

# **Rückzug von Jeff Bezos' Stiftung: Klimainitiative verliert 10 Milliarden US-Dollar**

geschrieben von Admin | 7. Februar 2025

Die Science Based Targets Initiative (SBTi), eine führende Initiative zur Unterstützung von Unternehmen bei der Erreichung von Klimazielen, verliert eine zentrale Finanzierungsquelle: Der von Amazon-Gründer Jeff Bezos ins Leben gerufene Earth Fund stellt seine Förderung in Höhe von 10 Milliarden US-Dollar ein.

von Reinhard Werner7. Februar 2025

Auf Spenden von 10 Milliarden US-Dollar muss künftig die sogenannte Science Based Targets Initiative (SBTi) verzichten. Wie die „Financial Times“ berichtet, will die Stiftung Earth Fund von Amazon-Gründer Jeff Bezos seine Förderung für die Klimainitiative einstellen. Schwerpunkt der Tätigkeit des SBTi ist die Unterstützung von Unternehmen bei der Erreichung von Klimazielen.

Die Website des SBTi weist neben dem Earth Fund noch die IKEA Foundation als „Kernförderer“ aus. Zu den projektbezogenen Förderern gehören die Laudes Foundation, Bloomberg Philanthropies und die Stiftung Climate Arc. Als einen früheren Kernförderer führt die Initiative auch Amazon auf.

## **Bezos könnte seiner Stiftung eine Neuausrichtung verordnen**

Mehr lesen bei Epochtimes [hier](#)

---

## **Die CO<sub>2</sub>-Steuer wird sich vervielfachen und die Inflation drastisch steigern lassen.**

geschrieben von Admin | 7. Februar 2025

**Die Union stimmt mit den Grünen und SPD dafür und beschleunigt damit dramatisch den Untergang Deutschlands.**

## von Redaktion

Die Migrationsdebatte war am 31.1.25 nicht die einzige die den deutschen Bundestag beschäftigte. Es waren auch Gesetze, die die CO2 Steuer vervielfachen und die Inflation in Deutschland drastisch ansteigen lassen wird, weil alles, wirklich alles dadurch teurer wird. Und die Union ebenso wie die Grünen und SPD haben diesem schändlichen Entwurf in der 2. und 3. Lesung zugestimmt.

„Die Inflation der Jahre 2022 und 2023 war nur ein seichter Vorgeschmack. Die Bürger sollen deshalb, so darf man schließen, bewusst in Unkenntnis gelassen werden, was der Bundestag bereits beschlossen hat beziehungsweise wofür die Grundlage gelegt worden ist und was ebenfalls... [pic.twitter.com/54Y5KGmCY3](https://pic.twitter.com/54Y5KGmCY3)

– henning rosenbusch (@rosenbusch\_) February 6, 2025

Und .Apollo News schreibt dazu:

Es könnte zu einer erheblichen Steigerung des CO<sub>2</sub>-Preises führen – von derzeit 55 Euro auf über 200 Euro pro Tonne, berichtet Cicero. Bevor das Gesetz jedoch in Kraft tritt, muss es noch vom Bundesrat genehmigt werden.

Der tagte zwar am selben Tag, und offensichtlich hat der diesem Gesetz auch zugestimmt; Sie haben das noch am selben Tag verabschiedet

Aus der Pressemitteilung des Bundeswirtschaftsministers:

# Bundestag beschließt umfassende Reform des Emissionshandels

31.01.2025 – **PRESSEMITTEILUNG** – Europäische Industriepolitik

## Einleitung

Der Bundestag hat heute noch ein wichtiges Gesetzesvorhaben verabschiedet und in 2. und 3. Lesung das TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024 beschlossen. Das Gesetz muss anschließend noch den Bundesrat passieren. Mit der Verabschiedung kann nunmehr die bereits im Jahr 2023 in Kraft getretene Reform des europäischen Emissionshandels in deutsches Recht umgesetzt und die Grundlagen für dessen Vollzug geschaffen werden. Damit wird für

emissionshandelspflichtige Unternehmen in Deutschland nunmehr zeitnah Rechts- und Planungssicherheit für das notwendige CO<sub>2</sub>-Management gewährleistet. Zugleich wird die fortgesetzte unterbrechungsfreie Funktionsfähigkeit des EU-Emissionshandels in Deutschland sichergestellt, was nicht zuletzt für die Akzeptanz dieses zentralen europäischen Klimaschutzinstruments von enormer Bedeutung ist.

Wie CICERO mit Recht schreibt, bedeutet das u.a.

„Der Liter Super würde in der Sekunde von Silvester auf Neujahr 2027 von rund 1,85 auf ungefähr 2,30 Euro steigen.

Aus CDU und FDP hörte man ja bereits länger, dass der Markt die CO<sub>2</sub>-Problematik lösen möge. Das ist alles ein Euphemismus für drastische Verteuerungen.“

Und aus dem Protokoll des Bundestages vom 31.1.25 erfährt man

„Ich komme zur Dritte Beratung und Schlussabstimmung. Ich bitte diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, sich zu erheben. –

Das sind die SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die CDU/CSU-Fraktion. Wer stimmt dagegen? – Das ist die AfD-Fraktion, die FDP-Fraktion und die beiden Gruppen BSW und Die Linke. Enthaltungen? – Sehe ich nicht. Der Gesetzentwurf ist damit angenommen.“

Die Parteien, die dagegen gestimmt hat, war die Alternative für Deutschland, die FDP und die Linke und BSW. Wobei die FDP Fraktion noch bei der 1. Lesung dafür gestimmt hatte.

Fritz Vahrenholt schreibt dazu:

**Das Bundesverfassungsgericht hat die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele in Deutschland an das Pariser Klimaabkommen gekettet, das nach dem Ausstieg der USA keinerlei Wirkung mehr hat. Die Gelegenheit, diesen Beschluss zu revidieren. Und selbstmörderische Gesetze wie das EEG abzuschaffen.**

..Als Preis für das Stillhalten der Grünen erzwangen diese vom Bundeskanzler, dass das umstrittene Energieeffizienzgesetz von Rot-Grün-Gelb durch den Bundestag gewunken werden sollte. Dieses Gesetz, das ohne Übertreibung als das deutsche Deindustrialisierungsgesetz bezeichnet werden kann, wurde dann

tatsächlich am 19.4.2023 durch das Bundeskabinett verabschiedet, Ende September 2023 vom Bundestag beschlossen und trat am 1.1.2024 in Kraft.

Es verfügt, dass der Energieverbrauch in Deutschland bis 2045 um 45 Prozent auf 1.400 Terawattstunden nahezu halbiert werden soll. Schon bis 2030 sollen 26,5 Prozent weniger Endenergie, also nur noch 1.876 Terawattstunden, in Deutschland verbraucht werden. Der Endenergieverbrauch in Deutschland ist in den letzten 20 Jahren bei etwa 2.500 Terawattstunden nahezu konstant geblieben, obwohl das Bruttoinlandsprodukt von 2003 auf 2023 um 87 Prozent angewachsen ist. Erst in den letzten drei Jahren ging der Endenergieverbrauch in Deutschland durch die von der Ampelregierung ausgelöste Deindustrialisierung durch Verknappen von Strom- und Gasangeboten auf 2.267,5 Terawattstunden in 2023 zurück.

Es ist völlig ausgeschlossen, dass der Endenergieverbrauch halbiert wird und das Bruttoinlandsprodukt (BIP) weiter wachsen kann. Das BIP wird schrumpfen. Der Bundeskanzler, die SPD und die FDP sind von den Grünen durch das Energieeffizienzgesetz auf einen Schrumpfkurs für unser Land geführt worden.

Dieses Gesetz ist ein wahres Monstergesetz planwirtschaftlicher Prägung und wird Deutschland, wie wir es kennen, zerstören. Daher ist es überraschend, dass über dieses grüne Deindustrialisierungsgesetz und seine zwingend notwendige Aufhebung in der nächsten Legislaturperiode nicht diskutiert wird. Auf 90 Seiten wird minutiös festgelegt, wie viel Prozent in jedem Bundesland Jahr für Jahr an Energie einzusparen ist und welche Einsparziele die Industrie und Haushalte zu erfüllen haben.

**Jetzt muss sich jeder fragen, warum es richtig ist die Union zu wählen?**

---

## **E-Autos mit dramatischer Laufzeitverkürzung**

geschrieben von Admin | 7. Februar 2025

**Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zeigen, dass E-Autos im Schnitt nach nicht einmal dreieinhalb Jahren wieder aus dem Fahrzeugbestand**

**verabschiedet werden. Das durchschnittliche Alter aller zugelassenen PKW in Deutschland beträgt hingegen etwa 10 Jahre.**

**von Michael W. Albers**

Batterie-elektrische Autos sind eine Sackgasse. (Ausbleibende) Käufer sind schlauer als die Politik. Amtliche Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) lassen explosive Schlüsse zu – und nicht nur, weil die Neuzulassungen 2024, die wir jetzt kennen, einen Absturz zeigen.

Kurz noch einmal der grundlegende Kontext: wie zuletzt auf dieser Plattform erörtert, ist die Weltrettung durch „Klimaneutralität“ ein gefährlicher Irrweg, auf dem sich Europa sinnlos ruiniert. Deutschland hat unter gewaltigen Mühen von 2010 bis 2023 seinen jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß um etwa 230 Megatonnen verringert, aber China und Indien haben im Trend nur das letzte halbe Jahr gebraucht, um das komplett zu kompensieren (aktuell 15 Gigatonnen Jahresproduktion CO<sub>2</sub> bei 3 Prozent jährlicher Steigerung). China und Indien sind etwa 25-mal schneller beim Beschleunigen als wir beim Bremsen. Präsident Trump hat Amerika vom sinkenden Schiff gerettet; die EU muss jetzt zwangsläufig ihre gesamte „Klimapolitik“ ebenso revidieren.

Der Baustein „Elektro-Autos erzwingen“ steht weit oben auf der Liste des groben Unfugs, der sofort abgestellt werden muss – schon weil bei ehrlicher, ingenieurmäßiger Berechnung Batterie-Autos unter dem Strich gar kein CO<sub>2</sub> einsparen, sondern (auch durch Batterieproduktion in China und Rohstoffgewinnung) die Emission weltweit erhöhen. Der neue US-Präsident hat Bidens Vorschriften zur Verdrängung von Verbrennern vom Markt sofort in den Papierkorb der Weltgeschichte befördert. Auch daran sollten sich Deutschland und Europa ein Beispiel nehmen.

Die Vorgeschichte: Von 2016 bis Ende 2023 förderte der Bund mit seinem „Umweltbonus“ die Anschaffung von Elektro-Autos (auch Plug-in-Hybride, die kurze Strecken auf Batterie fahren können, aber weit überwiegend als Verbrenner genutzt werden). Die Förderung je PKW betrug bis zu 6.750 Euro, davon fiktiv ein Drittel vom Hersteller (der natürlich vorher den Listenpreis entsprechend heraufgesetzt hat). Bei einem Auto mit Listenpreis von 36.000 Euro, das der Händler mit Rabatt für 30.000 Euro aus der Hand gegeben hat, betrug der Zuschuss des Bundes mit 4.500 Euro schon 15 Prozent des tatsächlichen Kaufpreises. (Mehr Hintergrund vom ADAC, der früher tatsächlich Autofahrer-Interessen vertreten hat.)

Umweltbonus weg, Nachfrage bricht ein

Über 10 Milliarden Euro sind für den Umweltbonus verbrannt worden – etwa so viel wie die Subventionen für den Betrieb des gesamten SPNV (regionalen Eisenbahnverkehrs) pro Jahr kosten. Mit Zuckerbrot wollte man die Stromer in den Markt drücken, es wurde aber nur ein mickriges Strohfeuer: Der Anteil der (exklusiv) Batterie getriebenen PKW an allen Neuzulassungen startete 2016 bei 0,3 Prozent, 2019 erreichte er 1,8 Prozent. Dann sprang er auf 6,7 (2020) und 13,6 Prozent (2021). In den

beiden Folgejahren war der Gipfel mit etwa 18 Prozent erreicht (berechnet mit KBA-Zahlen, Dezember 2024, Tabelle FZ 28.2).

Kaum war der Umweltbonus weg, brach das Kunden-Interesse ein und der Batterie-Stromer-Anteil fiel 2024 zurück auf 13,5 Prozent, wie wir jetzt als Jahresbilanz wissen. Während Plug-in-Hybride sich zuletzt auf Minimal-Niveau stabilisiert haben (knapp 200.000 Neuzulassungen von insgesamt über 2,8 Millionen), fielen Batterie-PKW von (Kalenderjahr 2023) 524.000 auf (2024) 381.000 zurück – ein Einbruch um 27 Prozent, nachdem der Markt nicht mehr durch massive Anschaffungs-Subventionen verzerrt wird. Es bleibt natürlich die Manipulation durch die Dauerpropaganda auf allen Kanälen, einschließlich der selbstmörderischen Strategie der „Premium“-Hersteller, sich bei Entwicklung und

Nicht nur fällt es der Batterie-Auto-Propaganda schwer, Verbrenner-Fahrer ohne Bestechung zum „Umsteigen“ zu bewegen. Wer in den letzten Jahren „fortschrittlich“ sein wollte und einen Stromer angeschafft hat, bereut dies zunehmend und will zum Verbrenner zurück, wie Umfragen international belegen und schon Mitte letzten Jahres durch die Medien ging (Beispiel vom progressiven US-Sender CNBC hier). Der Einbruch bei den Anschaffungen findet statt, bevor von einem ernsthaften Markt-Hochlauf überhaupt die Rede sein kann: der Anteil der angeblich klimafreundlichen Stromer (amtlich „BEV“ für *battery-electric vehicle*) am Bestand aller PKW in Deutschland lag zum Jahreswechsel 2023/24 noch unter drei Prozent.

Nicht mal eines von 30 Autos auf der Straße fährt mit dem deutschen Strom-Mix, wobei immer noch nur ganz ausnahmsweise nicht ausschließlich fossiler Strom „getankt“ wird – das heißt: nicht erzeugt werden müsste, wenn das Auto nicht an der Steckdose hänge. Preisfrage nun: Können die BEVs trotz Ende der Direktsubventionierung nach und nach Land gewinnen – etwa wenn es bei einem Marktanteil an den Neuzulassungen von knapp 14 Prozent bliebe, was bei einem rückläufigen Trend und angesichts verbreiteter Endverbraucher-Enttäuschung schon Wunschdenken sein könnte?

Sind Batterie-Autos Wegwerf-Artikel?

Der Bestand wird natürlich von älteren und alten Fahrzeugen dominiert und lässt sich nur sehr allmählich über viele Jahre hinweg umwälzen: Ein PKW ist schließlich ein sehr langlebiger Gebrauchsgegenstand – auch wenn das Auto den Besitzer wechselt, zu diversen Gebrauchtwagenkäufern. Doch halt, diese Aussage scheint bei den Batterie-Autos nicht wirklich zuzutreffen – wie ein Blick hinter die amtlichen Zahlen beweist (berechnet anhand der KBA-Statistik Kfz nach Umwelt-Merkmalen, Tabelle FZ 13.2.1): 524.000 der reinen E-Autos sind im Laufe 2023 neu zugelassen worden. Der entsprechende Bestand der Kategorie hat sich zwischen den benachbarten Jahreswechseln aber nur um 396.000 erhöht – wo bleiben die 129.000 Differenz? Es ist zwar damit zu rechnen, dass beim Aufbau eines neuen Segments von PKW im Markt eine Art „Schatten-Bestand“ aufwächst, aus vorübergehend abgemeldeten Autos, die beim Gebrauchtwagenhändler auf

einen Käufer hoffen. Aber was soll nach fast zehn Jahren Marktaufbau da noch groß kommen?

Jedenfalls können diese E-Autos im Wartestand nicht so zahlreich sein, dass es diese Differenzen (die sich über die Vorjahre noch erheblich summieren, dazu gleich mehr) erklären würde. Und je größer ein solcher Schattenbestand, desto eindeutiger würde er beweisen, dass (selbst junge) Gebrauchte auf Batterie-Basis praktisch unverkäuflich sind. Letzteres ist exakt die Marktrealität; selbst tapfer regierungstreue Medien kamen schon vor einem Jahr nicht umhin, das mit einer Träne im Auge einzuräumen (Tagesschau). Ähnlich vor einem halben Jahr Focus und Stern; hier ein Branchendienst. Ein Markt-Segment kann aber nicht funktionieren nur mit Neuwagenkäufern, es wird definitiv eine „Fortsetzung nach hinten“ gebraucht. Sonst wären die Stromer im deutschen Markt beinahe so etwas wie Wegwerfautos – wie „öko“ wäre das denn?

Im Ergebnis hat eines von vier 2023 neu zugelassenen BEVs nicht der verstärkten Flotten-Durchdringung gedient, sondern war schon eine Ersatz-Anschaffung innerhalb des lächerlich kleinen vorhandenen Anteils am Bestand. Nimmt man für die Neuzulassungen im Jahr 2024 ähnliches an, lag der Gesamtbestand Anfang 2025 bei maximal 1,7 Millionen von etwa 49,4 Millionen PKW insgesamt – es könnten aber auch nur 1,6 Millionen sein, wenn der Trend zum „Wegwerfen“ (teils womöglich auch Entsorgung ins Ausland) von Fahrzeugen aus erster Hand anhält. (Diese „Hochrechnung“ ist leider nötig, weil das Kraftfahrt-Bundesamt bis Mai eines Jahres braucht, um die Tabellen für den Bestand am 1. Januar zu veröffentlichen.)

### Lächerlich kurze Lebenszyklen

Die Folgen all dessen für die Bestandsentwicklung sind dramatisch, gar traumatisch für grüne Träumer (oder Täuscher), wie folgende Analyse zeigt: Wenn neue E-Autos nicht zusätzlich zu, sondern anstelle von „alten“ Batterie-PKW zur aktiven Flotte gekommen sind – wieviele Jahre aktiven Dienstes hatten die bestandsmäßig ersetzten Fahrzeuge hinter sich? Idealtypisch ist anzunehmen, dass jeweils die ältesten Exemplare „dran“ waren. Ebenso ist logisch klar, dass maximal sämtliche zu einem früheren Zeitpunkt überhaupt zugelassenen Fahrzeuge entsorgt werden können, aber nicht mehr.

(Was real im Markt passiert, ist natürlich vielschichtiger: Beispielsweise defekte Batterien, die zu ersetzen sich nicht lohnt, könnten manche Vielfahrer-Flottenautos schon nach 18 Monaten ins Nirvana schicken; manche Exoten könnten andererseits leicht fünf und mehr Jahre lang durchhalten, weil sie als umweltbewegte Drittwagen nur zweimal pro Woche kurz zum Shopping genutzt werden und die Laufleistung pro Jahr nur 2000 Kilometer beträgt. Solche Details lasse man außer Acht, um sich einem realistischen Durchschnittswert anzunähern.)

Durch diese Linse betrachtet, zeigen die Zahlen folgendes:

- Die Ersatz-Neuzulassungen der Jahre bis einschließlich 2023 liegen etwa in der Größenordnung der gesamten Neuzulassungen jeweils drei Jahre zuvor – und erreichen fast den Gesamtbestand jeweils drei bis vier Jahre vorher! Diese Betrachtung pro Jahrgang deutet auf eine typische Lebensdauer von rund 40 Monaten hin. Das lässt sich absichern durch eine übergreifende Bilanzierung:
- Alle Ersatz-Neuzulassungen der acht Kalenderjahre von 2016 bis Ende 2023 erreichen in der Summe fast genau 300.000. Das ist fast so viel wie der Bestand Anfang 2016 (etwa 25.000) plus alle Neuzulassungen der Jahre 2016 bis Ende 2020. Die beiden Vergleichswerte werden praktisch identisch, wenn man innerhalb der Neuzulassungen im Jahr 2020 (fast 200.000!) die letzten paar Monate herausnimmt; von Ende 2023 geht es dann zurück bis irgendwann im dritten Quartal 2020.
- Damit bestätigt sich eindeutig: Batterie basierte PKW können sich im Schnitt nicht einmal dreieinhalb Jahre im Bestand halten – weil viele davon schon früh wieder abgestoßen werden und nur ein Bruchteil als Gebrauchtwagen noch eine echte Chance hat. Ist das ein Hammer? Ein Vorschlag-Hammer, genau genommen?

Damit wird automatisch auch der ohnehin mickrige Marktanteil von unter 14 Prozent bei den Neuzulassungen vollends witzlos: selbst wenn Batterie-Autos ein Viertel der Verweildauer der Verbrenner im Bestand schaffen würden, kann der Bestands-Anteil niemals auch nur annähernd 14 Prozent erreichen, sondern mit Glück vier Prozent! Aber selbst das dürfte utopisch bleiben, denn schon das durchschnittliche Alter aller Bestands-PKW liegt bei rund 10 Jahren (laut KBA), womit 20 Jahre Nutzungsdauer (!) für Verbrenner offensichtlich typisch und alltäglich sind.

### Schneeballsystem und Geldverschwendung

Der auf niedrigstem Niveau exponentielle Anteils-Aufbau für ein paar Jahre bis 2022 war nur möglich, weil das Interesse in einer kleinen Marktnische künstlich (mit Umweltbonus) hochgetrieben wurde und noch nicht viel Alt-Bestand (von wenigen Jahren vorher) ersetzt werden musste. Die E-Auto-Fanatiker haben sich in eine böse Falle manövriert, weil ihre Schützlinge einfach nicht lang genug durchhalten, um nachhaltig (!) den Bestand aufzumischen. Wie gesagt, ein Strohfeuer, und es steht schon wieder vor dem Verglimmen.

Es handelt sich strukturell um ein klassisches Schneeballsystem, das in sich zusammenbricht, sobald das exponentielle Anfangs-Wachstum schwächelt. Den Bestand von Anfang 2019 zu ersetzen, mickrige 83.000 Fahrzeuge, war nicht schwierig, wenn im Laufe des Jahres 2022 fast eine halbe Million Neuzulassungen erreicht wurden. Aber was ist mit den 1,4 Millionen von Anfang 2024, die bei gleichbleibendem Lebensdauer-Zyklus-Muster im Laufe 2027 zumindest zu großen Anteilen ersetzt werden müssten, wenn andererseits die Neuzulassungen aktuell auf unter 400.000



eingebrochen sind, was dann nur noch zu einem Ersatz von knapp 30 Prozent reichen würde? Also nicht nur droht der Markt-Hochlauf zu stoppen, bevor es überhaupt richtig losgegangen ist. Es sieht vielmehr, bei rationaler Fortschreibung der amtlichen Statistik, ganz danach aus, dass nicht einmal das lächerlich wenige erreichte überhaupt nur zu halten sein wird.

Und das, nachdem 10 Milliarden Euro versenkt worden sind. Haben sie wenigstens dazu beigetragen, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu mindern? Nicht wirklich. Aber nehmen wir sehr zugunsten der grünen Propaganda an, das durchschnittliche Batterie-Auto habe schon nach einigen Zigtausend Kilometern die Vorbelastung aus der Batterie-Produktion in China kompensiert und fahre dann noch 50.000 Kilometer mit einer CO<sub>2</sub>-Einsparung je Kilometer von 50 Gramm; das ergibt je Fahrzeug fiktiv zweieinhalb Tonnen weniger CO<sub>2</sub> verglichen mit einem sparsamen Diesel (als technische Alternative für den Flottenbetreiber). In einer Welt ökonomischer Vernunft wären diese 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub> vielleicht 100 Euro wert. An guten Tagen auch 200 Euro. Wir sind nicht kleinlich.

Wenn aber typischerweise pro PKW 4.000 Euro Staatsknete „investiert“ worden sind, dann hat jede Tonne fiktiver CO<sub>2</sub>-Vermeidung im grünen Märchenland den Steuerzahler 1.200 Euro gekostet, noch ohne die Zinsen auf die anteiligen Staatsschulden, die man ansonsten hätte vermeiden können. Also nicht mal unter mehr als wohlwollend angenommenen Berechnungs-Voraussetzungen hätte hier klimapolitische Vernunft gewaltet, sondern es ist reichlich Geld vergeudet worden, das man weit besser in den Bau neuer Kernkraftwerke gesteckt hätte, die tatsächlich CO<sub>2</sub> vermeiden, wenn man das denn wirklich möchte. In den 10 Milliarden noch gar nicht enthalten: weitere Unsummen für die flächendeckende Installation von Ladesäulen und den notwendigen Netzausbau. Noch schmerzhafter sind die unsinnig versenkten Milliarden an Entwicklungskosten der Hersteller und ihr wirtschaftlicher Niedergang, der den des Standortes Deutschland insgesamt beschleunigt.

### Komplettes rotgrünes Marktversagen

Es ist ein Debakel in jeder Hinsicht, politisch eine monströse Massenkarambolage, nur ohne Masse von E-Mobilen. Aber „der ADAC bedauert das Auslaufen des Umweltbonus entgegen vorheriger Planungen und behielt Recht mit seiner Befürchtung, dass das Aus zu Rückschritten für den Hochlauf der Elektromobilität führt“. Oder vielleicht ist der „Fortschritt“, dem der ADAC hier nachtrauert, gar keiner. Währenddessen bröckelt die Straßen-Infrastruktur so vor sich hin und Autobahnen müssen (ganz oder für LKW) unterbrochen werden, weil Brücken nicht mehr standfest sind. Mit zehn Milliarden Euro, rechtzeitig eingesetzt, hätte man einiges davon vermeiden können. Aber das scheint nicht die Priorität zu sein, nicht bei der Bundesregierung und nicht beim ADAC.

Steuerzahler, Hersteller und übereifrig „klimabewusste“ Flottenbetreiber sind in ein Abenteuer getrieben worden, das eine großmaßstäbliche

Vernichtung volkswirtschaftlichen Wohlstands darstellt. Für eine „neue“ Sorte Auto, die sich schon vor weit über hundert Jahren nicht durchsetzen konnte, aus guten Gründen, und deren Marktanteil von heute etwa drei Prozent im Bestand selbst unter besten Bedingungen kaum je („freiwillig“, was die Käufer angeht) auf fünf Prozent steigen, sehr wahrscheinlich sogar schon bald wieder zurückfallen wird. Was übrigens auch bedeutet, dass von den vielleicht etwa zehn Prozent der Bevölkerung, die politisch engstens an die „Grünen“ gebunden sind, nicht einmal jeder Dritte (!) „Butter bei die Fische tut“ und zur Klimaretung selbst ein rein elektrisches Auto fährt, während der große Rest im privaten Umfeld einsieht, dass der neumodische Kram nichts taugt, und beim Verbrenner bleibt.

Wie die Tagesschau vor einem Jahr traurig erinnerte: *„Bis 2030 sollten auf deutschen Straßen 15 Millionen E-Autos rollen, kündigte Bundeskanzler Olaf Scholz im Dezember 2021 an.“* Etwas mehr als ein Zehntel davon sind 2025 erreicht, und das könnte schon der Gipfel gewesen sein. Kein Grund zur Trauer, denn Elektro-Autos sind auch eine Umwelt-Sauerei, wegen der Batterien und der dafür notwendigen Rohstoffe, und können keine bezahlbare, zuverlässige Mobilität für die Bevölkerung gewährleisten. Allerdings wollen die grünen Technokraten unter Davos- oder UN-Flagge ja ohnehin, dass wir uns in „15-Minuten Städten“ höchstens einen Kilometer von zuhause entfernen und mit Lastenfahrrädern behelfen.

*Michael W. Albers hat langjährige Erfahrung in der Politikberatung und in politischer Kommunikation.*

*Der Beitrag erschien zuerst bei ACHGUT*

---

## **Caren Miosga verwendet falsche (zu niedrige) Zahlen bei Windstrom**

geschrieben von Admin | 7. Februar 2025

**Stromverbraucherschutz NAEV e.V.** Prof. Dr.-Ing. Hans-Günter Appel

**Pressesprecher**

an Caren Miosga

ARD

post@carenmiosga.de 04.02.2025

**Ihre Sendung am 2. 2. 2025**

Mit: Alice Weidel buerger@afdbundestag.de

Hildegard Müller info@vda-qmc.de

Robin Alexander kontakt@welt.de

Sehr geehrte Frau Miosga,

in der oben genannten Sendung haben Sie zwei falsche Angaben gemacht, die korrigiert werden sollten.

Sie haben gesagt, Windstrom würde 4,3 bis 9,2 Cent /Kilowattstunde kosten. Dies sind die Einspeisevergütungen, die der Erzeuger direkt an der Windkraftanlage erhält. Es fehlen die Kosten für die Weiterleitung des Stroms (neue Leitungen müssen gebaut werden), für die Leitungsverluste (10 % für Strom quer durch Deutschland), für den notwendigen Regelstrom (Anstieg von 100 Millionen auf 4 Milliarden Euro / Jahr), die Entsorgungskosten bei Stromüberschuss (mehr als 500 Stunden mit negativen Strompreisen im letzten Jahr), die Entschädigungen für Abschalten von Industriebetrieben bei Strommangel, die Speicherverluste (Pumpwasserwerke und Batterien: 20 %, Wiederverstromung von Wasserstoff: 80 %). Die Aufzählung ist nicht vollständig.

Die tatsächlichen Kosten des Ökostroms lassen sich leicht errechnen. 1/3 Ökostrom hat den Strompreis verdoppelt. Das Ergebnis der einfachen Dreisatzaufgabe ist: Ökostrom ist 4-mal teurer als Strom aus den abgelösten Kraftwerken. Dies sollte den Verbrauchern nicht verschwiegen werden.

Ihr zweiter Fehler ist, zu glauben, unzuverlässiger und nicht regelbarer Wind- und Solarstrom sei dem regelbaren Kraftwerksstrom gleichwertig und könne ein Industrieland sicher versorgen. Diese Mär wird von Politikern behauptet. Fakt ist: Für ein stabiles Stromnetz sind aber regelbare Kraftwerke mit den großen rotierenden Massen erforderlich. Der Ökostrom destabilisiert das Netz. Er darf nur begrenzt eingespeist werden und erfordert große Regelleistungen von den Kraftwerken. Der Ökostrom ist nicht Grundlage, sondern Hemmnis einer gesicherten und preiswerten Stromversorgung. Um das klar herauszustellen, bezeichnen wir diesen Ökostrom als Fakepower, denn die Politik täuscht die Bürger mit Hilfe der Medien.

Das ARD lebt von den Zwangsgebühren der Bürger. Als Gegenleistung sollte es ideologiefreie sachliche Berichte geben. Das ist bei Ihrem Auftreten

nicht der Fall.

Wird sich das in Zukunft ändern? Ich hoffe es.

Beste Grüße

Hans-Günter Appel

A wind turbine graveyard in Sweetwater Texas is frozen in time. Several thousand blades from 80 metres long & weighing upwards of 20 tonnes each. More arrive every day. They cannot be repurposed or buried in landfill. These renewable monstrosities continue to be built & dumped. [pic.twitter.com/KIgNJkP9ZQ](https://pic.twitter.com/KIgNJkP9ZQ)

– Peter Clack (@PeterDClack) February 5, 2025

---

## WIE, WENN'S NUR SOZIALINGENIEURE GIBT?

geschrieben von Admin | 7. Februar 2025

### Herr Merz und die Potemkinschen Gaskraftwerke

von Frank Hennig

Wirtschaftliche Kompetenz von Politikern wird oft schon in Ankündigungen sichtbar. Sah Kanzler Scholz noch völlig grundlos ein Wirtschaftswunder über uns hereinbrechen, träumt Kanzlerkandidat Merz von vielen neuen Kraftwerken. Das ist nicht nur zu spät, sondern auch weltfremd und aussichtslos.

Wenn sich jemand, der für die Geldschmiede BlackRock gearbeitet hat, zu einem wirtschaftlichen Thema äußert, unterstellt man leichtfertig eine gewisse Kompetenz. Zumindest beim Kanzlerkandidaten Friedrich Merz ist dies ein Fehlschluss. So verlautbarte er:

*„Wir müssen so schnell wie möglich 50 Gaskraftwerke in Deutschland bauen, die sofort ans Netz gehen.“*

Damit erweckte er den Eindruck, das sei eine realistische Option. Abgesehen davon, dass neu gebaute Kraftwerke sicherlich zeitnah ans Netz gehen und nicht herumstehen werden und somit das Ende seiner Aussage überflüssig ist, klingt seine Formulierung „so schnell wie möglich“ sehr ambitioniert, wenn man so formuliert wie heute üblich.

Der Blick ins Land zeigt, dass bei uns nichts mehr schnell geht, mit Ausnahme des wirtschaftlichen Abstiegs. Der Flughafen BER brauchte 14 Jahre Bauzeit statt geplanter sieben, der Umbau des Stuttgarter Bahnhofs wird es auf 15 Jahre statt neun bringen, das neue Schiffshebewerk in Niederfinow brauchte 14 Jahre Bauzeit, doppelt so lange wie das Vorgängerbauwerk in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Viele andere staatlich induzierte Projekte könnten aufgezählt werden, sie ziehen sich wie Kaugummi. Die vielbeschworene künstliche Intelligenz wird keine Hilfe sein, da es offenbar an natürlicher mangelt.

Eine Kraftwerksbauindustrie ist in Deutschland im Grunde nicht mehr vorhanden. Sie wurde nur noch für den Service einer immer geringer werdenden Anzahl von Altanlagen gebraucht. Sicher, wir haben mit der Siemens-Gasturbinensparte noch einen sehr guten Player, auch in Teilen der Elektroindustrie haben wir Quantität und Qualität. Aber bei Siemens sind die Auftragsbücher voll und die Lieferzeiten elektrischer Bauteile steigen durch den Netzausbau und die „Erneuerbaren“ stark an.

Transformatoren der 110-Kilovolt-Ebene haben Lieferzeiten von bis zu drei Jahren, darunter auf der 20-Kilovolt-Ebene geht es nicht viel schneller. Innerhalb weniger Jahre haben sich die Preise verdreifacht. Für Schaltanlagen und Kabel braucht es Wartezeiten von einem halben Jahr oder auch mehr. Man stelle sich vor, es würden fast zeitgleich Bestellungen für 50 Gaskraftwerke ausgelöst. Ohne viel Fantasie schwant einem, dass hier überhaupt nichts schnell gehen würde.

## **Mehr Personal!**

Vorgelagert wären die Genehmigungsprozesse, die schon heute durch den Fachkräfteschwund in den Behörden erhebliche Zeit in Anspruch nehmen. Danach kommt der Fachkräftemangel in der Bau- und Energiewirtschaft. Wer wird da tätig? Es gibt in Deutschland mehr Studenten der Theaterwissenschaften als Azubis im Fliesenlegerhandwerk. Andere gewerbliche Ausbildungsrichtungen sind ähnlich unterbesetzt. Politikwissenschaftler sind reichlich vorhanden, Elektroingenieure muss man mit der Lupe suchen. Bedienpersonal in rollenden Schichten, 24/7 übers Jahr, wird zwar gut entlohnt, die Tätigkeit entspricht aber nicht den Vorstellungen der nachwachsenden Generation. Viele aus dieser bevorzugen Tätigkeiten wie Blogger, Influencer oder, wenn möglich, Model. Vielleicht auch was mit Medien, wenn es nicht zu konkret wird. Nacht- und Wochenendarbeit ist ohnehin out. Von Kindesbeinen an wurde ihnen mitgegeben, dass die fossilen Energiequellen böse sind und wir sie sowieso nicht brauchen.

Das Bildungssystem ist in Schräglage. Man kann 17 oder mehr Semester Genderwissenschaften kostenlos studieren, seine Meisterschule muss der Handwerker aber selbst bezahlen. Andererseits werden durch den Stellenabbau in der Industrie auch Fachkräfte frei. Selbst im politischen Raum wird erstmals Personal abgebaut. Durch einen verkleinerten Bundestag werden ein paar hundert Referenten freigesetzt wie auch 106 Mandatsträger selbst. Ob sie für einen Einsatz in wertschöpfender Tätigkeit geeignet sind, steht auf einem anderen Blatt.

Technische Ausbildung und Einsatz an Anlagen, die rund um die Uhr laufen (das werden auch einige Gaskraftwerke tun, weil wir mit ihnen Kohlekraftwerke ersetzen) ist kein attraktives Berufsziel mehr. Das Durchschnittsalter eines großen Teils der heutigen Bediener liegt in der Rentenerwartungsebene, einer Generation, die sich noch gut an Hans-Joachim Kulenkampff, Peter Frankenfeld oder auch Heinz Quermann in Schwarz-Weiß erinnern kann.

Es wird generell an allen Ressourcen für neue Kraftwerke mangeln, materiell, finanziell als neuer Subventionstatbestand und personell. Dazu kommt die Frage des Gasbedarfs, über den noch nicht gesprochen wird, weil aus dem Hintergrund ständig jemand „Wasserstoff“ ruft. Das moderne Gaskraftwerk Fortuna in Düsseldorf zieht bei voller Last (600 Megawatt elektrisch, 300 thermisch) pro Stunde 105.000 Normkubikmeter Erdgas durch die Turbinen. Das entspricht dem Jahresverbrauch von etwa 50 Einfamilienhäusern. Nun könnte man abschätzen, wie viel Gas nur zehn oder zwanzig Gaskraftwerke brauchen, die zwei- bis dreitausend Betriebsstunden im Jahr laufen und Kohlekraftwerke ersetzen

Das alles weiß Herr Merz offenbar nicht. Seine Partei hat den Atomausstieg inszeniert, den Kohleausstieg zumindest wohlwollend begleitet, die moderne Nutzung eigener Gasvorräte wie auch die CCS-Technologie verhindert, dem Abbau gesicherter Kraftwerkskapazitäten tatenlos zugesehen. Mit dieser Vergangenheit sollte man sich selbst reflektieren und nicht den Mund zum Pfeifen spitzen, wenn erwartbar kein Ton kommen wird.

## Keine Dunkelflaute mehr

Unser Bildungswesen bringt zahlreiche Bildungsunfälle hervor, die dann beispielsweise als Journalistin arbeiten. Amy Walker schreibt für die *Frankfurter Rundschau* und den *Münchner Merkur* und hat verinnerlicht, dass es in unserer Wirtschafts- und Energiepolitik schon lange nicht mehr um Zahlen, Daten, Fakten geht. Es geht um Visionen, um ein Könnte, Hätte, Sollte und das Framen der Wirklichkeit. „Keine Dunkelflaute mehr: Diese Energiewende-Lösung kommt in Riesenmengen nach Deutschland“, schreibt sie und meint damit vor allem Großbatterien, die derzeit von vielen Investoren priorisiert werden, um mit zunehmenden Strompreisschwankungen gutes Geld zu verdienen. Ein neuer Großspeicher in Sachsen-Anhalt, ein „Riesenspeicher“, könne 90 Megawattstunden bevorraten.

Auf die Idee, diese Menge vergleichend darzustellen und dann über die Sinnfälligkeit der Schlagzeile nachzudenken, kommt sie nicht. Diese 0,09 Gigawattstunden Speicherkapazität können eben nur einen winzigen Teil der etwa 1.500 Gigawattstunden des Tagesbedarfs Deutschlands bevorraten. 650 Anschlussbegehren gäbe es an die Netzbetreiber, aber deren Möglichkeiten sind begrenzt. Wären die 650 Batterien angeschlossen und von gleicher Größe wie die beschriebene in Sachsen-Anhalt, ergäbe dies eine Kapazität von 58 Gigawattstunden. Das ist weit weg vom Tagesbedarf und nicht einmal tauglich, die regelmäßigen Wind- und Solarschwankungen auszubügeln, geschweige denn, Dunkelflauten zu überbrücken.

Grüngeneigte Journalisten sehen ihre Aufgabe vor allem darin, die Energiewende zum Erfolg zu schreiben, auch wenn das Ende der Sackgasse schon zu sehen ist.

Dass die großen Lithium-Ionenspeicher keine Streicheltiere sind, sieht man gerade an einem der weltgrößten Batteriespeicher in Moss Landing in Kalifornien. Drei Gigawattstunden können eingespeichert werden bei einer Leistung von 750 Megawatt. Amy Walker würde schreiben: ein Riesenriesenspeicher. Nun ist er zum wiederholten Mal in Brand geraten. 1.200 Anwohner wurden evakuiert, die Feuerwehr sieht keine Löschmöglichkeit und lässt kontrolliert abbrennen. Ein giftiger Cocktail wird freigesetzt in Luft, Boden und Wasser. Es ist eine Umweltsauerei ersten Ranges.

Gibt es keine neuen risikoärmeren Stromspeicher? Die Firma Notus Energy aus Potsdam wollte 2016 im Unterspreewald einen Druckluftspeicher errichten, offenbar verlief das Projekt im Sand. Bereits 2014 war das RWE-Projekt „ADELE“ in Sachsen-Anhalt gescheitert. Vielleicht hat man das bemerkt oder es hat sich jemand mit den thermodynamischen Eigenschaften von Gasen befasst. Inzwischen verdient die Firma gut im Subventionsstreichelzoo der alten „erneuerbaren“ Wind- und Solarwirtschaft. Verstetigte Zahlungen aus dem Staatshaushalt garantieren gutes Überleben. Auf eine Presseanfrage zum Druckluftspeicher-Projekt reagierte die Firma nicht.

## **Mehr Kohle und Gas**

Vielleicht steht der Weg zu schnellen 50 Gaskraftwerken in der Regierungserklärung eines neuen Kanzlers Merz beschrieben. Vielleicht gibt es aus der BlackRock-Perspektive Möglichkeiten, die wir als Wahlfußvolk noch nicht kennen. Unter Präsident Trump wird die US-Gas- und Kohleförderung zunehmen, Frieden in der Ukraine könnte auch zu Gaslieferungen aus dieser Richtung führen. Der vorgezogene Kohleausstieg in NRW ist gescheitert, auch die Kohle hilft über die Zeit, bis neue vernunftbasierte Entscheidungen durch den Druck der Realitäten erfolgen.

Ohne modernisierte und saubere Kohlekraft und den mittelfristigen Wiedereinstieg in die Kernkraft wird es nicht gehen. Das werden viele Journalisten nicht verstehen wollen, die dauersubventionierte

„Erneuerbaren“-Lobby sowieso nicht. Ein künftiger Kanzler Merz steht vor der Entscheidung, diesen Weg durchzuziehen. Knickt er ein, fahren wir endgültig vor die Wand.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier