

Hurra, wir werden so klimafreundlich wie Norwegen, denn bei uns gibt es bald auch keine Autohersteller, dafür jedoch das versprochene, grüne Jobwunder

geschrieben von Chris Frey | 16. Dezember 2016

Man kann sich natürlich fragen, weshalb bei so viel „Weltrettungsengagement“ Norwegen nicht zuerst auf die Förderung des so klimatödlichen Öls verzichtet, um seinen Beitrag direkt an der Problembasis zu leisten – aber das sind eben die mehr als kleinen Ungereimtheiten in der Klimapolitik. Der Klimakampf muss schließlich irgendwie finanziert werden. Das Volk darf arm werden, aber bitte nicht der Staat und seine klugen Führer.

Auch andere Länder sind überzeugt, dass die Zukunft rein elektrisch sein muss, so die Niederlande. Die gehen gleich aufs Ganze und wollen sogar Hybridautos verbieten. Anscheinend haben deren Politiker vor, ihren Bürgern die Reisefreudigkeit endgültig abzugewöhnen:

n-tv: Diese Länder wollen nur noch Elektroautos

Die Niederlande beabsichtigen, dass Benziner und Diesel-Fahrzeuge bereits ab Mitte der 2020er Jahre aus dem Straßenbild verschwinden. Einen entsprechenden Beschluss hat die Zweite Kammer des Parlaments bereits auf den Weg gebracht. Wird er Gesetz, werden Autos, die fossile Treibstoffe verbrennen, ab 2025 nicht mehr zugelassen; Autos mit Hybridantrieb inklusive.

Wobei dazu die Vorstellung kommt, wie diese Fahrer in Zukunft zur Reisezeit nicht nur die deutschen Autobahnen verstopfen, sondern auch von Nord nach Süd über viele Wochen alle Elektrozapfsäulen belegen. Mit dem Verbot der Hybride können diese Autos nicht einmal mehr einen „Notkilometer“ fahren oder schnell einmal „Nottanken“. Den Stau muss man sich vorstellen. Doch der EU wird schon eine Anti-Diskriminierungsregelung einfallen, um das Problem (für die niederländischen E-Autos) auf unseren Autobahnen zu lösen. Man könnte sich zum Beispiel kostenlose Übernachtungspakete und Zubringer während der Wartezeit auf eine freie Stromsäule vorstellen, verbunden mit einem „Wartezeit-Entschädigungs-Obulus“ durch den deutschen Steuerzahler.

Sogar Indien nimmt daran teil. Länder, welche nichts gelöst bekommen, neigen oft dazu, sich dann doch auf Wichtiges zu konzentrieren, auch wenn es nur irgend einem Image oder Posten in internationalen Organisationen nützt. Immerhin gibt es dafür Lob von einer Klima-Kanzlerberaterin. Und in Indien soll es überhaupt nichts kosten, was bezüglich der Kompetenz an den Tweet des Ministers Maas erinnert, dass

Steuergelder vom Staat erwirtschaftet sind und dem Bürger nicht genommen werden. Aber zur Not gibt es ja einen Klima-Rettungsfonds.

klimaretter.info: Indien will ab 2030 nur noch E-Autos

„Indien könnte das erste Land seiner Größe werden, das 100 Prozent Elektrofahrzeuge betreibt“, sagte der indische Minister für Energie, Kohle und erneuerbare Energien Piyush Goyal. „Wir versuchen, dieses Programm selbstfinanzierend zu gestalten. Wir brauchen keine einzige Rupie an Unterstützung von der Regierung. Wir brauchen keine einzige Rupie an Investition vom indischen Volk.“

futurezone: Dazu soll ein Programm ins Leben gerufen werden, bei denen Auto-Käufern besonders günstige Ratenzahlungen ohne Anzahlung gewährt werden. Die Ratenzahlungen sollen aus der Ersparnis gegenüber Autos mit Verbrennungsmotoren finanziert werden ... „Wir müssen einfach nur smart arbeiten und Technologien entwickeln und Indien kann das Kraftwerk für leistbare Energie im ganzen Land werden. Das kann mithilfe von Quersubventionierung geschafft werden“

Bei so viel Vorbild an staatlicher Lenkung darf Deutschland – welches erst einen „Nachbarstaat“ der sich damit in die Pleite wirtschaftete „gerettet“ hat – nicht nachstehen. Weshalb Frau Hendricks – und natürlich noch weiter gehender die Grünen – die verordnete, voll elektrische Autozukunft auch bei uns vorbereiten. Nachdem in Deutschland von der „Intelligenz“ immer bejubelt wird, was die Politik für richtig hält, preschen die Autobauer schon einmal vor und geben früh genug die entsprechenden Ergebniseadressen ab, wie Herrn Zetsche als Gast-Redner auf dem Grünen Parteitag, VW mit seiner Elektrostrategie und der oberste Personalvertreter im Porsche-Vorstand. Man nimmt sich die Beispiele der Energieversorger nicht als Menetekel, sondern dreht es als Wunschbild um (Personalabbauen, nur noch Schulden, die Einkommen der CEO bleiben aber erhalten) und schon ist die Zukunftswelt wieder in Ordnung.

Die Elektromobilität schafft neue Arbeitsplätze für eine kurze Übergangszeit, danach gehen 250.000 verloren

Ein Zwangs-Umbau auf Elektromobilität wird tiefgreifende Folgen haben. Und wie diese aussehen könnten, wurde in einem FOCUS-Artikel ausgeführt. Wie der Fachmann darin berichtet, führt diese Umstellung sogar zu neuen Arbeitsplätzen, allerdings nur für die Zeit des Anlaufs von Hybridautos, weil dazu zusätzlich die Elektroniker benötigt werden. Danach geht die Beschäftigungszahl aber kontinuierlich und konsequent „den Bach“ hinunter.

FOCUS ONLINE*: *„Elektroauto ist ein ökologisches Desaster“
Zukunftsforscher glaubt: Deutsche Autoindustrie hat keine Überlebenschancen*

Deutsche Autokonzerne haben nach Einschätzung des Mobilitäts- und Zukunftsforschers Stephan Rammler keine Überlebenschance, wenn sie in ihren Autos nur den Antrieb austauschen oder auf autonomes Fahren setzen. „40 Millionen Autos mit Verbrennungsmotor durch 40 Millionen Elektroautos zu ersetzen, macht keinen Sinn. Solange wir keine

Kreislaufwirtschaft haben, führen Elektrifizierung und Digitalisierung meiner Meinung nach in ein ökologisches Desaster“, so der Forscher im Gespräch [mit der Zeitschrift „Auto Motor & Sport“](#).

„Sie haben keine Chance“

Mit der reinen Umstellung auf Elektroautos werde die Autoindustrie in Deutschland nicht überleben. „Sie haben keine Chance. Oder nur zu Kosten einer radikalen Transformation“, so Rammler. Die Konzentration auf Elektroautos könne sogar dazu führen, rasch zu Übernahmekandidaten zu werden. Denn auch neue Unternehmen [aus Asien](#) seien in der Lage, gute Elektroautos zu bauen.

Elektroauto kostet Arbeitsplätze – bringt aber auch Chancen

Gewerkschaften und hochrangige Automanager hatten sich zuletzt immer öfter dazu geäußert, [dass auch sie mit erheblichen Jobverlusten rechnen](#) – vor allem deshalb, weil für die Produktion und Entwicklung von Elektroautos ganze Bereiche wie Motor- und Getriebeentwicklung oder Abgassysteme wegfallen. Allerdings sehen nicht alle Manager ein nur düsteres Szenario. So sagte zum Beispiel der Daimler-Vertriebschef Ola Källenius, früher Chef des Daimler-Haustuners AMG, in einem Interview mit der „Automobilwoche“: „In den nächsten fünf bis zehn Jahren rechnen wir mit mehr Ingenieuren bei uns. Dies liegt an der steigenden Komplexität der Aufgaben, etwa beim Bau von Fahrzeugen mit Plug-In-Hybriden.“

*Über diesen FOCUS-Artikel hat auch „notrickszone“ berichtet: *Electric Autos Could Threaten 250,000 High Paying German Jobs, Experts Warn*, welcher als Übersetzung auf EIKE erscheint (falls er nicht schon erschienen ist).

Wie schnell und konsequent so etwas in einem reinen Subventionsmarkt geht, zeigt das EEG.

Beispiel EEG-Jobwunder: Darstellung und Wirklichkeit

Während die einen das EEG als Jobwunder loben:

strompreise.de: Bundesumweltministerium: **Über 250.000 Arbeitsplätze durch EEG-Umlage**

... Allerdings hat die EEG-Umlage offenbar auch einen positiven Nebeneffekt, und zwar auf die Zahl der Arbeitsplätze in Deutschland: Nach einer Mitteilung des Bundesumweltministeriums seien im vergangenen Jahr über 261.000 Jobs direkt auf die [Ökostrom-Umlage](#) zurückzuführen... Das Umweltministerium sieht sich durch die Zahlen in seiner Ansicht bestärkt, dass es richtig sei, mit der angestrebten Ökostrom-Reform den Ausbau der erneuerbaren Energien in etwas ruhigere und berechenbare Bahnen zu lenken.

Wobei die Frage bleibt, ob der Elektriker, welcher nun zusätzlich Solarpaneele montiert, als ein neuer Arbeitsplatz gezählt werden kann. Denn im „Kerngebiet“, der wirklichen Produktion, sieht es ganz düster aus.

... Sehen es andere weit kritischer:

Frankfurter Allgemeine: *Blaues Wunder mit grünen Jobs*

Mit der Energiewende sollten viele neue Arbeitsplätze entstehen. Die Grünen sprachen gar von einer Million. Zumindest bislang aber ist die deutsche Energiewende alles andere als ein Wachstumsmotor für den Arbeitsmarkt.

WELT N24: Das grüne Jobwunder fällt in sich zusammen Unter dem Strich bleiben keine Arbeitsplätze übrig

In dem Bericht der Bundesregierung wird ausdrücklich nur die „Bruttobeschäftigung“ geschätzt, die vor allem durch die EEG-Subventionen geschaffen wurde. Dieselben Subventionen haben allerdings in anderen Bereichen, etwa in Industrie und Gewerbe sowie bei konventionellen Kraftwerksbetreibern, zu steigenden Kosten und damit zum Arbeitsplatzabbau geführt. Für eine Netto-Betrachtung müsste die Zahl der so verhinderten oder vernichteten Arbeitsplätze von der Bruttozahl abgezogen werden.

Offizielle Zahlen zum Netto-Effekt der erneuerbaren Energien auf die Beschäftigung in Deutschland sollten ursprünglich im Juli vorgelegt werden, erklärte das Bundeswirtschaftsministerium auf Nachfrage.

Allerdings verschiebe sich die Präsentation nun auf den Herbst. Wissenschaftler wie der Präsident des Münchner Ifo-Instituts, Hans-Werner Sinn, glauben, dass der Netto-Effekt der Subventionen für erneuerbare Energien auf den Arbeitsmarkt gleich Null ist: „Wer behauptet, dass netto Arbeitsplätze entstehen, muss nachweisen, dass die Kapitalintensität der Produktion in den neuen Sektoren kleiner ist als in den alten. Dafür gibt es keine Anhaltspunkte.“

Gegen dieses grüne Job-Wunder stehen 250.000 wirkliche – und nicht hochsubventionierte – Arbeitsplätze, welche in der Autoindustrie wegfallen könnten. Diese Lücke werden dann wie in der im Ausland weiter laufenden Atomindustrie andere Länder gerne füllen.

Nun kann man einwenden, die Pferdekutschenhersteller haben ja auch keine „Überlebensgarantie“ bekommen, als das Auto diese ablöste. Allerdings hat sich das Auto wegen der vielen Vorteile ganz von alleine durchgesetzt und musste nicht gesetzlich und mittels Subventionen erzwungen werden.

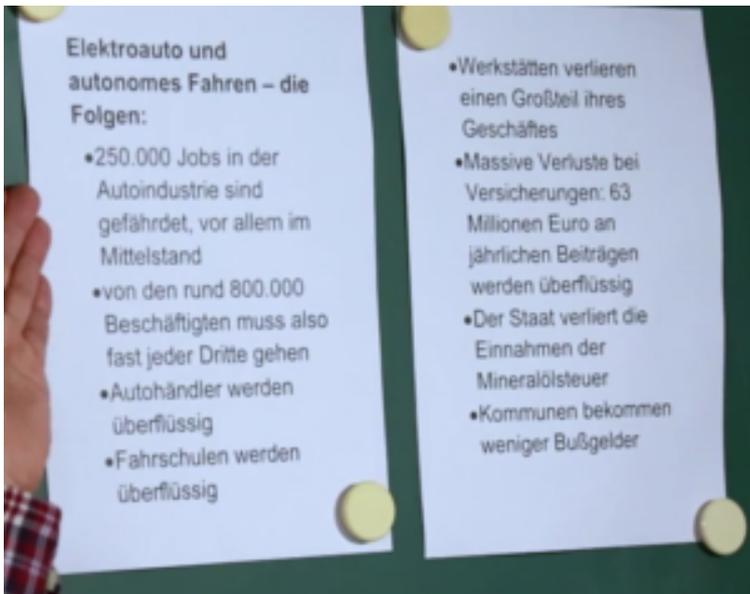


Bild 1 Arbeitsplatzabbau durch eine Umstellung auf E-Autos. Quelle: Video im FOCUS-Artikel Video

Beispiel EEG Arbeitsplatz-Kosten

Alleine im Jahr 2016 fallen die folgenden EEG-Subventionierungen an:
Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: EEG in Zahlen Vergütungen, Differenzkosten und EEG-Umlage 2000 bis 2017

Die für 2016 hochgerechneten Kosten:

-EEG Vergütung: 29.154 Mio. EUR

-Durchschnittliche EEG-Vergütung: 16,6 ct / kWh

-Marktwert des EEG-Stromes: 3.612 Mio. EUR

-Differenz im Jahr 2016 zwischen Energie-Marktwert und dem vom Bürger zu bezahlenden: 25.542 Mio. EUR

Damit wird jeder dieser Grünen EEG-Arbeitsplätze mit 98.000 EUR jedes Jahr subventioniert

Nimmt man den Bereich des hoch-gelobten Solar, zeigt sich jedoch erst der wahre Irrsinn:

-Verbliebene Kern-Arbeitsplätze Solar: ca. 50.000

EEG-Zusatzkosten Solar (Differenz EEG-Zahlung – Marktwert): 9674 Mio. EUR

-Jährliche Subventionskosten / Solar-Arbeitsplatz: 193.500 EUR

Klima- und Energieberaterin, Frau C. Kemfert sagt, das könnte man leicht vermeiden, wenn der Verbraucher vom niedrigen Strombörsenpreis profitieren dürfte. Der Autor hat aber noch niemanden gefunden, er erklären konnte, wer dann für ihn die Einspeisevergütung bezahlt, denn dass er es muss, ist gesetzlich festgelegt. Womit der Strom für ihn allerdings niemals mehr billiger als diese Vergütung zuzüglich der vielen Zuschläge und Steuern werden kann. Und C. Kemfert hat auch noch niemand dazu befragt, sondern Ihre obskuren – dem Verstand teilweise Hohn sprechenden Thesen – werden immer noch gerne abgeschrieben.

Den Autor erinnert Frau Kemferts Argumentation immer an das „Tafelbeispiel“: An einer „Tafeln“ kostet Essen nichts, weil man die Discounter außen vor hält. Man bekommt das Essen dort praktisch zum „EEG-Börsenpreis“, nur die Zuzahlung dass man es abnimmt (wie zeitweise an der Strombörse) fehlt noch. Nun bräuchten doch nur alle dort ihr Essen abholen, und niemand müsste mehr etwas dafür etwas bezahlen. Einen besseren Beleg, dass die Discounter mit ihren Preisen nur ihre Kunden abzocken gibt es gar nicht mehr.

Vielleicht weiß jemand im Blog den Denkfehler des Autors zu C. Kemferts Thesen und kann erklären, warum der EEG-Strom (für den Privatkunden) billiger wird, wenn ihn der private Kunde an der Strombörse kaufen könnte, nachdem er ihn vorher schon mit der Einspeisevergütung zwangsbezahlt hat, selbst wenn er ihn nicht benötigt.

Wie die Beschäftigungswunder dann verlaufen, wenn noch ein ganz, ganz kleines bisschen Markt herrscht und nicht mehr alles mit über-Vollkosten subventioniert wird, kann man im Bild 2 sehen. Bestimmt kein schlechtes Lehrbeispiel für den künftigen Verlauf der geplanten E-Auto Politik.

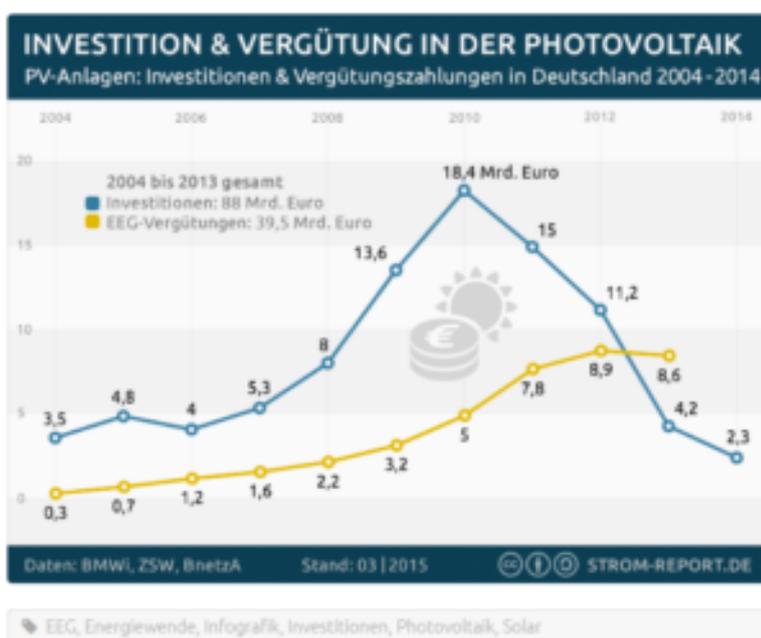


Bild 2 Bildquelle: STROM-REPORT

Wir haben bereits ein Land in die Pleite gewirtschaftet, doch diesmal haben wir mehr Geld dafür

Wenn ein Wahnsinn erst einmal die kritische Schwelle überschritten hat, ist er scheinbar nicht mehr rational aufzuhalten. Die LINKE macht exemplarisch vor, wie sich so ein Rad immer neu drehen kann: DIE LINKE Ökologische Plattform: *Angesichts des immer schneller voranschreitenden Klimawandels muss die Energiewende maximal beschleunigt werden, statt sie – wie im EEG 2017 vorgesehen – durch Ausbaudeckelungen und Ausschreibungsverfahren weiter abzubremsen.*

Dem Papier des Bundeswirtschaftsministeriums, in dem ausschließlich bekannte und bereits kommentierte Positionen der Bundesregierung wiederholt werden, setzen die Akteure der Energiewende ihre Positionen entgegen:

Die Auffassung der Bundesregierung, dass „noch Speck im System sei und weg müsse“, ist angesichts der in der Photovoltaik-Branche seit 2012 verlorenen 70.000 bis 100.000 Arbeitsplätze zynisch. Mit dem vorgesehenen Ausschreibungsverfahren wird beabsichtigt, auch in der Windenergie einen Einbruch herbeizuführen. Angesichts der Klimasituation, der fehlenden Umsetzung der Pariser Klimabeschlüsse und der aktuellen Schwierigkeiten der Bundesregierung mit einem Klimaschutzplan kann dies nur schärfstens verurteilt werden.

Allerdings gilt das nicht für das Elektroauto

Vom Elektroauto halten DIE LINKEN allerdings trotzdem nichts. Vielleicht ist die Entscheidungsbasis dafür eine (in ihrem Auftrag durchgeführte) Studie für die Delegation DIE LINKE im Europäischen Parlament:

Dr. Axel Friedrich, Dr. Rudolf Petersen, November 2009, Studie: **Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz Wunsch und Realität**

Obwohl in der Einleitung dieser E-Auto-Studie praktisch alle Menetekel des Klimaalarms gelistet werden (wobei sogar erkennbare Vorteile als nachteilig gelten), wird zum Schluss das Elektroauto als die teuerste Methode, CO₂ zu vermeiden und damit unsinnig deklariert:

Studie: Klimawandel ist Realität

Fast täglich erscheinen Berichte über Naturkatastrophen in den Nachrichten. Überflutungen in den Philippinen, Vietnam und Bangladesch, lang anhaltende Trockenheitsperioden in Indien oder China sind nur die besonders herausragenden Katastrophen. In vielen Teilen der Erde sind die Zeichen des Klimawandels sichtbar. Es ist heute wissenschaftliche Erkenntnis, dass diese Änderungen vom Menschen verursacht werden. Dabei spielen diese ansteigenden Klimagasemissionen die Hauptrolle.

Beruhend auf einer wachsenden Datengrundlage gibt es eine hohe Zuverlässigkeit für die folgenden Veränderungen der hydrologischen Systeme, die weltweit betroffen sind:

- angestiegene Abflüsse und frühere Frühlingsmaximumabflüsse in vielen gletscher- und schneegespeisten Flüssen,*
- Erwärmung von Seen und Flüssen in vielen Regionen mit Auswirkungen auf die thermische Struktur und Wasserqualität. Es gibt eine hohe Zuverlässigkeit, basierend auf erweiterter Datenbasis mit mehr Spezies, dass die Erwärmung in der letzten Vergangenheit biologische terrestrische Systeme massiv beeinflusst. Dies beinhaltet Veränderungen wie:*

- frühere Frühlingsbeginnanzeichen wie Blätterbildung, Zugvögelankunft und Eierlegen;*

- Ausdehnung von Pflanzen- und Tierarten in Richtung der Pole und in grünere Höhen in den Gebirgen. Basierend auf Satellitenbeobachtungen seit den frühen 1980igern, gibt es hohe Zuverlässigkeit für den Trend, dass in vielen Regionen das frühere „Begrünen“ im Frühling zu einer längeren Vegetationsperiode führt, verursacht durch die Erwärmung*

Risiken einer unzureichenden Klimagasreduzierung Unsere Kenntnisse über die Reaktionen des Klimas auf die erhöhten Klimagaskonzentrationen in der Atmosphäre sind immer noch nicht ausreichend. Vor allem die Möglichkeiten von kurzfristigen abrupten Änderungen sind bisher nicht vorherzusagen. Stellvertretend für solche Phänomene sei die Änderung des Golfstromes genannt. Die durch nichtlineare Abläufe hervorgerufenen Änderungen entziehen sich noch der Modellierung. Solche Umkehrpunkte haben die Eigenschaft, schnell und vor allem unumkehrbar in menschlichen Zeiträumen aufzutreten. Die UN Umweltorganisation UNEP hat vor kurzem Alarm geschlagen. In dem Climate Change Science Compendium 2009 „EARTH'S ICE wird auf die dramatische und englisch „tipping points“ sich beschleunigende Verringerung der Gletscher in Gebirgen wie Alpen oder Himalaja, das schnelle Schrumpfen des arktischen Eises, die Instabilität der Eisschelfs und die wachsende Schmelzgeschwindigkeit der großen Eismassen der Erde, Grönland, Westantarktis und Ostantarktis hingewiesen. Beunruhigend ist vor allem, dass dieser Prozess deutlich schneller abläuft, als die Klimamodelle dies vorausgesagt haben. Diese dramatischen Änderungen haben weitreichende Konsequenzen. Die Abflüsse der Gletscher bilden in vielen Teilen der Erde die Grundlage für die Wasserversorgung, die Landwirtschaft, die Stromerzeugung oder die Schifffahrt. Die Lebensgrundlage von mehr als hundert Millionen Menschen ist dadurch bedroht. Aber auch in unseren Regionen hat der Rückgang der Alpengletscher große wirtschaftliche Auswirkungen. Auch wenn schnell drastische Klimagasreduktionsprogramme gestartet würden, ist der Klimawandel nicht mehr aufzuhalten, nur zu verlangsamen, weil die schon bisher in die Atmosphäre abgegebenen Emissionen dort eine sehr lange Verweilzeit haben. Bis die bis heute emittierten CO₂-Emissionen vollständig abgebaut sind, dauert es mehr als 1000 Jahre.

Nach dieser langen Einleitung, welche zeigt, wie Dogmen auch in der Wissenschaft entstehen, ihr Eigenleben entwickeln und nicht mehr hinterfragt, sondern wirklich von (fast) jedem kritiklos abgeschrieben werden, kommt die Bewertung der Elektromobilität.

Die Möglichkeiten des Elektroautos, einen Beitrag zur Reduktion der Klimagasemissionen des Straßenverkehrs zu leisten, sind sehr begrenzt

Studie: Wegen der begrenzten Kapazität des Energiespeichers ist ein Elektroauto – und dabei handelt es sich hier um ein Fahrzeug mit einem rein elektrischen Betrieb ohne Verbrennungsmotoren für längere Fahrstrecken – nicht geeignet, die herkömmlichen PKW zu ersetzen. Ein Elektroauto mit Energiespeicher per Batterien wird daher nur einen begrenzten Einsatzbereich abdecken können.

Alle bisherigen Aussagen zu den Kosten des Elektroautos, insbesondere zu den Batteriekosten, führen zu der Schlussfolgerung, dass ohne staatliche Subventionen diese Antriebstechnik keine Marktrelevanz erreichen wird.

Beitrag von Elektroautos zum Klimaschutz

Zwischenfazit zum Thema Klimaschutz:

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass nur der Einsatz von CO₂ frei erzeugtem Strom die Bilanz eines Elektroautos deutlich verbessern kann.

Ökologisch und ökonomisch widersinnig wäre es nun, erneuerbaren Strom zum Laden von E-Autos zu verwenden und die Nutzung dieses Öko-Stroms in anderen Sektoren zu verringern, obwohl dort die CO₂-Reduzierung je bereit gestellter kWh höher und insgesamt kostengünstiger erreichbar wäre. ... Die Möglichkeiten des Elektroautos, einen Beitrag zur Reduktion der Klimagasemissionen des Straßenverkehrs zu leisten, sind sehr begrenzt.

Womit eine Kernaussage der Studie lautet:

Ohne hier auf die Maßnahmen im Einzelnen einzugehen, sei festgehalten: Der batterieelektrische Antrieb von Kraftfahrzeugen ist einer der teuersten Wege, um CO₂-Emissionen zu senken

Alle Vergleiche zwischen elektrischen und verbrennungsmotorischen Antrieben sind nur mit erheblichen Annahmen möglich. Die veröffentlichten Berichte sind meist fachlich untauglich bis naiv

Das zweite Ökoargument: E-Autos als Netzpuffer

Solange man garantieren möchte, dass ein Elektrofahrzeug grundsätzlich immer auch wirklich einsatzbereit ist (und nicht gerade dann komplett entladen ist, wenn man es nutzen möchte), kann die in Elektrofahrzeugen gespeicherte Energie dagegen nur zum Ausgleich kurzfristiger Lastspitzen verwendet werden. Eine solche kurzfristige Speicherung von Strom über Stunden oder maximal einen Tag hinweg schafft bei der Integration fluktuierender Energieträger kaum Abhilfe.

Zusammenfassung

In den nächsten 15 Jahren wird das Elektroauto keinen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz liefern. Flottenversuche mit untauglichen Fahrzeugkonzepten sind nicht sinnvoll. Notwendig ist, die Energieeffizienz der konventionellen Fahrzeuge drastisch zu verbessern. Zu den immer wieder hervorgehobenen Wirkungsgrad-Vorteilen des elektrischen Antriebes ist stets folgendes zu Berücksichtigen: Alle Vergleiche zwischen elektrischen und verbrennungsmotorischen Antrieben sind nur mit erheblichen Annahmen möglich. Die veröffentlichten Berichte sind meist fachlich untauglich bis naiv.

Zum Schluss folgt noch die Darstellung der EU-Berechnungsfarce der Kfz-Emissionen (beachten: es war im Jahr 2009):

Studie: Danach werden folgende Pkw belohnt: Autos, die weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren, sollen bei der Berechnung des Flottendurchschnitts für den Hersteller in den Jahren 2012 und 2013 dreieinhalbfach, 2014 zweieinhalbfach und 2015 anderthalbfach angerechnet werden. Der Automobilhersteller kann in seiner CO₂-Bilanz für ein Elektroauto den Emissionswert 0 ansetzen, unabhängig davon mit welchem Strom das Fahrzeug geladen wird. Für Strom aus erneuerbaren Quellen, der von Elektroautos verwendet wird, wird das 2,5-fache der Einspeisung auf die Quote für erneuerbare Energien von 10% im Verkehrssektor angerechnet. Wird der erneuerbare Strom aber für Bahnen benutzt, zählt er nur einfach! Das Problem dabei ist, dass durch diese Bonusfaktoren die CO₂-Emissionen der konventionellen Fahrzeuge höher werden, falls eine nennenswerte Menge an Elektrofahrzeugen zugelassen

werde.

Wenn wir keine Autos mehr bauen, verkaufen wir eben Dienstleistung

Als es einst die rettende Idee gab, Arbeitslose durch staatliche Förderung zum selbständigen Ein-Mann Dienstleister zu überführen, gab es einen Witz dazu: Wenn jeder Arbeitslose einem anderen Arbeitslosen zukünftig die Haare schneidet, verdient jeder als Freiberufler sein Brot und der Staat seine Steuern.

So ähnlich erscheint die Argumentation der Autobauer auf die sich anbahnende Entwicklung. Und wie schnell das schief gehen kann, zeigte einst auch Siemens, sowohl mit seiner verschwundenen DV-Sparte, wie auch mit seiner einst riesigen Kommunikations-Division, welche weder den Umbau für das Handy-Geschäft noch den zur IP-Technologie überlebte.

Aber Hauptsache, man hat die Visionen, in Bildern, wie in Ideen.



Bild 3 (Bilderklärung des Autors) Herr Zetsche in Positur vor einem Entwurf eines selbstfahrenden Autos ohne direkte Frontsicht, weil man den Platz für die Akkusätze benötigt. Laut Fa. Daimler soll es aber eine Konzeptstudie „Smartphone auf Rädern“ sein. Quelle: Automobilwoche, Foto: Daimler

Automobilwoche: Neue Dienste: Daimler macht das Auto zum Büro.

Geht es nach Daimler-Chef Dieter Zetsche, wird das Auto der Zukunft dem Menschen viel Zeit ersparen. Ein Büro managen kann es schon von 2017 an. Mit einer Reihe von neuen Diensten will Daimler das Fahren komfortabler machen – nicht zuletzt mit Blick auf die Zukunft, wenn Fahrzeuge selbstständig fahren und dem Fahrer Zeit für andere Dinge bleibt. „Das Auto wird Büro-Manager, Fitness-Coach und persönlicher Assistent“, sagte Daimler-Chef Dieter Zetsche bei einem Gastvortrag auf der Internationalen Funkausstellung in Berlin.

In der E-Klasse bereits verfügbar ist der Concierge Service. Wie in

einem guten Hotel soll ein Ansprechpartner bei der Ticketbuchung für Veranstaltungen, bei Empfehlungen für Ausflüge oder gute Restaurants in der Umgebung helfen. Gebündelt werden die neuen Dienste auf der Plattform Mercedes Me, die in oder außerhalb des Autos per App gesteuert werden kann. Weitere Serviceangebote wie Community based Parking, bei dem Autos anderen Autos freie Stellplätze melden, oder die Paketzustellung für den Kofferraum, werden ebenfalls eingeführt.

Was mit Diensten verdient wird, ist noch unklar

Wie viel Daimler in Zukunft mit solchen Diensten verdienen wird, konnte Zetsche im anschließenden Gespräch mit Journalisten nicht benennen. „Wir müssen hier erst unsere Erfahrungen sammeln und lernen“, sagte er.

Dazu Vergleichswerte zwischen Autobauer und WEB-Dienstleister:

googl 2015, Gesamtzahl Beschäftigte : 61.814 MA, Umsatz: 74,541

Milliarden US\$, Gewinn: 16,348 US\$ (WIKIPEDIA)

Daimler 2015, Gesamtzahl Beschäftigte: 284.562 MA, Umsatz: 150

Milliarden EUR, Bruttoergebnis 31,690 Milliarden EUR, Ergebnis nach Steuern: 8,424 Milliarden EUR

Es sind demnach vor allem die Arbeitsplätze, welche sich in jeder Hinsicht drastisch verändern.

Wie eine Belegschaft, welche über Jahrzehnte Autos entwickelt und produziert hat, dann in solchen, ihnen vollkommen fremden Dienstleistungsbereichen mit Profis konkurrieren kann, wird man sehen. Aber die Firma lässt sich ja notfalls auswechseln.

Nicht wechseln können wird man jedoch bald die Flut an (verordneten) Dienstleistungen. Da es dem Staat Geld einbringt und er seine Bürger damit immer vollkommener (nur zu seinem Schutz) überwachen und kontrollieren kann, entwickelt sich eine Inflation. Sich nicht helfen lassen (wollen) geht nicht mehr.

Die verordneten elektronischen Zähler zur künftigen

Verbrauchsregulierung waren dazu nur der bescheidene Anfang.

Wer keinen Kofferraum hat, bekommt keine Pakete mehr, wer nicht am Community-based-Parkin teilnimmt, bekommt keinen Parkplatz, und wer sich nicht in die Autonomauto-Fahrspur einloggen kann, wird auf die Notspur für Lenkautos verwiesen.

Damit der Bürger aber nicht ausbüchsen kann, kommt dieser Fortschritt auch im Nahverkehr:

Daimler will neue Geschäftsideen beschleunigen: Über das Smartphone soll in Zukunft ein Bewegungsprofil des Kunden erstellt werden. Benutzt jemand Bahn oder Bus, wird dies automatisch registriert. Am Ende des Tages wird die benutzte Strecke abgerechnet, ohne dass dafür ein Ticket notwendig wäre.

Und kosten wird das selbstverständlich nichts. Gut, etwas Grundgebühren, doch diese werden durch die vielen Einsparmöglichkeiten welche dadurch offeriert werden um ein Mehrfaches wettgemacht. Nur bei Bürgern, welche diese enorm vielen Einsparmöglichkeiten nicht umzusetzen vermögen, oder ganz schlimm, diese Dienste nicht nutzen, bleiben allerdings leider Kosten hängen.

Die Zukunft des Benzinautos?

Wenn alles nur noch elektrisch fährt, bricht die Infrastruktur für Benziner zusammen. Beispiele solcher Vorgänge in verschiedenen Ländern gibt es viele. Personen, die selbst Erlebtes darüber erzählen können, kommen gerade in größerer Zahl zu uns.

Die Zukunft: Benzin muss man sich an wenigen, weit außerhalb liegenden, speziellen Staats-Zapfsäulen nach Abgabe von (gebührenpflichtigen) CO₂-Verrechnungs-Kontingenzertifikaten holen. Sofern es welches gibt, denn das Verfügbare reicht gerade für Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste und Personen der öffentlichen Hand, wie Politiker. Raffinerien gib es keine mehr und die Tankstellen wurden umgewidmet, weil man die Flächen für die auf Ladung wartenden Elektroautos benötigt, nachdem der notwendige, Grüne Ladestrom regelmäßig fehlt. Dafür ist Grünfutter wegen der vielen (wegen Auslaufen der Subventionierung) pleite gehenden Biogasbauern recht billig, weshalb sich Taxidienste schon Pferdefuhrwerke anschaffen, um einen Notdienst aufrecht erhalten zu können. Die Tierschutzorganisation PETA hat dagegen jedoch massive Protestmaßnahmen angekündigt.

Unsere Umweltministerin verkündet stolz, dass Ihre Vision der Lastenfahrräder in Erfüllung gegangen ist (EIKE: *Aktionsprogramm Klimaschutz – Frau Hendricks fördert Investitionen für Lastfahrräder zur CO₂-Minderung*) und dies als ihr erster Sieg im Klimawandelkampf im Bundestag mit einer Feierstunde gewürdigt wird.