

Neue Studie: Eisverlust in der Antarktis in den 1970er-Jahren und heute ist „nicht außergewöhnlich“ und nicht auf „Klimawandel“ zurückzuführen

geschrieben von Chris Frey | 7. Januar 2025

[Kenneth Richard](#)

Der Zusammenbruch von Schelfeis war vor Jahrtausenden viel ausgeprägter und außergewöhnlicher als in den letzten 47 Jahren.

Es wurde angenommen, dass der „Klimawandel“ der 1970er Jahre und die polare Verstärkung aufgrund der rasch ansteigenden Treibhausgasemissionen des Menschen katastrophale Eisabbrüche und eine Zunahme der Eisberggröße in der gesamten Kryosphäre der Erde auslösen würden.

Eine neue Analyse ([Mackie et al., 2024](#)) zeigt jedoch, dass die Größe der vom Eisschild abbrechenden antarktischen Eisberge entgegen der landläufigen Annahme seit 1976 leicht abgenommen hat. Die Kalbungseignisse der letzten Jahrzehnte können daher nicht einmal eindeutig auf den Klimawandel zurückgeführt werden. Vielmehr sind sie repräsentativ für das natürliche Geschehen.

„...unsere Ergebnisse zeigen, dass extreme Kalbungseignisse nicht automatisch als Zeichen für eine Instabilität des Schelfeises interpretiert werden sollten, sondern stattdessen für den natürlichen Zyklus des Vorstoßes und Rückzugs der Kalbungsfront repräsentativ sind.“

In den letzten 47 Jahren (1976-2023) erreichten die Kalbungseignisse ihren Höhepunkt in der Zeit von 1986 bis 2000. Dennoch waren die größten der modernen Eisberge, die von den antarktischen Küstenschelfen kalben, immer noch viermal kleiner als bei einem außergewöhnlichen Kalbungseignis, das nur einmal in einem Jahrhundert auftritt.

Selbst die vermutlich großen Kalbungsverluste der letzten Jahrzehnte, die als extrem und beispiellos galten (z. B. der 5.800 km² große Larsen-C-Eisberg von 2017), könnten also nicht einmal statistische Signifikanz in Bezug auf ihre Außergewöhnlichkeit erreichen. Erst ein Eisberg mit einer Größe von etwa 40 000 km² könnte als außergewöhnliches, einmaliges Kalbungseignis in einem Jahrhundert eingestuft werden.

„...dass extreme Kalbungseignisse wie der jüngste Larsen-C-Eisberg A68 aus dem Jahr 2017 statistisch gesehen keine Ausnahme sind und dass

extreme Kalbungseignisse nicht unbedingt eine Folge des Klimawandels sind.“

Es gibt nicht nur keine Anzeichen für eine Instabilität des Schelfeises bei den „untypischen“ modernen Veränderungen, sondern Paläoklimastudien deuten darauf hin, dass es während des gesamten Holozäns Perioden des Zusammenbruchs von Schelfeis gab, die viel ausgeprägter waren als alles, was in den letzten Jahrzehnten geschah.

„Paläoklimastudien deuten darauf hin, dass es bereits im Holozän zu erheblichen Schelfeiskollapsen gekommen ist, die größer waren als die in unserem Datensatz beobachteten Maximalgrößen.“

Kurz gesagt, es gibt nichts auch nur im Entferntesten Ungewöhnliches an den Kalbungseignissen, die heute in der Antarktis auftreten.

Geophysical Research Letters

47 Years of Large Antarctic Calving Events: Insights From Extreme Value Theory

Emma J. MacKie¹, Joanna Millstein², and Katherine A. Serafin³

Citation:
MacKie, E. J., Millstein, J., & Serafin, K. A. (2024). 47 Years of large Antarctic calving events: Insights from extreme value theory. *Geophysical Research Letters*, 51, e2024GL112235. <https://doi.org/10.1029/2024GL112235>

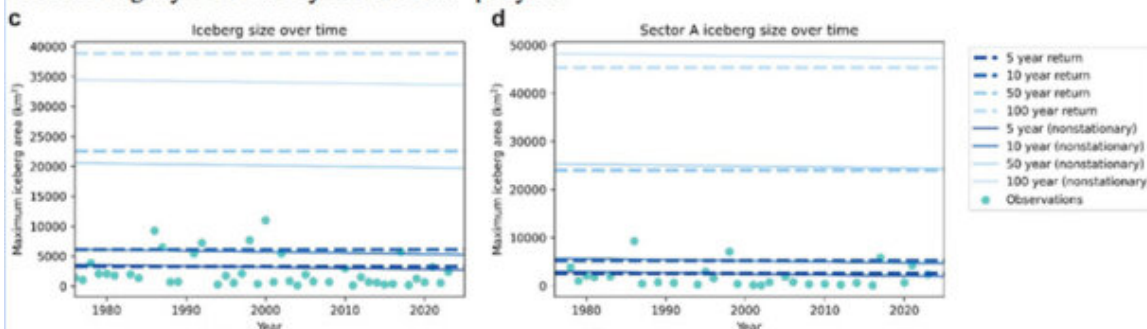
Abstract Massive calving events result in significant instantaneous ice loss from Antarctica. The rarity and stochastic nature of these extreme events makes it difficult to understand their physical drivers, temporal trends, and future likelihood. To address this challenge, we turn to extreme value theory to investigate past trends in annual maxima iceberg area and assess the likelihood of high-magnitude calving events. We use 47 years of iceberg size from satellite observations. Our analysis reveals no upward trend in the surface area of the largest annual iceberg over this time frame. This finding suggests that extreme calving events such as the recent 2017 Larsen C iceberg, A68, are statistically unexceptional and that extreme calving events are not necessarily a consequence of climate change. Nevertheless, it is statistically possible for Antarctica to experience a calving event up to several times greater than any in the observational record.

While small calving events are more frequent, our GEV model indicates the potential for calving events up to several times larger than any previously recorded. The occurrence of such a massive calving event would not necessarily be a consequence of climate change; instead, they are possible even under stationary assumptions. Notably, paleoclimate studies suggest that significant ice shelf collapse, on a scale greater than the maximum observed sizes in our data set, has already occurred during the Holocene (Bentley et al., 2005). Our GEV model serves as a crucial baseline for comparing future calving trends and assessing the statistical significance of future calving events.

Our non-stationary GEV models show no discernible upward trend in the expected annual maximum iceberg size over time. Instead, this trend is weakly negative, and even significant for Antarctica overall. This finding suggests that recent extreme calving events such as the break-off of A68 in 2017 are not necessarily a symptom of climate change. In fact, A68 is statistically unexceptional when compared to the total observational record, with calving extremes peaking between 1986 and 2000. As such, our results reveal that extreme calving events should not automatically be interpreted as a sign of ice shelf instability, but are instead representative of the natural cycle of calving front advance and retreat.

The parameters for the time-invariant and time-dependent GEV models are shown in Table 1. The Sector A model has a smaller μ and σ than the GEV model for the continental model, and a larger ξ . In the non-stationary models, both the Sector A and continental models have a weakly negative μ_1 , meaning that there is a slight downward trend in iceberg size over time. The deviance statistic, D , is 3.88 and 2.19 for the continental and Sector A cases, respectively.

Visually, both GEV distributions are a reasonable fit to the histogram of the data (Figures 3a and 3b). The Q-Q plots have a close fit for icebergs smaller than 10,000 km². For icebergs above this threshold, the theoretical quantiles exceed the sample quantiles. Both P-P plots have approximately linear agreement. Figure 4 shows the return levels with a 95% confidence interval. Return levels for different return periods are given in Table 2. For the continental case, a once in a decade calving event has a magnitude of 6,108 km². This is approximately the size of the Larsen C iceberg, A68, that calved in 2017 with an area of 5,800 km². A once in a century event would have an area of 38,827 km², roughly the size of Switzerland and almost four times the size of B15, the largest recorded iceberg. For Sector A, a once in a century calving event is 45,363 km², or slightly bigger than Denmark. The uncertainty in return levels increases sharply after a return period of 10 years with 100 years return level uncertainties that are upwards of 100,000 km². In the time-dependent cases (Figures 4c and 4d), return levels decrease slightly over time by about 20 km² per year.



(c) and (d) show the expected iceberg area for 5, 10, 50, and 100 years return periods over time. The stationary model returns are plotted with dashed lines, and the non-stationary model returns are plotted with solid lines.

Quelle: [MacKie et al., 2024](#)

Link:

<https://notrickszone.com/2024/12/26/new-study-finds-1970s-present-antarctic-ice-loss-is-unexceptional-and-not-due-to-climate-change/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

25 Jahre Energiewende – ein kostspieliger Irrweg

geschrieben von AR Göhring | 7. Januar 2025

von **Hans Hofmann-Reinecke**

Die Energiewende ist gescheitert und ihre Eingriffe in Wirtschaft und Natur werden das Land noch über Generationen belasten: Entsorgung der ausgedienter Wind- und Solaranlagen, Wiederherstellung der Landschaft und Aufbau einer zuverlässigen Stromversorgung.

Wie konnte es sein, dass dieser kostspielige Irrweg bis heute unwidersprochen blieb?

Energiewende und Logik

Die deutsche Energiewende, eingeleitet im Jahr 2000 durch das EEG (Erneuerbare-Energien-Gesetz), feiert heuer ihr 25-jähriges Jubiläum. Das ist ein guter Zeitpunkt, um sich Absicht, Logik und Resultate dieses gigantischen nationalen Vorhabens anzuschauen.

Wissenschaftliche Rechtfertigung:

1. Die Konzentration von CO₂ in der Atmosphäre hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch Aktivitäten der Menschheit deutlich erhöht.
2. CO₂ ist ein Treibhausgas, welches die Atmosphäre erwärmt.

3. Der Einfluß dieser Erwärmung auf das Klima und ihre Folgen für das irdische Leben sind unabsehbar.

4. Es muß alles getan werden, um die von der Menschheit verursachten CO₂-Emissionen auf Null zu reduzieren.

5. Deutschland leistet dazu seinen Beitrag, indem alle Verbraucher auf CO₂-freie („erneuerbaren“) Energiequellen umgestellt werden.

Wie glaubhaft sind diese Behauptungen?

1. Messungen zeigen zweifelsfrei, daß die CO₂-Konzentration in den vergangenen sechs Jahrzehnten um etwa ein Drittel angestiegen ist. Ist dieser Anstieg menschengemacht? Ein rechnerischer Vergleich der Menge der verbrauchten fossilen Brennstoffe mit dem Zuwachs an CO₂ in der Atmosphäre lässt das plausibel erscheinen. Andererseits ist der gemessene Zuwachs während der „Corona-Jahre“ nicht zurückgegangen, obwohl in dieser Zeit weltweit Verkehr und industrielle Fertigung sehr eingeschränkt waren. Das hätte sich im CO₂-Zuwachs widerspiegeln müssen.

2. Sicherlich hat CO₂ einen Einfluss auf die Temperatur der Atmosphäre, aber wie viel? 97% der „Wissenschaftler“ sind von einer dramatischen Erwärmung überzeugt, andererseits stellen sich auch 97% der Prognosen ihrer „Computermodelle“ als falsch heraus. Der Einfluss der Sonne ist wesentlich stärker als CO₂, und auch ohne CO₂-Variationen hat es in der Erdgeschichte dramatische Veränderungen des Klimas gegeben.

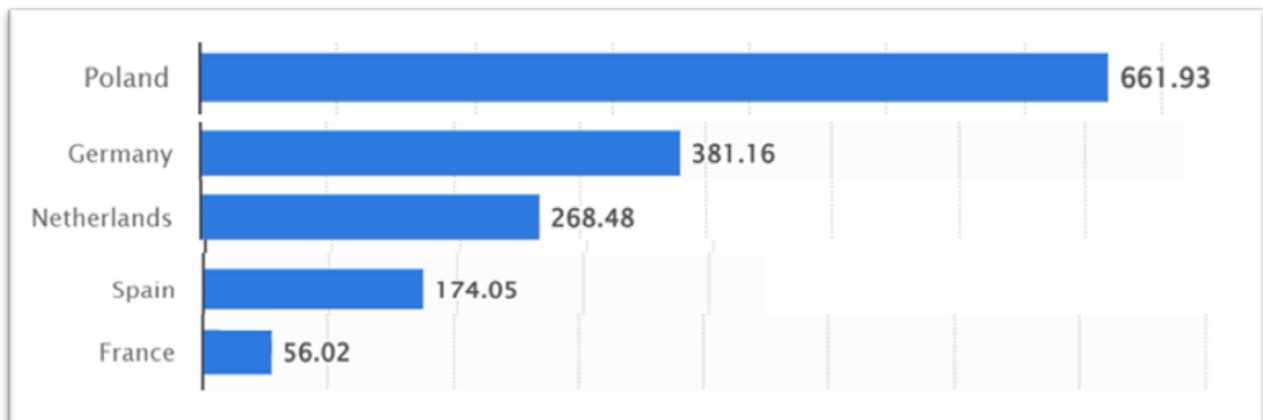
3. Überschwemmungen, Trockenzeiten und andere Naturkatastrophen hat es schon immer gegeben, nur werden sie heute durch Global Warming erklärt. Nachgewiesen ist jedoch, dass Hurricanes in den USA in den letzten Jahrzehnten seltener geworden sind.

4. Auch wenn die Temperaturen weltweit um 1 oder 2 Hundertstel Grad pro Jahr steigen sollten, so wäre das keinerlei Bedrohung für Mensch oder Natur.

5. Deutschlands Beitrag zum globalen CO₂-Budget ist 1,8%. Angesichts der gigantischen, ungebremst wachsenden Emissionen in China und Indien sind Deutschlands Bemühungen zur CO₂-Reduktion irrelevant.

Nicht einmal symbolisch

Zusammengefaßt kann man feststellen: Auch wenn die Behauptungen 1 bis 4 gesichert wären – was keineswegs der Fall ist – so sind Deutschlands Bemühungen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen wirkungslos, sie sind bestenfalls symbolisch. Ein Vergleich von Kosten und Nutzen, also vom Preis der existenziellen Schädigung des Wirtschaftsstandorts Deutschland durch die Energiewende mit einem bestenfalls symbolischen Resultat offenbart ein groteskes Mißverhältnis.



von Statista.de

Kein Land hat seine Bürger derart belastet wie Deutschland im Namen der Energiewende. Die „Statista“-Graphik (oben) zeigt die emittierte Menge an CO₂ pro kWh erzeugter elektrischer Energie für verschiedene europäische Länder (Jahresdurchschnitt 2023). Negativer „Europameister“ ist Polen mit 662 Gramm, Deutschland belegt mit 381 Gramm einen beachtlichen 6. Platz unter 26 Nationen. Schlusslichter sind Finnland und Frankreich, letzteres mit ganzen 56 Gramm. In Deutschland wird also im Vergleich zum französischen Nachbarn pro Kilowattstunde die siebenfache Menge an CO₂ ausgestoßen.

Man könnte daraus nur den Schluss ziehen, dass die Energiewende niemals

ernstlich das Ziel hatte, die CO2 Emissionen in Deutschland zu reduzieren. Für diesen Verdacht spricht auch die Abschaltung der Kernkraftwerke, der einzigen namhaften CO₂-freien Energiequelle des Landes. Könnte es also sein, daß unter dem Titel Energiewende, hinter den Kulissen, ein ganz anderes Spiel abläuft, als man uns erzählt? Aber was könnte das sein?

Follow the Money!

Vergleicht man, das Schneckentempo, mit dem in Deutschland Infrastrukturprojekte in Angriff genommen werden mit der Geschwindigkeit, in der Windturbinen aus dem Boden wachsen, dann ist da ein deutlicher Unterschied erkennbar. Die Energie und Intelligenz, mit der „Erneuerbare“ vorangetrieben werden vermisst man schmerzlich bei der Reparatur von Autobahnbrücken oder Gleiskörpern der Bahn. Allein im Jahr 2017 wurden über 3.000 Windturbinen installiert, also fast 10 pro Tag. Und für jede Windturbine muss ja zunächst eine Schwerlast-fähige Zufahrt gebaut werden, manchmal durch bergiges und bewaldetes Gelände. All das geht ganz ohne bürokratische oder technische Hürden flott über die Bühne. Weder Artenschutz noch Bundeswaldgesetz stehen im Wege, sie lösen sich wie durch magische Hand in Luft auf.

Vielleicht winkt diese magische Hand ja mit ein paar Geldscheinen, ganz auszuschließen wäre das nicht. Bis Ende 2025 werden nach Schätzungen der „Welt“ 520 Milliarden Euro in die Energiewende geflossen sein, das sind etwa €12.000 pro Steuerzahler. *Price-Waterhouse-Coopers* rechnet mit Kosten von 13.200 Milliarden Euro bis zum Abschluß der Energiewende in 2045. **Aber das Geld ist ja nicht verloren, es hat jetzt nur jemand anderes. Wer könnte das denn sein?**

Zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und den Akteuren, Auftragnehmern und anderen möglichen Profiteuren der Energiewende herrschen auf jeden Fall sehr gute Beziehungen. Es wurde sogar behauptet, diese Beziehungen wären zu gut, man sprach von Vetternwirtschaft, was in die „Trauzeugen-Affaire“ und den Rücktritt des damaligen Staatssekretärs Dr. Patrick Graichen mündete (ja, der Titel ist korrekt: Eventuelles Plagiat bei seiner Dissertation hat zwar zu einer Rüge, nicht aber zum Titelentzug geführt.)

Globalisierung

Nun steht aber eine dringende Frage wie ein Elefant im Raum: Was soll aus dieser wunderbar eingespielten Klimaindustrie werden, wenn in Deutschland eines Tages kein Platz mehr für Windräder und Fotovoltaik ist?

Da wurde nun vorgesorgt: Energiewende in Südafrika! Da gibt es viel Platz, und der Strom kommt derzeit aus böser Steinkohle. Nun haben die Afrikaner zwar massenhaft Kohle, aber haben die auch das für eine Energiewende nötige Geld? Haben die die Zig-Milliarden, die so ein Vorhaben verschlingt? Natürlich nicht; aber da springt der deutsche

Steuerzahler gerne ein. Da wurden flugs die „Just Energy Transition Partnerships (JETPS)“ aus dem Hut gezaubert, welche für die südafrikanische Energiewende finanzielle Hilfe durch Deutschland in Höhe von 22 Milliarden Euro vorsieht.

Da stellt sich die Frage, ob die Regierung die Energiewende tatsächlich kontrolliert, oder ob der Schwanz vielleicht mit dem Hund wedelt.

Dieser Artikel erscheint auch im Blog des Autors Think-Again. Der Bestseller Grün und Dumm, und andere seiner Bücher, sind bei Amazon erhältlich.



Vorsatz für das neue Jahr: CO₂-Emissionen und -Nutzen berücksichtigen

geschrieben von Chris Frey | 7. Januar 2025

Vijay Jayaraj

Wissenschaftlicher Fortschritt und landwirtschaftliche Technologie haben die Nahrungsmittelproduktion revolutioniert und die Menschheit in die Lage versetzt, eine wachsende Bevölkerung leichter zu ernähren. Und hinter diesen gefeierten Innovationen steht ein unerkannter, aber unverzichtbarer Beitrag zur wachsenden Ernährungssicherheit der Welt: der Anstieg des atmosphärischen Kohlendioxids (CO₂).

Gerade das Molekül, das fälschlicherweise als Weltuntergangsgas gebrandmarkt wird, trägt zu steigenden Erträgen bei wichtigen Nutzpflanzen wie Reis, Weizen und Sojabohnen bei.

Ernährungssicherheit ist eine ernste Angelegenheit

Die Grüne Revolution des 20. Jahrhunderts zeigte, wie wissenschaftliche Eingriffe – einschließlich des Einsatzes von [Düngemittel](#) – die Ernteerträge drastisch steigern konnten. In den späten 1960er Jahren kam es dank Norman Borlaugs ertragreichen, dürre- und krankheitsresistenten Nutzpflanzensorten weltweit zu einem gewaltigen Aufschwung bei den

Erträgen.

Länder, die zuvor unter großer Armut und Hungersnöten gelitten hatten, wurden innerhalb von etwa zehn Jahren zu landwirtschaftlichen **Giganten**. Zwischen 1965 und 1970 verdoppelten sich die Weizenerträge in Pakistan und Indien, zwei Nationen, die einst um internationale Hilfe flehten, um ihre Bevölkerung vor Unterernährung und Hunger zu retten.

Trotz der Kritik mancher sind die Fortschritte in der Landwirtschaft bei der Verwendung von Düngemitteln, Pestiziden und Genmanipulation von entscheidender Bedeutung. Ohne sie wäre die Ernährung unserer wachsenden Weltbevölkerung unmöglich. Aber sie sind nicht die ganze Geschichte.

Ein weiterer Grund für höhere Ernteerträge ist die zunehmende CO₂-Konzentration in der Atmosphäre, die im 19. Jahrhundert mit der Beschleunigung der industriellen Revolution begann. Mit der globalen Industrialisierung nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Rate weiter.

C₃-C₄-Gefälle: Den Unterschied verstehen

Einen besonders effizienten Photosyntheseweg haben C₄-Pflanzen, bei denen während der Photosynthese ein vierkettiges Zuckermolekül entsteht. Diese Pflanzen, zu denen Mais und Zuckerrohr gehören, haben sich vor Millionen von Jahren evolutionär an eine relativ CO₂-arme Atmosphäre angepasst. Daher arbeiten C₄-Pflanzen unter geeigneten Umweltbedingungen, wie sie heute herrschen, bei der CO₂-Nutzung bereits nahe der Höchstleistung.

Im Gegensatz dazu zeigen C₃-Pflanzen, die sich in einer weit zurückliegenden Zeit entwickelt haben, als der CO₂-Gehalt in der Atmosphäre um ein Vielfaches höher war als heute, dramatische Reaktionen auf den erhöhten Gehalt des Gases in der Atmosphäre. C₃-Pflanzen, benannt nach ihrem Dreikohlenstoff-Zuckermolekül, haben einen relativ ineffizienten Photosyntheseprozess. Ihre Spaltöffnungen – winzige Poren auf den Blättern, die den Gasaustausch ermöglichen – müssen länger geöffnet bleiben, um genügend CO₂ aufzunehmen, was zu einem größeren Wasserverlust durch Transpiration führt.

Höhere CO₂-Werte in der Umgebung ermöglichen C₃-Pflanzen eine effizientere Photosynthese bei geringerem Wasserverlust. Die Vorteile einer erhöhten CO₂-Konzentration sind nicht nur theoretisch, wie Feldstudien gezeigt haben, welche die Ergebnisse aus dem Labor bestätigt haben.

Diese unter realen Bedingungen durchgeführten Studien zeigen konsistente Ertragssteigerungen bei verschiedenen C₃-Kulturen. Die **Weizenerträge** steigen unter erhöhten CO₂-Bedingungen um 20-30 %, während bei **Reis** Steigerungen zwischen 15-32 % zu verzeichnen sind. Sojabohnen, eine weitere wichtige C₃-Pflanze, weisen in einigen **Studien** Ertragssteigerungen bis 46 % auf.

Vielleicht ist der CO₂-Effekt nirgendwo so offensichtlich wie im Gewächshausanbau. Moderne Gewächshausbetreiber steigern routinemäßig die Produktivität, indem sie den CO₂-Gehalt auf 800 bis 1000 Teile pro Million (ppm) erhöhen, was weit über den derzeitigen atmosphärischen Werten von etwa 420 ppm liegt. Die Ergebnisse sind verblüffend: Die [Tomatenerträge](#) steigen um 40-50 %, die Gurkenproduktion um 30-40 %, und das Wachstum von Salat und anderen Gemüsesorten wird deutlich [beschleunigt](#).

Außerdem hat sich jetzt herausgestellt, dass sogar C₄-Kulturen – wie [Mais](#) und Zuckerrohr – von erhöhtem CO₂ unter Bedingungen von [Trockenheit](#) und geringem [Bodenstickstoff](#) profitieren können. Für die tropischen Länder Asiens, in denen Zuckerrohrbauern oft mit Wassermangel zu kämpfen haben, ist dies eine großartige Neuigkeit. Weitere Forschungen könnten zeigen, dass die erhöhten CO₂-Werte des 21. Jahrhunderts dort die Pflanzenproduktion gefördert haben.

Das Verständnis der Rolle von CO₂ für die Produktivität von Pflanzen sollte die politische Landschaft informieren, in der Regierungen und Unternehmen wie Blackrock und Vanguard die Reduzierung des atmosphärischen CO₂ fälschlicherweise als „lebensrettendes“ Unterfangen propagiert haben, ohne die grundlegende Pflanzenbiologie zu verstehen. Das Gegenteil ist der Fall: **Mehr atmosphärisches CO₂ ist ein Segen für die Menschheit, und weniger ist schlecht.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Wir sollten dankbar sein für die industriellen Kohlendioxid-Emissionen, die zu einer höheren Pflanzenproduktivität beitragen, anstatt Milliarden für unsinnige Projekte auszugeben, um das Gas aus der Luft zu entfernen und es unterirdisch zu speichern. Solche Initiativen werden nichts zur Verbesserung des Wetters beitragen und die Menschen verarmen lassen.

Die heutige Freisetzung von Kohlendioxid durch die Verbrennung von Kohle, Erdöl und Erdgas kehrt einen Prozess um, der das CO₂ über Millionen von Jahren aus der Atmosphäre gebunden und die für das Pflanzenwachstum verfügbare Menge des Gases auf suboptimale Konzentrationen gesenkt hat.

Ein guter Vorsatz für das neue Jahr wäre, die koordinierte Dämonisierung von CO₂ durch Klimaschreier abzulehnen und es als das zu feiern, was es ist: das Gas des Lebens.

[Hervorhebung vom Übersetzer]

This commentary was first published at [BizPac Review](#) on December 27, 2024.

[Vijay Jayaraj](#) is a Science and Research Associate at the [CO₂ Coalition](#), Arlington, Virginia. He holds an M.S. in environmental sciences from the University of East Anglia and a postgraduate degree in energy management

from Robert Gordon University, both in the U.K., and a bachelor's in engineering from Anna University, India.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2025/01/02/new-years-resolution-to-embrace-CO2-emissions-and-benefits/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Die „woke“ Nation: Die britische Regierung will die Wissenschaft „entwestlichen“

geschrieben von Andreas Demmig | 7. Januar 2025

Von Jo Nova

Lassen Sie uns keine Rassenpolitik in unseren naturwissenschaftlichen Unterricht einbringen

In der Wissenschaft gibt es keine Rassentrennung – stimmt doch – oder etwa nicht? Aber wenn wir anfangen, Zugehörige einer bestimmten Herkunft auszuschließen und damit einen Wissenschaftlicher nach seiner Hautfarbe zu beurteilen, ist der Wissenschaftsunterricht massiv rassistisch gestaltet. Das ist nur eine weitere antiweiße Tugendbekundung. Anstatt Kindern beizubringen, wie die Welt funktioniert, meint jemand, wir sollten ihnen Themen beibringen, die die Ministerin auf UN-Cocktailpartys gut aussehen lassen.

Die britische Labour-Regierung will den naturwissenschaftlichen Unterricht in den Schulen umgestalten – wenn sie nur wüssten, was Wissenschaft ist. Sie hat sich von einer „unabhängigen“ Überprüfung das bestätigen lassen, was sie hören wollte, und die unterwürfige Royal Society of Science dazu eingeladen, die Wissenschaft an den neuesten „Woke“-Trend der Intellektuellen zu verkaufen. Schande über sie.

In der echten Wissenschaft geht es um Beweise, nicht um die Farbe Ihrer Haut oder den Kontinent, auf dem Ihre letzten 1.000 Vorfahren lebten. Sie kann nicht „entwestlicht“ werden, weil sie nicht „westlich“ ist – die Gesetze der Physik funktionieren in England genauso gut wie in Bangladesch. Hyperschallraketen kümmern sich nicht darum, welche Sprache Sie sprechen, Penicillin tötet Streptokokken im Osten und im Westen und die Schwerkraft zieht uns alle an. Ihre Universalität ist es, die die

Wissenschaft so fantastisch nützlich und letztlich so einigend macht. Wir sind alle nur Homo Sapiens, die gemeinsam versuchen, die große Welt zu begreifen.

Offenbar möchte die britische Labour-Regierung das alles verändern, so als ob Naturwissenschaften nur eine weitere Art für geisteswissenschaftlichem Abschluss wären:

School science lessons could be 'de-Westernised' to highlight discoveries by other cultures in 'woke' Labour overhaul of the curriculum

By [GREG HEFFER, POLITICAL CORRESPONDENT FOR MAILONLINE](#)

PUBLISHED: 11:16 GMT, 31 December 2024 | UPDATED: 11:44 GMT, 31 December 2024

Der naturwissenschaftliche Unterricht könnte im Zuge der Lehrplanreform der Regierung weniger „westlich“ gestaltet werden. Kurz nach dem Sieg der Labour-Partei bei den Parlamentswahlen im Juli leitete Bildungsministerin Bridget Phillipson eine unabhängige Untersuchung des Schulunterrichts ein, Ziel ist es, den Lernstoff der Schüler „aufzufrischen“, nachdem Frau Phillipson sich darüber beschwert hatte, der aktuelle Lehrplan sei „veraltet“.

Als Reaktion auf die Ergebnisse der Untersuchung des Bildungsministeriums betonten führende Wissenschaftsgremien, wie wichtig es sei, auch „nicht-westliche“ Beiträge zur Wissenschaft zu lehren. Der Staat, der fast alle Wissenschaftsstipendien zahlt, forderte die „Wissenschafts“-Gesellschaften auf, sich Dinge für ihre PR-Kampagne auszudenken:

So können sie Naturwissenschaften in eine weitere Unterrichtseinheit des Sozialkundeunterricht verwandeln:

Auch die Royal Society of Biology, die Royal Society of Chemistry und das Institute of Physics meinten, dass Schüler lernen sollten, warum manche Kulturen „weniger in der Lage seien, Anerkennung und Eigentum für Ideen zu beanspruchen“.

...im eigenen Beitrag der Royal Society of Biology hieß es: „Es ist wichtig, dass **sich alle Kinder in die Naturwissenschaften einbezogen fühlen**, indem ihre Erfahrungen wertgeschätzt werden und Kontexte, Bilder und Erzählungen mit Bedacht eingesetzt werden.“

<https://www.dailymail.co.uk/news/article-14238989/School-science-lessons-Westernised-highlight-discoveries-cultures-woke-Labour-overhaul-curriculum.html>

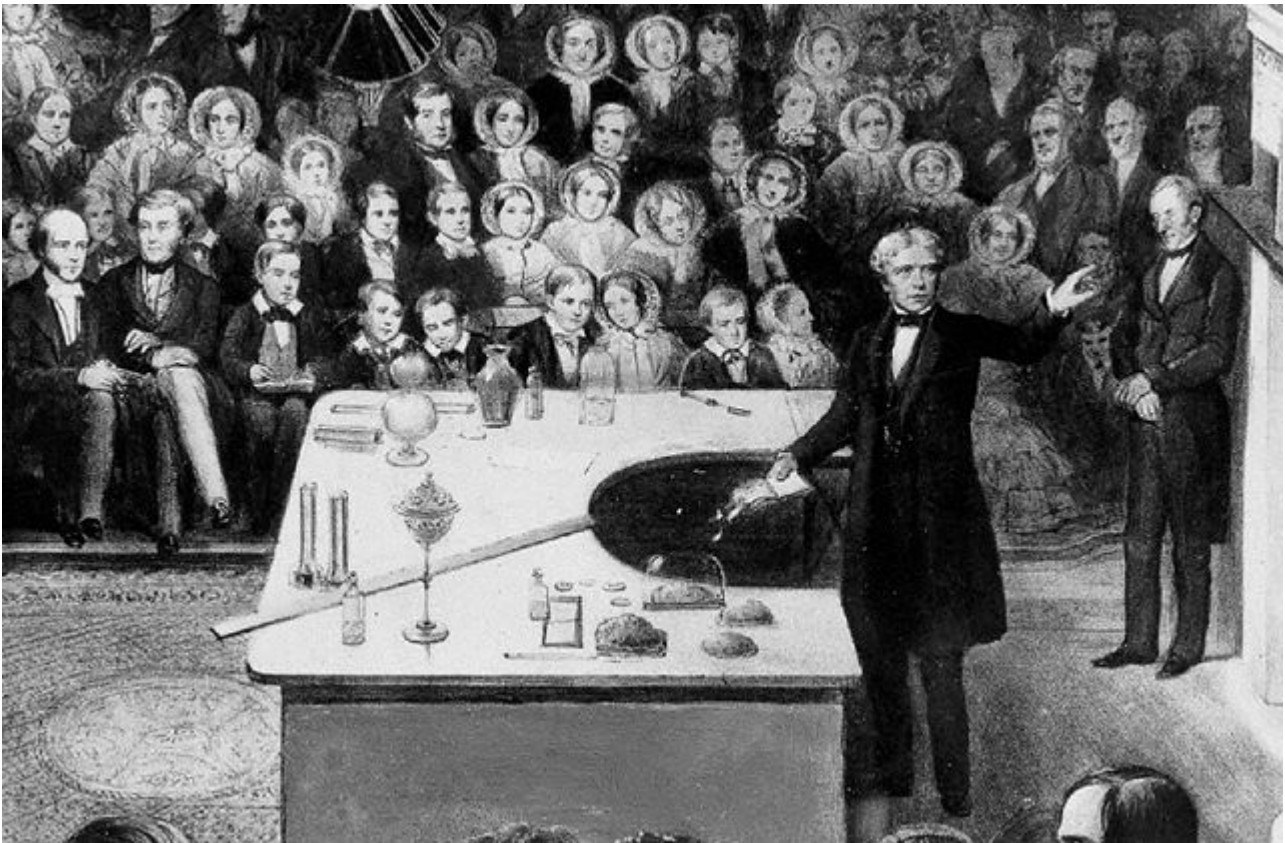
Alle Kinder müssen wissen, was Wissenschaft ist, sie müssen nicht bevormundet werden. Die Vorstellung, dass jemand mit hispanischer, malaysischer, kenianischer oder anderer Hautfarbe Wissenschaft nur lernen kann, wenn wir es ihnen durch neolithische Volkslieder oder Geschichten über imaginäre Vorfahren beibringen, ist verheerend herablassend und hat eine rassistische Unterlage. Ersparen Sie ihnen den sanften Rassismus niedriger Erwartungen. Wie unverzeihlich erniedrigend.

Alle Kinder sollten sich in den naturwissenschaftlichen Bereich „einbezogen fühlen“, weil die Gesetze der Physik und Chemie für sie gelten, weil sie telefonieren, in Flugzeugen fliegen und Röntgenstrahlen ausgesetzt sind.

Nachdem alle Schüler gelernt haben, was Wissenschaft ist (Beobachtung, Hypothesenbildung, Vorhersage und Prüfung mit rigoroser Skepsis), können sie im Sozialkundeunterricht erfahren, wie Helden der Wissenschaft das Leben von Millionen Menschen verändert haben, warum die Wissenschaft für den Westen von entscheidender Bedeutung war und wie sich die Suche nach der Wahrheit in der vorherrschenden westlichen Kultur verankert hat.

Wir wollen nicht mehr Sozialkunde im naturwissenschaftlichen Unterricht, wir wollen mehr Naturwissenschaften im Sozialkundeunterricht ...

Sie können im naturwissenschaftlichen Unterricht die Physik des Elektromagnetismus lernen und im Geschichtsunterricht über den Einfluss von Michael Faraday sprechen und darüber, wie er sich alles selbst beibringen musste und wie seine Idee von elektrischen Feldern und Elektromotoren die Welt veränderte.



Professor Faraday hält eine Vorlesung an der Royal Institution, 27. Dezember 1855

Das Auslöschten westlicher Helden ist etwas, was Kommunisten und unsere Feinde wollen

Die Helden der Wissenschaft (und die Helden Großbritanniens) zu eliminieren, ist eine großartige Möglichkeit, eine Generation zu demoralisieren und zu spalten. Anstatt Kinder aller Hautfarben zu inspirieren, wie Alexander Fleming* heranzuwachsen, will die Labour Party Kindern beibringen, dass ihre Kultur nicht anders ist, dass es sich nicht lohnt, für sie zu kämpfen und dass es sich nicht lohnt, sie an ihre eigenen Kinder weiterzugeben.

[* März 1955 in der britischen Hauptstadt London. Weltweite Berühmtheit erlangte Fleming durch die Entdeckung des **Penicillins**, für die er 1945 mit dem Nobelpreis für Physiologie oder Medizin geehrt wurde. Weiterhin entdeckte der studierte Mediziner das Lysozym, ein körpereigenes, stark antibakterielles Enzym.]

Das ist eine dumme Art, ein Land zu regieren:

Die Royal Society of Biology teilte außerdem mit, dass sie Expertenwissen zur „Entkolonialisierung des Lehrplans“ und für einen „Keine Helden mehr“-Ansatz beim naturwissenschaftlichen Unterricht an Schulen eingeholt habe.

Dies würde bedeuten, „vorschreibende Listen historischer

Persönlichkeiten der Biologie zu vermeiden“ und stattdessen „Möglichkeiten für lokale, erkennbare, vielfältige historische und zeitgenössische Persönlichkeiten zu erkunden, durch die die Entdeckung und Erforschung biologischer Konzepte gefördert werden kann“.

Präsident Xi würde sich freuen.

Dies ist ein Test, um zu sehen, ob wir Widerstand leisten. Machen Sie sich entsprechend darüber lustig, damit die Leute, die diesen feigen Unsinn von sich geben, wieder in ihre Löcher kriechen.

<https://joannenova.com.au/2025/01/uk-gov-wants-to-de-westernize-science-because-we-dont-have-enough-division-and-racist-education/>

Warum geht es der deutschen Autoindustrie nicht mehr gut?

geschrieben von Admin | 7. Januar 2025

Eine Analyse, woran es liegen könnte-

von Klaus Ridder

Der deutschen Autoindustrie, die Jahrzehnte eine Schlüsselrolle in der deutschen Industrie hatte, geht's nicht mehr so gut. Ursachen für die Misere werden herbeigeredet und je nach Zugehörigkeit zu einer Partei oder gar einer Interessengemeinschaft oder gar einer der vielen sog. Umweltschutzorganisationen, hat man schnell das Ergebnis: Die deutschen Autobauer haben sich nicht rechtzeitig auf die neuen globalen Herausforderungen eingestellt.

Ist das so? ich versuche mal, auf alles eine (andere) Antwort zu finden.

Ausgangslage nach 1945

Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg lag Deutschland in Schutt und Asche – doch die Deutschen waren fleißig, ehrgeizig und nicht dumm. Deutschland stand auf – man sprach von einem Wirtschaftswunder.

Waren es anfangs Motorräder, die man sich leisten konnte (Maico, Zündapp, NSU, BMW, Dürkopp, Horrex, ...), so waren es nach der Motorradzeit schon Kleinwagen (Zündapp-Janus, BMW-Isetta, Heinkel-Kabinenroller, Lloyd, ...).

Auch im internationalen Motorsport waren deutsche Fabrikate vorne mit dabei, NSU wurde 5x Weltmeister und Mercedes gewann mit dem Argentinier J.M. Fangio sogar 1954 und 1955 die F1-Weltmeisterschaft.



Nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50iger Jahren war die deutsche Autoindustrie weltweit schon vorne mit dabei (Bild Mercedes)

Mit der deutschen Autoindustrie ging es rasant aufwärts, wenn auch dabei das Bremer Privatunternehmen Borgward auf der Strecke blieb. Das lag nicht an den tollen Autos, sondern wohl mehr an den nicht vorhandenen kaufmännischen Fähigkeiten des Besitzers Carl F.W. Borgward. Übrigens, auch BMW in München hatte Probleme, wurde aber vom Freistaat Bayern gerettet.

Immer weiter auf der Erfolgsschiene

Volkswagen stieg zum größten Autokonzern der Welt auf. Audi steigerte sich vom 2-Takter DKW 3=6 hoch zu Premiumautos. BMW baute schon in den 50er Jahren mit der Sportlimousine 507 ein Auto, das (fast) jeden Schönheitswettbewerb gewann. Mercedes baute hochklassige Staatskarossen und auch prestigeträchtige Autos der Oberklasse. Einzigartig bis heute ist die Geschichte der Porsche Sportwagen aus Stuttgart. Begleitet durch motorsportliche Erfolge auf den Rennpisten der Welt erreichte Porsche eine wohl einmalige Zustimmung unter den Sportfahrern in aller Welt.

Es ging also immer bergauf. Mal davon abgesehen, dass in Japan vor allem

mit Toyota ein Automobilriese entstand, der auch Volkswagen überholte.

Gleichwohl waren deutsche Autos, insbesondere solche der Oberklasse von BMW, Audi, Porsche und Mercedes, auf dem Weltmarkt gefragt. Selbst für einen noch nicht erfolgsgewohnten Chinesen war es ein Prestige, ein deutsches Auto der Oberklasse zu fahren.

Wer erfolgreich ist – der hat Neider

Aber, wer erfolgreich ist, der hat auch Neider – und die sitzen auch dort, wo Gesetze/Regelungen getroffen werden – das kann in den Gremien der EU, in Staaten, die eine Konkurrenz durch Einfuhr befürchten (USA) oder auch in sog. „grünen“ Regierungen der Fall sein.

Hinzu kommen sog. NGO (= Not Government Organisation – Nicht-Regierungs-Organisationen), die oftmals von Steuergeldern unterstützt (angeblich gemeinnützig) oder auch Geld aus anderen Ländern bekommen. Und diese NGO's verfügen weltweit über ein großes Netzwerk, um ihre Interessen, die Umwelt schützen zu wollen, zu vertreten.

Es gibt unzählige davon und man muss sich doch fragen, woher die alle ihr Geld bekommen?

Für die deutsche Autoindustrie sind diese NGO's jedenfalls kein Segen, ich denke da vor allem an die vielen Klagen, die die Deutsche Umwelthilfe (DUH) vor Jahren eingeleitet hat, um die Dieselfahrverbote durchzusetzen (dazu später mehr).

Gegen etwas zu tun, das gehört zum „Geschäftsmodell“ der NGO's.

Abgase und Rauch sind schädlich

Grundsätzlich sind natürlich Abgase von Kraftfahrzeugen oder der Rauch aus Schornsteinen schädlich für Menschen, Tiere und Umwelt.

Von meinem ersten Besuch in der damaligen DDR habe ich noch in Erinnerung, dass es kräftig nach verfeuerter Braunkohle roch und der DDR-Zweitakter Trabbi auch noch eine „Auspufffahne“ mit kräftigem Zweitaktgeruch hinterließ.

Gerne habe ich früher auch mal die Abgase von Traktoren gerochen – das war für mich als Kind sogar eine Art Wohlgeruch.

Doch die Zeiten haben sich geändert: Den Braunkohlenrauch gibt es seit kurz nach der Wende nicht mehr und den Trabbi gibt es nur noch als Oldtimer, und Mexiko City ist in den letzten 40 Jahren auch sauberer geworden.

Anfangen mit der Abgasreinigung haben eigentlich die Amerikaner, die schon in den 70er Jahren für ihre „großen Schiffe“ (= Straßenkreuzer)

Katalysatoren vorschrieben, mit der Reinigung von schädlichen Abgasen.

Das war der Anfang einer anfangs sinnvollen Regelung, die aber im Verlaufe von 5 Jahrzehnten in einen „Regelungswahn“ ausuferte.

Das Schachern mit Regeln

Bevor jemand auf die Idee kommt, meine nachfolgenden Ausführungen zu kritisieren, möchte ich aus meinen Erfahrungen in der Mitarbeit/Zuarbeit in internationalen Gremien berichten.

Werte, hier Festlegung von Abgasnormen, werden international festgelegt – und zwar in Gremien der Unterorganisationen der Vereinten Nationen (wie UN-ECE), der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) oder, bezogen auf Europäische Union, auch in Arbeitsgruppen der EU-Kommission.

Und in den internationalen Gremien habe ich über 2 Jahrzehnte als deutscher Delegierter und teilweise auch als Chairman mitgearbeitet. Da werden Vorschriften erarbeitet, nicht immer nach wissenschaftlichen Erkenntnissen, sondern auch schon mal nach nationalen Interessen. Und dann wird stundenlang/tagelang verhandelt. „Gibst Du mir – gebe ich Dir“.

Was dabei rauskommt, ist nicht immer eine sachgerechte Lösung des Problems. Aber, das Ergebnis fließt in die internationalen und nationalen Gesetzestexte ein – und man muss daran festhalten.

Abgasnormen – gegen die deutsche Industrie

Wir leben heute in einer Zeit, in der es eine seriöse unabhängige Wissenschaft wohl kaum noch gibt. Die Wissenschaft ist im Verlaufe der letzten 2 Jahrzehnte politisch geworden.

Ich denke da vor allem an das Potsdam Institut für Klimafolgenforschung (PIK), an die AGORA Denkfabrik, an das Wuppertal Institut, an das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und noch andere.

Und diese v.g. Einrichtungen beraten unsere Regierung und vor allem auch die Regierungsvertreter, die im Auftrag der Regierungen in den internationalen Gremien verhandeln.

Da ist es nicht verwunderlich, dass dort etwas vorgeschlagen und auch beschlossen wird, was völlig unrealistisch ist. Ich denke da vor allem daran, dass von der Europäischen Union (EU) für das Jahr 2035 das Aus der Verbrennungsmotoren beschlossen wurde – dazu später mehr.

Und in Sachen Abgasnormen gab es mehrere weitere Beschlüsse der EU, die sich gegen die deutsche Autoindustrie richteten. Dazu ist zu bemerken, dass über Abgasnormen auch EU-Staaten abstimmen, die keine eigene Autoindustrie haben. Auch waren die Festlegungen von „neuen“ Abgasnormen

klar gegen die deutsche Autoindustrie ausgerichtet. Dazu die Anmerkung, dass Deutschland sog. Premiumfahrzeuge baut und für diese hochvolumigen Motoren die immer strenger werdenden Normen nur mit hohem technischen Aufwand eingehalten werden können.

Übrigens, der neueste Beschluss der EU, Strafzölle für chinesische Autos einzuführen, ist auch ein Affront gegen die deutsche Autoindustrie, denn Deutschland exportiert viele Premiumfahrzeuge nach China und die Reaktion der Chinesen auf den Import dieser Autos ist vorhersehbar.

Muss der CO₂-Ausstoß verringert werden?

Kohlendioxid (CO₂) ist ein Segen für die Menschheit. Ohne CO₂ wäre ein Leben auf der Erde nicht möglich. Ohne CO₂ würden auch keine Pflanzen wachsen. Und CO₂ in der Limonade oder im Bier, das ist sogar erfrischend. Wo ist dann der Grund, CO₂ zu reduzieren? Kann man mit einer Reduzierung von CO₂ das Klima schützen?

Diese Fragen zu beantworten – das ist eine Art „Glaubenskrieg“. Für viele Menschen ist das Thema zur Ersatzreligion geworden. Und noch mehr Menschen leben davon/damit, den steigenden CO₂-Ausstoß für die derzeitige Klimaveränderung und die Überschwemmungskatastrophen (2021 Ahrtal, 2024 Valencia, ...) verantwortlich zu machen. Und wenn ich an die jüngste Umweltkonferenz in Baku denke, dann ging es dort vorrangig nicht um sog. „Klimaschutz“, sondern darum, von den Industriestaaten Geld zu bekommen für die „angebliche“ CO₂-Belastung durch Industrieabgase. Deutschland mit einer grünen Außen- und einer grünen Umweltministerin war im Geld ausgeben vorne mit dabei, während die Staaten mit hohem CO₂-Ausstoß wie China, USA, Russland und Indien sich bedeckt hielten.

Es gibt aber auch viele Menschen, darunter auch seriöse und vor allem unabhängige Wissenschaftler wie beispielsweise Prof. Dr. Fritz Vahrenholt (früher mal Senator in Hamburg), Dr. Jürgen Schulz (AGEU – die Realisten) oder Dr. Wolfgang Thüne (Meteorologe), die anderer Meinung sind.

Dazu Auszug aus einem Brief, den ich Ende Oktober 2024 an FDP-Chef Lindner geschrieben habe:

„Zunächst ist kritisch zu hinterfragen, ob wir Menschen das Klima verändern können. Es gibt da auch andere Meinungen als der „Mainstream“.

Und selbst wenn man dem „Mainstream“ folgt, dann hat Deutschland nur einen Anteil von 2 % am weltweiten Ausstoß von CO₂ (China etwa 35 %) uns mit diesem geringen Anteil wollen wir das Klima schützen (der Ausdruck „schützen“ ist schon falsch) und machen unsere Wirtschaft kaputt.“

Als Folge der CO₂-Reduzierung wurde das politisch geplante Aus für Verbrenner von der EU beschlossen – mit der Ausnahme, dass Verbrenner-Motoren, die mit E-Fuels betrieben werden, weiterhin verwendet werden dürfen.

Diese „Rettung“ durch den früheren FDP-Verkehrsminister Dr. Volker Wissing (nunmehr parteilos) ist zwar ein kleiner Erfolg, aber bringt in Sachen CO₂-Einsparung wenig, weil E-Fuels nur mit einem energetisch hohen Aufwand hergestellt werden können (durch Elektrolyse) und hierfür wird viel Energie (und auch reinstes Wasser) benötigt.

Dieselmotor – die Grenzwerte müssen überdacht werden

Ein Dieselmotor ist ein Verbrennungsmotor, der nach dem 1893 von Rudolf Diesel erfundenen Verfahren arbeitet. Charakteristisches Merkmal ist die Selbstzündung des eingespritzten Kraftstoffes mittels der Verbrennungsluft, die durch Komprimieren erhitzt wird.

Seit der Erfindung wurde der Dieselmotor stetig fortentwickelt, ein großer Entwicklungssprung brachte die TDI-Technik in den 90er Jahren, die Charakteristik eines bis dahin ‚lahmen‘ Dieselmotors erreichte die eines Benzinmotors. Der Dieselmotor ist effizienter als ein Benzinmotor und stößt viel weniger CO₂ aus.

Bei der Verbrennung entstehen Stickoxide, die in hohen Konzentrationen schädlich für Menschen sind. Um die Menschen zu schützen, wurden 2010 Grenzwerte von der EU für die Außenluft festgelegt. Jedenfalls sind die 2010 festgelegten Werte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt bzw. 200 Mikrogramm pro Kubikmeter pro Stunde kritisch zu hinterfragen, zumal im Arbeitsbereich, wo ein Mensch täglich 8 Stunden Stickoxiden ausgesetzt ist, der Grenzwert um ein Vielfaches höher ist und hier bei 950 Mikrogramm pro Kubikmeter liegt. Dieser gravierende Unterschied ist für mich nicht zu erklären!

Ja und dann wird immer wieder davon berichtet, dass der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten wird. Da wird oftmals der Jahresmittelwert mit dem aktuell gemessenen Wert verwechselt. Und nun kommt eine der NGO's, die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ins Spiel, die mit dem Rückenwind von (fragwürdigen) Gerichtsurteilen sogar Fahrverbote in einigen Städten erstritt, obwohl feststeht, dass Niemand durch Stickoxide signifikant geschädigt wurde.

Der sog. Dieselskandal hat der deutschen Autoindustrie sehr geschadet und einigen „Autobossen“ sogar den Job gekostet und hohe Strafen eingebracht.

Übrigens, der „Skandal“ wurde 2015 von den US-Behörden zum Zeitpunkt der Automesse IAA Frankfurt bekanntgemacht – sicher auch kein Zufall.

Die Dieselmotoren wurden in über 130 Jahren stetig fortentwickelt und Dieselmotoren tragen dazu bei, dass unser Wohlstand erhalten bleibt: Wir kaufen doch immer wieder beim Discounter Lebensmittel ein, die mit LKWs von weither angeliefert werden? Wir fahren Busse, die mit Dieselmotoren angetrieben werden und auch der Motor eines Krankenwagens ist in der Regel ein Diesel. Wollen wir die alle aus unseren Städten verbannen?

Sicher kann man die Dieseltechnik weiter entwickeln, doch das kostet viel Geld und der weiterentwickelte Motor braucht mehr Kraftstoff. Hier sind vernünftige Entscheidungen gefragt und vielleicht kann man auch mal darüber nachdenken, warum ein Arbeitsplatz höhere Grenzwerte hat als die Außenluft an Straßen?

Geschwindigkeitsbegrenzung macht wenig Sinn

Es ist schon beängstigend wie in den Medien und auch unter den Bürgern, die wohl selten Autobahn fahren (und davon habe ich im Bekanntenkreis einige) über Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen diskutiert wird. Da ist von einer Auto-Lobby, von vielen Toten oder vom Klimaschutz die Rede. ‚Losgetreten‘ wurde die Diskussion von der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die Umweltschutz zum Geschäftsmodell gemacht hat und von der selbst die ehemalige Bundeskanzlerin Angela Merkel gesagt hat, dass man die Gemeinnützigkeit dieser Organisation kritisch prüfen wolle (Bundestagsfragestunde am 12.12.2018).

Bei allen Diskussionsbeiträgen sollten wir berücksichtigen, dass wir immer noch ein Industrieland sind und überwiegend vom Export unserer Premiumfahrzeuge von BMW, Porsche, Mercedes und AUDI leben. Ein wichtiges Verkaufsargument ist, dass wir in Deutschland keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben und unsere Autos somit schnell sind. Diejenigen, die unsere großen und teuren Autos kaufen, legen Wert auf Leistung und Schnelligkeit.

Es gibt aber noch viele andere Argumente:

-deutsche Autobahnen sind sicher und bezogen auf die gefahrenen Kilometer haben wir dort die wenigsten Verkehrstoten

-die Zahl der Verkehrstoten ist von ursprünglich mal weit über 20.000 ist auf etwa 3000 zurückgegangen

-selten kann man die Autos mit hoher Leistung ausfahren, weil es auf etwa der Hälfte aller Autobahnen lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt und auch viele Staus höhere Geschwindigkeiten nicht zulassen.

-die Einsparung von ‚schädlichen‘ Abgasen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist minimal im Vergleich zu solchen, die durch Staus verursacht werden.

Sind wir es nicht selbst, die dafür mitverantwortlich sind, dass unsere

Autobahnen immer voller werden, verursacht durch unser Kaufverhalten im online-Handel, durch Anspruch auf frisches Gemüse über das ganze Jahr oder durch lange Urlaubsreisen?

Übrigens, ich fahre im Jahr fast 30000 km, überwiegend auf Autobahnen. Ich kann gut damit leben, dass einige Autos schneller fahren als ich!

Elektromobilität: Seit über 100 Jahren kein großer Fortschritt

Zur Erinnerung: Das erste Auto der Welt, das eine Geschwindigkeit von über 100 km/h erreichte, war ein Elektro-Auto. 1899 fuhr Camille Jenatzys mit der „Elektrozigarre“ „La jamais contente“ 105,876 km/h. Und die Chronisten schrieben, dass die Rekordfahrten immer wieder unterbrochen werden mussten, weil die Säurebatterien leer waren.

Der geniale Ferdinand Porsche konstruierte um 1900 ein Auto, das in den vorderen Radnaben einen Elektromotor eingebaut hatte. Eine geniale Idee von Porsche, man ersparte sich das Getriebe und hatte einen gleichmäßigen Antrieb an beiden Vorderrädern. Ein 44zelliger Akku ließ das Auto 50 km weit fahren, bei 37 km/h Normalgeschwindigkeit. Am Gesamtgewicht von einer Tonne war die Säure-Batterie mit 410 kg beteiligt. Nochmals zur Erinnerung – das alles geschah vor 120 Jahren!

Und noch eine Zahl aus der Autostadt Köln – dort gab es um 1900 etwa 1000 E-Fahrzeuge.

Heute wird das E-Mobil medienwirksam als zukunftsweisende Technik propagiert. Politiker und viele Journalisten singen „Jubelarien“. Die großen Autokonzerne stellen „bahnbrechende“ neue E-Mobile vor. Letztlich aber hat sich seit über 120 Jahren nicht viel geändert – trotz großer Investitionen in die Forschung.

Und nun wird versucht, durch Subventionen den Kauf von E-Mobilen anzukurbeln. Trotz dieser Subventionen reagieren die Käufer zurückhaltend, weil

-sie die ganze E-Mobilität skeptisch sehen

-sie nach wie vor zu teuer ist

-eine begrenzte Reichweite hat

-keine wirkliche Einsparung von CO₂ erfolgt zumal auch der Strom für ein E-Mobil in Deutschland überwiegend aus Kohle produziert wird (Strommix).

Und irgendwann kommt auch die Zeit, dass E-Mobile für die Straßenbenutzung zahlen müssen.

Und noch ein Problem: China bietet staatlich subventionierte E-Mobile an

und „überschwemmt“ damit den europäischen Markt – zu Lasten der deutschen Autohersteller. Übrigens, auch die deutschen Subventionen für den Kauf von E-Mobilen wurden für E-Mobile aus China gezahlt.

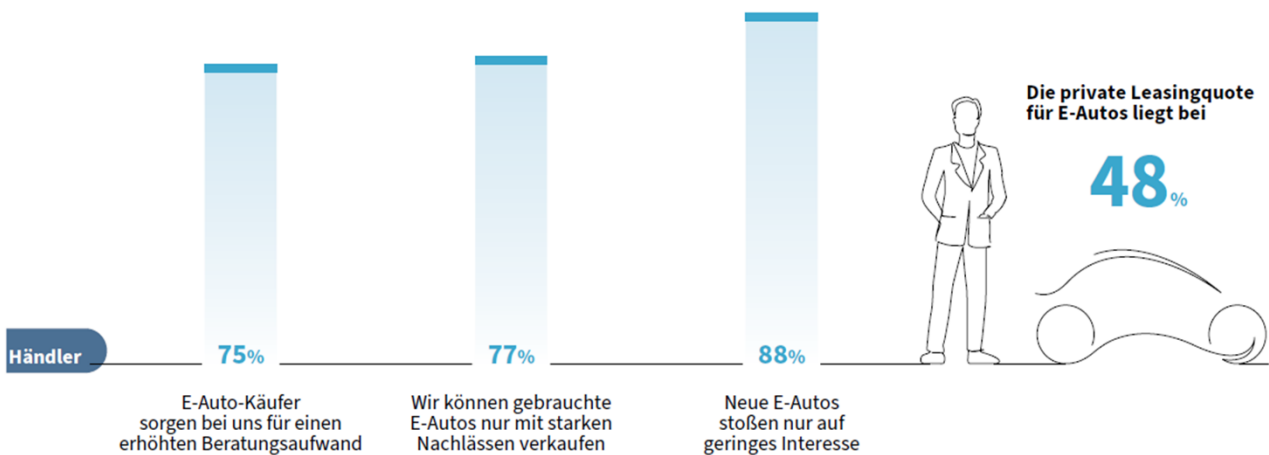
Die nahe Zukunft des E-Mobils ist sehr skeptisch zu betrachten! Sie wird dann kommen, wenn es gelungen ist, einen vollkommen neuen Batterietyp (keine Lithium-Ionen, keine Säure-Batterie) zu entwickeln und das kann noch Jahrzehnte dauern.

Das passiert nie

Näheres zu Lithium hier

Händlerangaben: aktuelle Situation rund um den Verkauf von BEV

Stand November 2024



Copyright: DAT/Quelle: DAT

Laut Erhebung der DAT ist die Nachfrage nach E-Mobilen nicht so berauschend (DAT Nov.2024 -Repro Lars Ridder)

Der Normalautofahrer wird sich trotz Subventionen ein E-Mobil nicht leisten können

Wasserstoff – gefährlich und teuer

Nunmehr soll Wasserstoff das Speicher- und Energieproblem lösen, auch Automobile sollen mit Wasserstoff angetrieben werden.

Wasserstoff herzustellen ist sehr teuer. Zwar ist das Verfahren hier die Elektrolyse, physikalisch einfach. Der energetische Aufwand ist sehr hoch. Für die Herstellung einer Kilowattstunde Wasserstoff benötigt man 3 Kilowattstunden Strom.

Den klimaschädlichen „grauen“ Wasserstoff will man künftig durch „grünen“ Wasserstoff ersetzen. Aus Namibia soll „grüner“ Wasserstoff in großen Mengen nach Deutschland gehen. Für die Herstellung einer Kilowattstunde Wasserstoff benötigt man viel Energie. Das ist nicht zu ändern, weil es die Physik so will. Die noch mit deutscher Hilfe (Geld)

zu bauenden Elektrolysefabriken können technisch und wirtschaftlich nur funktionieren, wenn sie kontinuierlich, rund um die Uhr, arbeiten. Dafür Wind- und Solarkraft zu verwenden, ist kritisch zu hinterfragen. Nicht geklärt ist auch, wie das Wasser in die Wüste kommen soll. Nicht geklärt ist auch der Transport von Namibia nach Deutschland.

Autos mit Wasserstoff zu betreiben, wird technisch schon praktiziert. Eine Massenmotorisierung ist derzeit aber nicht praktikabel.

E-Fuels nur ein Märchen

Der Verbrenner soll weg – ab 2035 keine Neuzulassungen mehr. Allenfalls darf dann ein Verbrenner eingesetzt werden, wenn er mit E-Fuels betrieben wird. Was steckt dahinter?

Unter E-Fuels (=‘Elektro-Kraftstoffe’) versteht man solche, die synthetisch aus Wasser (Wasserstoff) und Kohlendioxid hergestellt werden. Wenn man für die Herstellung sog ,erneuerbare‘ Energie verwendet, dann, so die Annahme, soll dieser Kraftstoff ,klimaneutral‘ sein.

Diese Annahme geht nicht auf!

Bei der Verbrennung entsteht natürlich wieder CO₂, so viel wie bei normalen Kraftstoffen.

Die Herstellung von Wasserstoff ist sehr energieintensiv (um das Äquivalent von 1 Kilowattstunde Wasserstoff herzustellen werden 3 Kilowattstunden Strom benötigt) und die Annahme, dass man dafür nur sog ,erneuerbare‘ Stromenergie verwendet, ist sehr kritisch zu hinterfragen.

Man könnte E-Fuels natürlich auch aus Bio-Masse (Jauche, Mist , Raps, Mais, Ölpalmen) herstellen – doch wenn diese Bio-Masse extra angebaut wird, dann fehlen die landwirtschaftlichen Flächen in der Ernährungswirtschaft. Ich kann mich an einen Kongress in Berlin erinnern, wo sogar die Greenpeace-Organisation gegen eine solche Herstellung war.

Die künftigen Produktionsmengen sind schwer abschätzbar – werden aber auf keinen Fall ausreichen, um den Bedarf nach 2035 zu decken. Also E-Fuels ein Märchen?

Politik ist zerstritten

Von der „Politik“ haben die deutschen Autohersteller keine Unterstützung zu erwarten – jahrelang wurde die deutsche Autoindustrie mit Regeln torpediert – alles, um die Umwelt zu schützen. Das führte sogar soweit, dass die EU das „Aus“ der Verbrennungsmotoren für 2035 beschlossen hat.

Weitere Beschlüsse waren der Kohleausstieg und die Abkehr von der

Kernenergie. Die Strompreise schossen förmlich in die Höhe, die Industrie und insbesondere auch die deutsche Autoindustrie wanderte ab.

Auch das „Verbrenneraus“ führte zu Irritationen, es ist nicht durchführbar – und letztendlich ist ein Dieselmotor immer noch wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als ein E-Motor.

Einzig der frühere SPD-Politiker Sigmar Gabriel hat sich von den „seriöse“ Parteien gegen das „Verbrenneraus“ ausgesprochen.

Ex-Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) hat das Verbrennerverbot der EU ab 2035 scharf kritisiert. »Ich habe in meiner Zeit in der Bundesregierung immer davor gewarnt, dem Verbrennungsmotor ein schnelles Auslaufdatum zu setzen und bin dafür heftig kritisiert worden«, sagte Gabriel dem »Handelsblatt«. Er habe »nie verstanden, warum wir Deutschen eine der wichtigsten Säulen unserer Volkswirtschaft und unseres Wohlstands so derartig mutwillig ruinieren.« Kein anderes Land der Welt würde so etwas tun.

Gabriel sorgt sich vor allem um die Autozulieferer. »Das ist ein stilles Sterben. Wo bleibt der Aufschrei?« Dass sich die Politik nun wundere, »dass Zigtausend Stellen in der Zuliefererindustrie abgebaut werden, ist schon ziemlich merkwürdig. Denn das war alles absehbar.«

Das vom Jahr 2035 an geltende Verbrenner-Aus sei umso fragwürdiger, weil »ein neuer Diesel den Vergleich mit den Umweltbelastungen eines batteriegetriebenen Fahrzeugs über die gesamte Lebenszeit des Wagens nicht scheuen muss«, sagte Gabriel dem »Handelsblatt

Hinzu kommt der „unglückselige“ Zertifikatehandel. Wer CO₂-Emissionen einspart, bekommt Gutschriften, so verdient die Firma Tesla so nebenbei Milliarden Euro, weil E-Mobile CO₂-frei fahren. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass die Herstellung der Batterien sehr energieintensiv ist, also dabei viel CO₂ ausstößt.

Resümee

Der deutschen Autoindustrie, die jahrzehntelang eine Schlüsselposition in der deutschen Industrielandschaft einnahm, geht es sehr schlecht – und so recht wollen das insbesondere unsere grünen Politiker nicht glauben.

Man will in Deutschland mit einem CO₂-Anteil von 2 % das Weltklima retten und vergisst dabei, dass wir in Deutschland ein Industrieland sind, das überwiegend von der Autoindustrie lebt – und die braucht faire und verlässliche Regeln und eine preisgünstige Energie, um

wettbewerbsfähig zu bleiben.

Aber, auch die Autoindustrie hat es versäumt, sich energischer zu wehren.