

Meldung des Tages: Rekordkalter Winter 2021 an der Deutschen Neumayer-Station (Antarktis)

geschrieben von Chris Frey | 7. Oktober 2021

Kältester Winter an der Neumayer-Station seit Aufzeichnungsbeginn im Jahre 1985, zweitkältester war 2020

Stefan Kämpfe

In unseren links-grün dominierten, öffentlich-schlechtlichen Medien wird diese bemerkenswerte Meldung leider fehlen: Der beendete Südwinter an der deutschen Antarktis-Station Neumayer war der kälteste seit Beginn der Messreihe im Jahre 1985.

Nun macht ein einzelner, kalter Winter, der auf der Südhalbkugel von Juni bis August dauert, noch keine Klimaabkühlung. Aber der Trend seit Aufzeichnungsbeginn ist dort stark negativ – es wird kälter und nicht, wie die grüne Propaganda trommelt, wärmer.

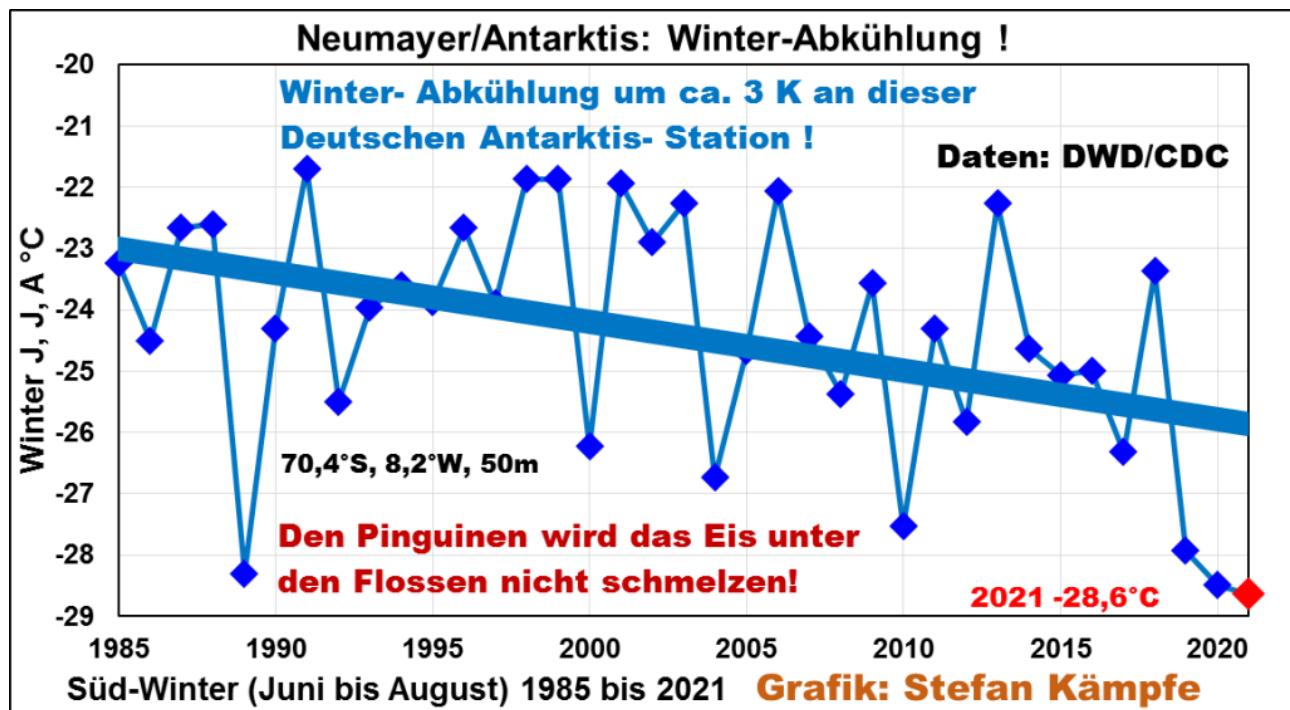


Abbildung 1: Stark fallende Wintertemperaturen an der Neumayer-Station in der Antarktis. Diese liegt etwa auf der Breite Nordnorwegens – nur eben auf der Südhalbkugel. Ähnlich kalt wie die Rekordwinter 2021 und 2020 war dort nur der Drittplatzierte von 1989 mit minus 28,3°C.

Nun könnte man ja einwenden, dass es sich bloß um eine einzelne Station handele. Aber auch das Meereis der Antarktis war in diesem Südwinter sehr ausgedehnt:

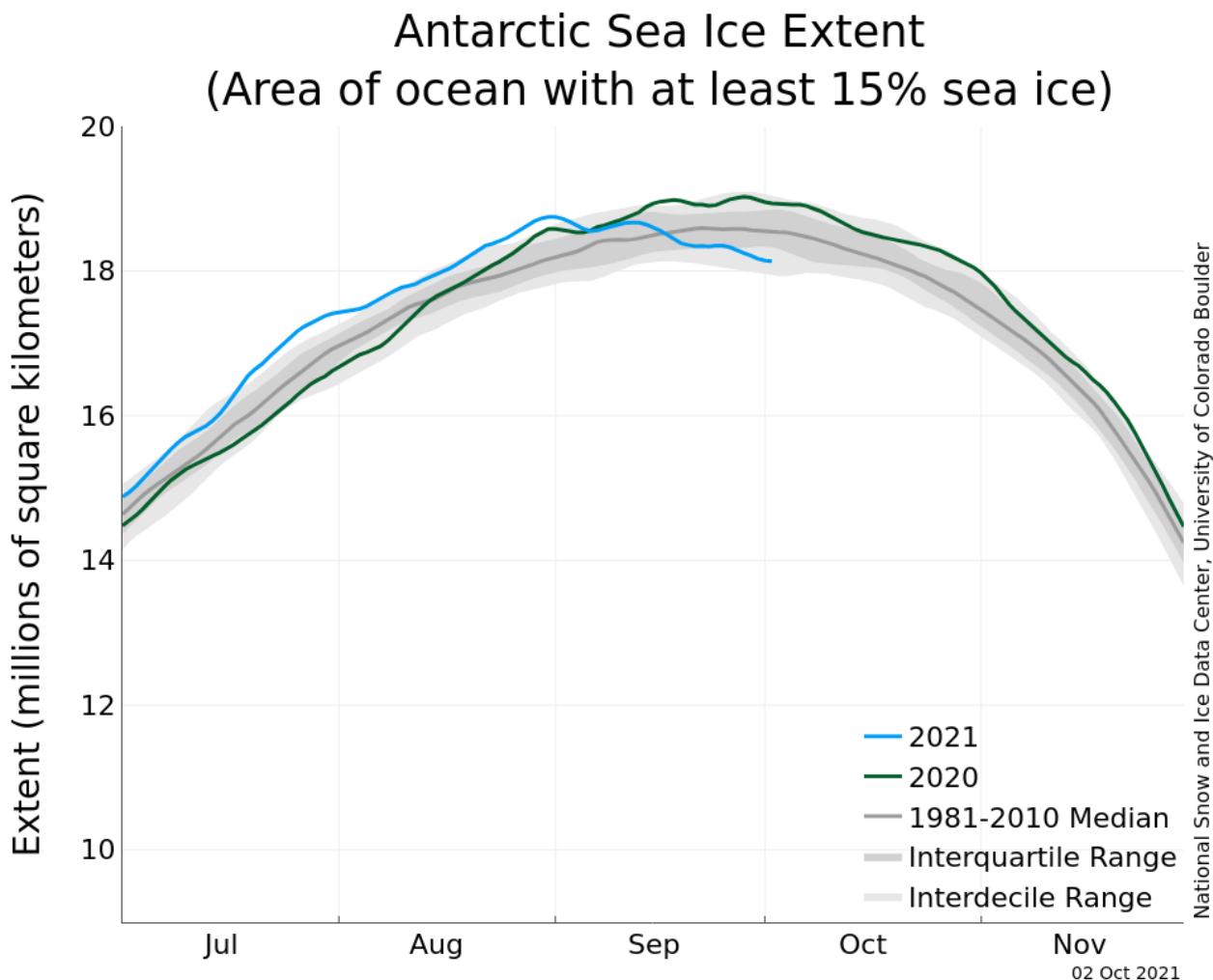


Abbildung 2: Verlauf der antarktischen Meereisbedeckung von Juli bis Anfang Oktober 2021 in Millionen Quadratkilometer. Blau 2021, dunkelgrün 2020, dunkelgrau Median 1981 bis 2010. Im Juli/August lag die Eisbedeckung stets deutlich über dem Median; was auf zu kalte Bedingungen schließen lässt. Mit Beginn des antarktischen Frühlings (Anfang September) nahm sie rasch ab; gegenwärtig liegt sie wieder unter dem Median. Quelle <http://nsidc.org/arcticseainews/>

Und auch vor unserer Haustür, in der Arktis, benahm sich das Meereis diesmal nicht so, wie uns das die links-grüne Propaganda stets eintrichtert.

Arctic Sea Ice Extent (Area of ocean with at least 15% sea ice)

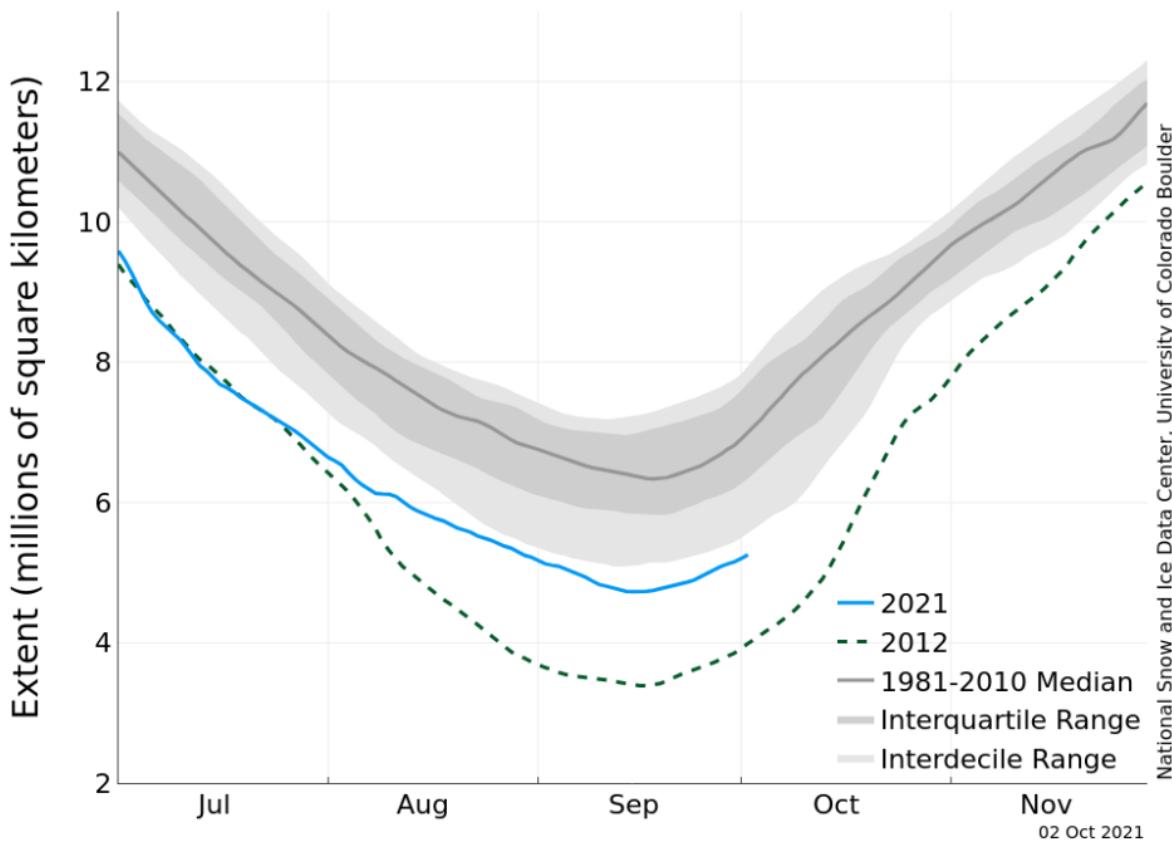


Abbildung 3: Verlauf der arktischen Meereisbedeckung von Juli bis Anfang Oktober 2021 in Millionen Quadratkilometer. Blau 2021, dunkelgrün gestrichelt 2012, dunkelgrau Median 1981 bis 2010. Die Eisbedeckung lag seit Ende Juli weit über der des Rekord-Minimums von 2012. Mit Beginn des arktischen Herbstes (Mitte September) begann sie wieder zu wachsen. Quelle <http://nsidc.org/arcticseaicenews/>

Das NSIDC schreibt dazu:

Arctic sea ice at highest minimum since 2014

September 22, 2021

On September 16, Arctic sea ice likely reached its annual minimum extent of 4.72 million square kilometers (1.82 million square miles). The 2021 minimum is the twelfth lowest in the nearly 43-year satellite record. The last 15 years are the lowest 15 sea ice extents in the satellite record. The amount of multi-year ice (ice that has survived at least one summer melt season), is one of the lowest levels in the ice age record, which began in 1984.

Quelle <http://nsidc.org/arcticseaicenews/>

Katastrophale Klimaerwärmung an den Polen – nur in unseren Medien.

Solarstraßen, die Erfahrung – Ein technisches Versagen von epischen Ausmaßen

geschrieben von Andreas Demmig | 7. Oktober 2021

stopthesethings

Was ist mit Solarfahrbahnen passiert? Vor einigen Jahren war die Einbettung von PV-Zellen in Straßenoberflächen das nächste große Ding. Und dann war's das plötzlich nicht mehr.

Verkauf E-Transporter: Deutsche Post trennt sich von Streetscooter

geschrieben von Admin | 7. Oktober 2021

Die Post macht Schluss mit dem Abenteuer Streetscooter und verkauft das Tochterunternehmen an das Odin Automotive aus Luxemburg, das erst Mitte September gegründet worden sein soll. Hauptgesellschafter: Stefan Krause, ehemals Vorstand bei BMW und Deutscher Bank.

Von Holger Douglas

Die nächste Weltverbesserung fällt aus: Die Post hat einen Käufer für ihre Tochtergesellschaft Streetscooter. Die kostete letztlich zu viel Geld, die Post hat sie lange wie Sauerbier angeboten, und jetzt hat offenbar eine neu gegründete Firma aus Luxemburg zugegriffen.

Der elektrisch angetriebene Streetscooter war die Hoffnung für den Transportverkehr der Zukunft. Ein billig zusammengenagelter Blechkasten, immerhin mit einem Sitz ausgestattet. Das Auto koste nur 5.000 Euro, jubelte seinerzeit die Zeit – allerdings ohne Batterie, die musste dazu

gemietet werden.



Argo Nerd
@argonerd



How it started / How it ended



Erfolg des Streetscooter
Deutsche Post profitiert vom
Diesel-Skandal

10.08.2017, 15:21 Uhr
von [Henrik Mortsiefer](#)

Der Logistikkonzern registriert eine große Nachfrage nach seinem elektrischen Transporter Streetscooter und stockt die Produktionskapazität auf 20 000 auf.

Die Post hält es für möglich, bis zu 100 000 Streetscooter zu produzieren. Der Konzern würde damit auch im Weltmaßstab zu einem ernsthaften Nutzfahrzeugherrsteller.



Sieben Jahre Elektro-Odyssee – Post verkauft verlustreichen StreetScooter

05.10.2021
Stand: 16:26 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Von **Gerhard Hegmann**
Wirtschaftsredakteur

Finanziell war das StreetScooter-Geschäft für die Post ein Fiasko. Allein 2020 betrug der Verlust 318 Millionen Euro, nach bereits 115 Millionen Euro Fehlbetrag im Jahr 2019.

10:58 vorm. · 6. Okt. 2021



1.965 46 Diesen Tweet teilen

Mit dem Streetscooter sollte die Zukunft des Zustellwesens beginnen. Mit dem wichtigsten Argument »CO2-frei« und das Klima der Welt rettend, wollten Hochschulprofessoren der Autoindustrie zeigen, wie Autobauen geht. Denn entwickelte hatte das Gefährt der Aachener Maschinenbauprofessor Günther Schuh. Es sollte ein Elektrofahrzeug

ausschließlich für den Nahverkehr werden, und er wollte der Automobilindustrie zeigen, wie man preisgünstig ein Auto der Zukunft herstellt.

Stolz auf der IAA vorgestellt, erntete das wacklige Blechkistlein mit dem kleinen Akku mitleidige Blicke der Fachleute. Die wiesen darauf hin, dass eine ausgefeilte Qualitätssicherung doch keine schlechte Idee sei. Doch das Vorhaben wurde unermüdlich hochgejubelt. Kaum jemand erinnerte sich daran, dass in den 1920er Jahren in Berlin bereits elektrische Postautos hergestellt von den Bergmann-Elektricitäts-Werken umherrumpelten – und eingestellt wurden. Die waren zwar wesentlich einfacher als Verbrennerautos zu bedienen, aber an der Reichweite haperte es gewaltig.

Heute ersetzen zwar Lithium-Ionen-Akkus die Bleiakkus. Doch die Geschichte des Streetscooter ist zugleich eine »heiße« Geschichte. Flammen, Brände und erhebliche Schäden kennzeichnen seinen Weg. Immer wieder gab es mysteriöse Brände. In Herne brannte im Januar vergangenen Jahres ein Fahrzeug auf dem Gelände der Hauptpost ab und beschädigte durch die Hitze des Brandes auch das Gebäude.

In Niedersachsen in Kirchweyhe brennen vier Streetscooter in einem Gewerbegebiet aus und vernichten einen Stromverteilerkasten sowie einen Baum. Im Mai zerstörte in Peine ein Brand sechs Streetscooter, eine Ladesäule und einen weiteren Transporter der Post. Mehr als 12.000 Streetscooter aus dem Baujahr 2014-2019 musste das Kraftfahrtbundesamt zurückrufen und begründete in einer Mitteilung: »Aufgrund einer Beschädigung des Niedervoltspannungsladegeräts sowie Korrosion im Kabelkanal kann es zu einer Rauch- und Hitzeentwicklung und damit Schmor- und Brandschäden kommen.«

Die Zusteller sollen Angst haben, in das Auto einzusteigen, zitiert seinerzeit die *WeltZusteller*. Ein Postsprecher entgegnete, dass auch viele Elektroscooter einwandfrei fahren würden. Nicht nur mechanische Mängel – die Vorderklappe sollen während der Fahrt aufgegangen sein – sondern auch zu kurze Reichweite machten das Auto unbrauchbar. Zahlreiche Autos blieben im Winter während der Zustellfahrten stehen und mussten von kräftigen Dieselfahrzeugen abgeschleppt werden.

Die Autos hätten sogar eine Sitzheizung und würden jeden Morgen vorgeheizt, entgegnete seinerzeit die Post. Für die war das Elektrowägle ein wichtiges Prestigeprojekt, der Hersteller, die Streetscooter GmbH in Aachen, wurde Tochterunternehmen der Post.

Jetzt also macht die Post Schluss mit dem Abenteuer Streetscooter und verkauft das Tochterunternehmen an eine Firma aus Luxemburg. Wie die *Welt* berichtet, soll das Unternehmen Odin Automotive erst Mitte September gegründet worden sein, und übernimmt alle Anteile an Streetscooter Engineering in Aachen. Hauptgesellschafter ist danach Manager Stefan Krause, ehemals Vorstand bei BMW und Deutscher Bank.

So also endet das neue Hightechzeitalter Deutschlands, noch bevor so richtig begonnen hatte. Was wird bleiben? Noch drei Wochen zuvor wurde der Streetscooter von der Deutschen Post in den Himmel gepriesen und von einem Ausbau der E-Flotte auf sagenhafte 37.000 Fahrzeuge und 14.000 E-Trikes bis 2025 geschwärmt.

Auf Halde stehen viele dieser Postautos. Ein Recycling wird schwierig werden. Gerade ist ein Recyclingbetrieb für Elektroautos in Kössen in Tirol abgebrannt. Dort lagerten Batterien und Teile von schrottreifen Elektroautos. Ein Elektroauto, das auf der Hebebühne in der Werkstatt stand, fing Feuer, die Batterie brannte lichterloh.

In einem Großeinsatz brachten die sieben eingesetzten Feuerwehren mit 120 Feuerwehrleuten – darunter auch Einsatzkräfte aus Deutschland – erst nach vier Stunden den Großbrand unter Kontrolle. Wie lange die Akkus noch gekühlt werden müssen, sei noch offen. Diese beginnen immer wieder zu brennen, berichtet der Einsatzleiter der Feuerwehr. Darin haben sie Erfahrung. Vor zwei Jahren ging nach einem Unfall ein Tesla in Flammen auf, die Feuerwehrleute mussten das Wrack tagelang in einem wassergefüllten Container kühlen.

Nur Entwickler Günther Schuh trauert seinem »Baby« nach. Das Ende von Streetscooter sei ein Armutszeugnis für Deutschland, und er verweist tatsächlich auf den VW-Chef: »Auch bei uns gibt es die Macher, die das Unmögliche wagen. VW-Chef Herbert Diess ist so einer, der den wahnwitzigen regulatorischen Angriff auf die Autoindustrie beherzt annimmt und das Unmögliche wagt, einen etablierten Markt in unrealistisch kurzer Zeit zu drehen, um damit der ökologisch notwendigen Mobilitätswende eine wirtschaftliche Chance zu geben.«

Der »Proof of concept« steht allerdings noch aus – ebenso wie beim Streetscooter. Nur dürfte das mit einem Verkauf von VW schwieriger werden als beim Streetscooter.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier

Die Klimaschau von Sebastian Lüning: Warum hat sich die Fläche tropischer Atolle in den letzten 20 Jahren vergrößert?

geschrieben von AR Göhring | 7. Oktober 2021

Die Klimaschau informiert über Neuigkeiten aus den Klimawissenschaften und von der Energiewende.

Themen der 68. Ausgabe vom 3. Oktober 2021: 0:00 Begrüßung 0:22
Tropische Atolle stemmen sich gegen den Klimawandel 3:34 Windschatten reduziert den Wind-Ertrag 6:55 Kommentar zur Verkehrswende von K. H. Richardt

Thematisch sortiertes Beitrags-Verzeichnis aller Klimaschau-Ausgaben:
<http://klimaschau.tv>

Sie wollen eine sichere Stromversorgung? Dann beachten Sie die Kapazität der “großen Batterien”

geschrieben von Andreas Demmig | 7. Oktober 2021

Rite-On! June 2021

Eine Erklärung, warum selbst die größten Batterien keine für die sichere Stromversorgung “planbare und abrufbare Energie” liefern können.
[Dieser Beitrag ist quasi die Fortsetzung der australischen „Erfolgsgeschichte“ mit der großen Batteriestation von Tesla, 150 MW]