleme und Umweltschäden, gefährliche Abhängigkeiten, ein wachsendes Sicherheitsrisiko und sie destabilisiere die Stromnetze, behindere die Energiewende und sei in höchstem Maße unsozial.“ Das ist eine der Kernaussagen des offenen Briefes von 185 Wissenschaftlern an das EU-Parlament. Die Wissenschaftler aus den unterschiedlichsten Fachgebieten fordern die EU-Parlamentarier auf, am kommenden Dienstag gegen das faktische Verbrennerverbot zu stimmen.

Der vorliegende Entwurf, der die Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen regeln soll, beruhe auf irreführenden Annahmen und falschen Berechnungen, stellt Prof. Dr. Thomas Willner, einer der Mitinitiatoren der Aktion, fest. Der Hamburger Verfahrensentwickler betont in einem aktuellen Statement zu dem offenen Brief: „Aufgabe der Politik ist es, Ziele zu setzen und für deren Erfüllung einen technologieoffenen Wettbewerb um die besten Lösungsansätze anzuregen.“ Was der europäischen Wirtschaft zu ihrer heutigen Stärke verholfen habe, werde jetzt durch die einseitige Fokussierung auf die E-Mobilität, die nicht der Physik, sondern ideologischen Annahmen folge, leichtfertig aufs Spiel gesetzt, mahnt Willner.

Als Beispiel und Beweis für die ideologische statt logische Basis nennt der Hamburger „die seitens der Wissenschaft mannigfaltig als falsch entlarvten Bemessungen des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks von batterieelektrischen Fahrzeugen“. Offiziell werde nur der reguläre Strommix als Berechnungsgrundlage herangezogen. Korrekt sei aber die Berücksichtigung des fossilen Marginalstroms im Ladestrom. Dabei

zeige sich, dass der tatsächliche CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Ladestroms wesentlich höher als der offiziell veranschlagte sei. Die falsche Bewertung der E-Mobilität gipfeln in einer mehrfachen Anrechnung des vermeintlich „grünen“ Ladestroms auf die Klimabilanz.

### **Synthetische Kraftstoffe unverzichtbar**

„Im Jahr 2030 wird sich wohl leider zeigen, dass der Klimaschutz so auf der Strecke bleibt,“ mahnt auch der Biotechnologe Prof. Dr. Matthias Brunner aus Saarbrücken. Die angestrebte CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor von 55 Prozent könne nur im Verbund mit einer Defossilisierung des sehr großen vorhandenen Fahrzeugbestands erreicht werden. Dafür seien nachhaltige Biokraftstoffe sowie abfallbasierte synthetische Kraftstoffe und e-Fuels einschließlich der gasförmigen Varianten wie Methan, Wasserstoff und anderen unverzichtbar.

Diese sind vielfach schon heute am Markt, wie das Beispiel des bis zu 90 Prozent klimaneutralen Dieseleratz-Treibstoffs HVO (Hydrierte Pflanzenöle oder Hydrogenated Vegetable Oils) zeigt. Dank seiner günstigen Energiebilanz ist dieser Kraftstoff auch in unseren Breiten herstellbar - und mit einem Anteil von 33 bis 100 Prozent im Dieselmotorkraftstoff bereits an mehr als 7700 Tankstellen in Europa erhältlich.

### **Schlechter e-Fuel-Wirkungsgrad spielt keine Rolle**

„Solche abfall- und reststoffbasierten Kraftstoffe werden im Verbund mit e-Fuels in acht Jahren in großen Mengen verfügbar sein“, prognostiziert Willner. Bis dahin werde auch die überflüssige Diskussion um den hohen Energiebedarf der e-Fuel-Herstellung längst ein Ende gefunden haben. Zum einen benötigten abfallbasierte e-Fuels deutlich weniger Strom pro km Fahrstrecke als durchschnittliche rein elektrische Autos, zum anderen würden reine e-Fuels dann in wind- und sonnenreichen Regionen produziert, wodurch der Energiebedarf dank überschüssiger Ressourcen keine Rolle spiele.

Synthetische Kraftstoffe verbrennen sehr sauber und verbessern damit die Klima- und Umweltbilanz in der gesamten Flotte einschließlich alter Fahrzeuge sofort nachhaltig. „Den Verbrennungsmotor zu verteufeln ist vor diesem Hintergrund ebenso abwegig wie die Unterstellung, wer im Interesse einer vernünftigen Transformation für einen ausgewogenen Verkehrsmix plädiere, sei gegen E-Mobilität und verweigere sich dem Fortschritt“, konstatieren beide Wissenschaftler.

Klimaschutz und Energiewende brauchen dringend Technologievielfalt, um gefährliche Abhängigkeiten zu vermeiden, die Widerstandsfähigkeit gegenüber unvorhersehbaren Krisen zu erhöhen und allen Technologien im Wettbewerb um die besten Lösungen eine Chance zu geben.

### **Dialog statt Vorschriften**

Der Politik empfehlen die Unterzeichner des Briefes an das EU-Parlament, den Dialog mit der Wissenschaft zu suchen, anstatt technische Lösungsansätze vorzuschreiben. „Für die Politik ist die Einschätzung, welche Innovationen in welchem Technologiefeld mit welchem Leistungspotenzial in der Zukunft kommen werden, ein schwieriges Unterfangen. Verbote ersticken Innovationen und berauben uns wertvoller Handlungsoptionen“, appellieren die Wissenschaftler an die EU-Parlamentarier.

### **Verbrennerverbot „strategischer Fehler“**

Ein Verbrennerverbot und die damit verbundene Fokussierung auf Elektromobilität wären ein schwerwiegender strategischer Fehler, dessen Tragweite angesichts der damit einhergehenden Risiken, Schäden und Probleme dem europäischen Parlament hoffentlich bewusst sei. Kein anderer Kontinent sei im Begriff, diesen Fehler der einseitigen Elektrifizierung der Sektoren Energie, Wärme und Transport zu begehen. Außerhalb Europas habe man längst erkannt, dass eine einseitige Elektrifizierung nichts fürs Klima bringe, gigantische Rohstoffprobleme und Umweltschäden herbeiführe, gefährliche Abhängigkeiten schaffe, ein wachsendes Sicherheitsrisiko darstelle, die Stromnetze destabilisiere, die Energiewende behindere und in höchstem Maße unsozial sei.

### **„Wer falsch rechnet, den bestraft das Klima“**

„Alle genannten Risiken und Folgen sind wissenschaftlich belegt und den EU-Gremien gegenüber dokumentiert,“ stellt Willner fest und weist darauf hin, dass auch die G7-Minister für Klima, Energie und Umwelt in ihrem aktuellen Kommuniqué vom 27. Mai 2022 die von der Wissenschafts-Initiative aufgeführten Risiken unbedingt vermeiden wollen.

## Über die Unterzeichner

Bereits im April hatte es einen ersten offenen Brief an das EU-Parlament gegeben. Die 185 Unterzeichner des aktuellen Briefs kommen ebenfalls aus unterschiedlichsten Wissenschaftsbereichen von Ingenieurwissenschaften wie z. B. Verfahrenstechnik, Biotechnologie, Maschinenbau, Fahrzeug- und Antriebstechnik, Luftfahrttechnik, Energietechnik und Elektrotechnik über reine Naturwissenschaften wie Mathematik, Physik, Chemie und Biologie bis hin zu angewandten Naturwissenschaften wie z. B. Thermodynamik, Wirtschaftswissenschaften, Informatik, Agrar-, Forst- und Umweltwissenschaften sowie Atmosphärenchemie und Klimaforschung. Bemerkenswert ist, dass auch Forscher und Entwickler der Elektromobilität dabei sind.

<https://www.krone.at/2725533>

## Videos, die man gesehen haben muss

### Das verschweigen Grüne, FFF, WEF und andere Politkriminelle im Zusammenhang mit E-Autos

Der Preis dafür, dass linksgrüne Weltverbesserer Elektroautos fahren können, ist hoch. Doch niemand spricht darüber. Im Kongo arbeiten Kinder unter menschenunwürdigen und lebensgefährlichen Bedingungen in Kobaltminen, ganze Landstriche werden unbewohnbar gemacht und verwüstet.

Es geht auf Kosten der Ärmsten auf diesem Planeten, dass grüne Ideologen ihre weltfremden Ideen durchpeitschen wollen. Jedes Elektroauto, was verkauft wird, sorgt für Leid, Elend und Tod in Afrika.

Und gleichzeitig wollen uns diese Verbrecher erzählen, sie würden sich für Humanität und Menschenrechte stark machen. Das ist an Heuchelei nicht zu überbieten! Der Wahn mit den Elektroautos beutet Menschen aus und sorgt für Not und Elend!

<https://www.bitchute.com/video/qpWE5B0r0AGO/>

In meinen Rundbriefen 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](mailto:schnittpunkt2012@gmail.com)