

E-Mobilität: Ökologischer und ideologischer Irrsinn

Unverantwortliche und nicht praxistaugliche Illusion

E-Autos sind gut für das Märchenland

von Hans-Günter Appel | [ANSAGE.org](https://www.ansage.org) [3]

Bis zum Jahr 2030 sollen nach den Plänen der Bundesregierung 15 Millionen Elektroautos in Deutschland fahren. Doch das ist ein Wunschtraum. Teure Anschaffung und teure Batterien, lange Ladezeiten, geringe Reichweiten und mit der Energiewende immer höhere Strompreise bremsen potentielle Käufer.

[4]Wer ein Elektroauto gefahren hat, kann es bestätigen: Der Elektroantrieb ist phantastisch. Ohne Schalten beschleunigt das Auto schnell und leise. Darüber hinaus ist ein Elektromotor sehr viel preiswerter als ein Verbrennungsmotor. Doch der Verkauf stöckt. Die Autobauer in Deutschland und in den USA bleiben trotz Kaufsubventionen auf ihren Autos sitzen. Mit dem Abbau der Subventionen gibt es noch weniger Käufer. Was ist die Ursache?

► Teure und schwere Akkus

Die Antriebsenergie, der elektrische Strom, muss mitgeführt werden. Dies ist nur mit schweren und teuren Akkus möglich. Ein moderner Lithium-Ionen-Akku, der eine Kilowattstunde (kWh) speichern kann, wiegt rund drei Kilogramm und kostet 200 Euro. Kosten und Masse können aus technischen Gründen, nach Angaben von Fachleuten, kaum weiter reduziert werden. Für 100 Kilometer Fahrstrecke braucht ein Elektroauto rund 20 kWh. Die meisten E-Autos werden für theoretische Reichweiten von 400 Kilometer ausgelegt – mit Akkus, die mindestens 240 Kilogramm wiegen und 16.000 Euro kosten. Doch in der Praxis sieht es schlechter aus, wie der kurze Bericht eines Kraftwerksingenieurs und -Mitglied des [NAEB e.V.](https://www.naeb.tv/) [5] Stromverbraucherschutz" zeigt: (<https://www.naeb.tv/>)

„Ich habe seit mehr als einem Jahr ein E-Auto (für den Stadtbetrieb) und werde es im nächsten Frühjahr wieder verkaufen. Die Reichweitenangaben der Hersteller sind aus meiner Sicht strafbar. Bei normaler Fahrweise im Sommer erreicht man ca. 85 Prozent der angegebenen WLTP Reichweite (‘Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure’). Im Winter fällt diese nochmal um 30 Prozent ab, weil die Batterien temperaturempfindlich sind und weil Heizung benötigt wird.“

Damit sind E-Autos also deutlich schwerer und teurer als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor und verbrauchen mehr Energie pro Kilometer. Akkus verlieren mit der Zeit an Kapazität. Häufiges Laden und Entladen beschleunigt diesen Prozess. Damit sinkt auch die Reichweite der E-Autos. Wird sie zu gering, muss der Akku ausgetauscht werden. Das ist nach etwa sieben Jahren der Fall. Dann wird es richtig teuer: Fast 20.000 Euro sind fällig. Das ist offensichtlich vielen Käufern überhaupt nicht klar, die von den guten Fahreigenschaften geblendet sind.

► Lange Ladezeiten

Ein weiterer Knackpunkt sind die langen Ladezeiten. Der übliche Ladeanschluss in Garagen hat eine Leistung von 11 Kilowatt (kW). Mit dieser Leistung ist der Akku in gut sieben Stunden aufgeladen. Öffentliche Ladesäulen haben meistens 22 kW Leistung. Dann sinkt die Ladezeit auf die Hälfte. Doch auch das ist viel zu lang. So haben meine Nachbarn, stolze Eigner eines E-Autos, für eine Fahrt von der Nordsee an den Bodensee ein Auto mit Verbrenner-Motor gemietet, um das Ziel an einem Tag zu erreichen. An den Autobahnen gibt es auch Schnellladestationen bis zu 300 kW Leistung, die die Ladezeiten auf weniger als eine halbe Stunde verkürzen. Doch dafür muss man löhnen: Die Stromkosten an diesen Säulen sind hoch und übersteigen oft die Tankkosten für einen Verbrenner-Motor.

Unter den hohen Ladeleistungen leidet außerdem der Akku. Die Zeit bis zum teuren Austausch wird kürzer. Die hohen elektrischen Ladeleistungen sind aber mickrig im Vergleich zu den Ladeleistungen an Tanksäulen: Werden 30 Liter Treibstoff, der für 400 km reicht, in einer Minute getankt, liegt die Ladeleistung bei 5000 kW. Und: Wenn ein E-Auto mit leerem Akku liegen bleibt, darf es nur abgeschleppt werden, wenn der E-Motor von den Rädern entkoppelt werden kann. Dies ist bei den meisten Modellen nicht möglich. Dann muss es von einem Abschleppdienst aufgeladen und zur nächsten Ladesäule gebracht werden. Eine teure Aktion.

► Mangelnde Sicherheit

Autos können Feuer fangen. Brennende fossile Treibstoffe können durch Entzug von Sauerstoff gelöscht werden. Dazu reicht das Abdecken des Brandherdes mit Wasser oder Löschschaum. Brennende Akkus können so jedoch nicht gelöscht werden. Die gespeicherte elektrische Energie in Akkus wird ohne äußere Einflüsse in Wärme umgesetzt. Dieser Prozess kann daher mit Löschmitteln nicht gestoppt werden. Ein brennendes E-Auto muss in ein Wasserbecken getaucht werden, das die gespeicherte Energie aufnimmt. [\[bitte seht Euch die sechs Videos UNTER dem Artikel an; H.S.\]](#)

Mehrere Busdepots sind fast vollständig ausgebrannt, nachdem ein Elektrobus Feuer gefangen hatte und die Feuerwehr keine Möglichkeit sah, den Brand zu löschen. Die Folgen: Die „fortschrittlichen“ Stadtwerke haben nach dieser Erfahrung die E-Busse stillgelegt. E-Autos sollten nur in freistehenden Garagen oder Carports abgestellt werden. Betreiber von Fähren und Parkhäusern planen ein Verbot von E-Autos.

► Mangel an Ladestrom und Ladeleistung

Schon heute überlasten die rund eine Million Elektroautos in Deutschland örtlich die Verteilernetze. Nicht überall steht die Ladeleistung von 11 kW zur Verfügung. Die Bundesregierung verfolgt dennoch das Ziel, 15 Millionen E-Autos bis 2030 – in sechs Jahren also – auf die Straße zu bringen. Zum Laden werden dafür drei große Kohle- oder Kernkraftwerke mit je 1.000 Megawatt Leistung gebraucht.

Doch immer mehr Kohlekraftwerke sollen abgeschaltet werden. Woher der Strom kommen soll, bleibt das Geheimnis der Regierung. Der vom Wetter abhängige Wind- und Solarstrom – nicht umsonst als **Fakepower** bezeichnet – mit seinen ständig schwankenden Leistungen ist dafür nicht geeignet.

[>Windstille? Wie viel Leistung bringt Windenergie? Die Antwort, mein Kind, weiß ganz allein der Wind... Der Wind kann kräftig wehen wenn die Sonne kräftig scheint, er kann kräftig wehen, wenn die Sonne nicht scheint, er kann nicht wehen, wenn die Sonne kräftig scheint und er kann nicht wehen, wenn die Sonne nicht scheint. Addiert man die Windeistung zur Solarstromleistung erfährt die Leistungskurve eine durchaus nicht wegzuleugnende Glättung. Es gibt schließlich folgende Paarungen:« Egon W. Kreutzer]

	Sonne	Wind	Ergebnis
Tagsüber	viel Sonne	viel Wind	Spitzenertrag
	wenig Sonne	viel Wind	mittlerer Ertrag
	viel Sonne	wenig Wind	mittlerer Ertrag
	wenig Sonne	wenig Wind	unzureichender Ertrag
Nachts	keine Sonne	viel Wind	mittlerer Ertrag
	keine Sonne	wenig Wind	unzureichender Ertrag

Tabelle SONNE - WIND - ERGEBNIS - Tagsüber - Nachts. Urheber: Egon W. Kreutzer, Elsendorf.

[>Windkraftanlagen produzieren nur, wenn der Wind auch weht und bringen ihre volle Leistung nur unter optimalen Windbedingungen. Unter ungünstigen Umständen erbringen die regenerativen Energien, ganz unabhängig davon, wie hoch die installierte Leistung auch immer sein mag, nur einen minimalen Beitrag zur Energieversorgung, was ohne Backup-Lösungen zum sofortigen Zusammenbruch des Stromnetzes führt.« Egon W. Kreutzer]

► Deutschland macht sich erpressbar

Weiter müsste zum Laden der E-Autos das Stromnetz für höhere Leistungen ausgebaut werden. Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), die Lobby-Organisation der Energie- und Wasserwirtschaft in Deutschland, schätzt die notwendigen Kosten für Ladesäulen auf 9 Milliarden Euro. Hinzu kommt der Netzausbau nicht genannter Höhe. Die Stromkosten würden dadurch deutlich für alle erhöht, denn aus ideologischen Gründen käme ein Ausbaufisch auf den Ladestrom nicht in Betracht.

Schon heute haben wir bei hoher Nachfrage zu wenig Strom im Netz. Dann werden industrielle große Stromverbraucher, zum Beispiel Elektrolysen, abgeschaltet. Die Betreiber erhalten dafür eine Ausfallentschädigung, die sich inzwischen der Milliardenengrenze im Jahr nähert. Das Laden von E-Autos und der Betrieb von Wärmepumpen soll nun auch bei Strommangel begrenzt werden. Nach Plänen der Bundesnetzagentur (BNetzA) soll der Ladestrom bei Mangel halbiert werden. Dazu sollen die Ladesäulen Leistungsbegrenzer erhalten, die über das Internet zentral geschaltet werden können. Damit steht die Ladeinfrastruktur Hackern offen. Deutschland macht sich so in einem weiteren Feld neben der Energieversorgung erpressbar.

► Keine Einsparung fossiler Energie

Die Behauptung, E-Autos würden „ohne CO₂-Emissionen“ fahren, stimmt nicht. Die Emissionen sind lediglich verlagert. Mehr als die Hälfte des Stroms im deutschen Netz stammt von fossilen Brennstoffen, denn **Fakepower** kann keine gesicherte Leistung liefern. Weiter wird zur Herstellung der Akkus viel Kohle, Erdöl und Erdgas benötigt. E-Autos haben – nach Berechnungen des Ex-Ifo-Präsidenten Professor Hans-Werner Sinn – bis zur Verschrottung höhere CO₂-Emissionen als ein Auto mit Dieselmotor.

Elektroautos sind zudem teurer und schwerer als vergleichbare Dieselfahrzeuge. Ihr höheres Gewicht fordert mehr Energie. Das macht sich im Stadtverkehr und im bergigen Gelände bemerkbar. Auch beim Laden und Entladen des Akkus geht Energie verloren. Wer Energie sparen will, sollte den günstigen Dieselmotor nutzen und weiterentwickeln. Es ist eine Mär, dass E-Autos CO₂-emissionsfrei seien. Sie fahren mit Strom, der zu mehr als 50 Prozent mit Kohlenstoff haltigen Brennstoffen erzeugt wurde.

► Zurück zum Diesel!

Doch wohlhabende Gutmenschen nutzen die Subventionen und kaufen teure E-Autos, um sich dann als Klimaschützer zu brüsten. Mit dem Strom aus fossilen Brennstoffen und dem Bedarf an Kohle, Erdgas und Erdöl zur Herstellung des Autos und des teuren Akkus leisten sie keinen Beitrag zur Einsparung von Energie und CO₂-Emissionen.

Die Kaufsubventionen für E-Autos müssen gestoppt werden! Wer die guten Fahreigenschaften nutzen will, sollte dafür auch bezahlen. Dann können nur Großverdiener sich ein E-Auto leisten, das ansonsten ins Märchenland von Wirtschaftsminister Habeck gehört. 15 Millionen E-Autos in Deutschland sind ein frommer Wunschtraum. Wir sollten stattdessen den sparsamen Dieselmotor weiter entwickeln, statt ihn zu verdammen. Er hat das Potential für die optimale Nutzung der Antriebsenergie. Das ist der Weg zum Energiesparen.

Hans-Günter Appel

► Bitte nachf. Lesetipps und darunter die Videos beachten: (Liste wird stetig erweitert!!)

► **Die Implosion der Elektroauto-Branche. E-Autos ohne Zukunft. Hersteller ziehen sich reihenweise zurück.** E-Autos sollten die Rettung für's Klima sein. EU-Pläne verlangten das Aus für Verbrenner im Jahr 2035. Doch niemand dachte darüber nach, woher das Lithium für die Batterien kommen sollte und woher der Strom um sie zu laden. Es interessierte sich auch niemand über den Energieaufwand in der Produktion und die Fahrtüchtigkeit bei sehr hohen oder sehr niedrigen Temperaturen. Die Branche ist dabei einen Bauchfleck (Bauchklatz) zu machen.

Frankreichs Präsident Emmanuel Macron hatte einen Plan für Millionen von Elektrofahrzeugen pro Jahr. Bundeskanzler Olaf Scholz plante, bis 2030 15 Millionen Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen. Präsident Joe Biden übertrumpfte alle mit einem 174-Milliarden-Dollar-Plan, um die USA zum Weltmarktführer zu machen. « Von Dr. Peter F. Mayer, Wien | tkp.at, 07. Februar 2024, im KN am 08. Februar 2024 >> [weiter](#) [6].

► **Toyota: Elektroautos bleiben Minderheitsprogramm.** Seit einiger Zeit gibt es fast täglich Negativmeldungen über E-Autos. Händler aber Hersteller ziehen sich zurück. Nun stimmt auch der Vorstandsvorsitzende von Toyota, Akio Toyoda, in den Chor der Skeptiker ein. Er hat erklärt, dass Elektrofahrzeuge (EVs) den Automarkt niemals dominieren werden. Batteriebetriebene Elektroautos werden nur 30 % des weltweiten Marktanteils erreichen, sagte Toyoda voraus.

Die Äußerungen kommen zu einem Zeitpunkt, an dem Experten der Automobilindustrie Bedenken über die Bereitschaft der Verbraucher äußern, sich den „Netto-Null“-Zielen der Umweltagenda anzuschließen. Toyoda sagte, dass traditionelle Brennstoffautos sowie Hybrid- und Wasserstoff-Brennstoffzellen Fahrzeuge den Rest des Marktes ausmachen werden. « Von Dr. Peter F. Mayer, Wien | tkp.at, 25. Januar 2024 >> [weiter](#) [7].

► **Das winterliche E-Auto-Akku-Desaster: Tesla und andere E-Autos in der Kälte: tote Robots.** Die Leistungs- und Speicherefähigkeit von Akkus ist stark temperaturabhängig. Bei Minusgraden fällt beides in den Keller. Dieser Winter ist seit Ende November eindeutig kälter als in den Vorjahren. Das hat ziemlich negative Auswirkungen auf die Verwendbarkeit von E-Autos, wie die Tesla-Friedhöfe in Chicago zeigen. « Von Dr. Peter F. Mayer, Wien | tkp.at, 24. Januar 2024, im KN am 26. Januar 2024 >> [weiter](#) [8].

► **Winterkälte halbiert Batterieleistung: Schnee im Winter setzt E-Busse außer Gefecht.** Stell' Dir vor, es ist Winter und es schneit. „Damals“ war das „normal“, heute setzt es Behörden-Warnungen, der Verkehr in Großstädten bricht zusammen und so mancher fragt sich: woran liegt das alles? Ein Erlebnisbericht aus dem verschneiten Norwegen.

Gelegentlich schneit es ja im Winter, und je weiter nördlich bzw. höher die Lage, desto höher die Wahrscheinlichkeit von Schneefall. Hier in Norwegen schneit es aktuell, und dies tat es übrigens auch recht stark den ganzen Winter über, zuletzt vor zwei Wochen, insbesondere im Süden und Südosten des Landes, wo die Schneemassen zu nicht unerheblichen Problemen – Stromausfälle, blockierte Straßen und, man glaubt es kaum, „schneefrei“ in Schulen – geführt hat.

Im Großraum Oslo bricht übrigens nahezu regelmäßig bei „zu tiefen“ Temperaturen bzw. Schneefall der Öffentliche Nahverkehr zusammen, wie u.a. der eXXpress bereits im Dezember berichtet hatte: die Batterien der Autobusse machen bei „zu niedrigen“ Temperaturen schlapp, was übrigens keine „Verschwörungstheorie“ ist, sondern eine „dem Hausverstand“ geschuldete Binsenweisheit. Allgemein gilt, je nördlicher bzw. weiter im Landesinneren man lebt, desto mehr Dieselmotoren findet man. « Von Assoc. Prof. Dr. Stephan Sander-Faes, für tkp.at, im KN am 21. Januar 2024 >> [weiter](#) [9].

► **E-Mobilität: Ökologischer und ideologischer Irrsinn. Unverantwortliche und nicht praxistaugliche Illusion.** E-Autos sind gut für das Märchenland. Bis zum Jahr 2030 sollen nach den Plänen der Bundesregierung 15 Millionen Elektroautos in Deutschland fahren. Doch das ist ein Wunschtraum. Teure Anschaffung und teure Batterien, lange Ladezeiten, geringe Reichweiten und mit der Energiewende immer höhere Strompreise bremsen potentielle Käufer. « Von Hans-Günter Appel | ansage.org, im KN am 08. Januar 2024 >> [weiter](#) [2].

► **Der Verkauf von Elektroautos soll erzwungen werden: Autohändler werfen das Handtuch bei E-Autos.** In der EU und den USA wird versucht die Käufer zu E-Autos zu zwingen. Trotz massiver Stützung der Preise mit Steuergeld machen die Käufer nicht mit und Händler werden in den Ruin getrieben. Fast die Hälfte der Buick-Händler in den Vereinigten Staaten hat sich für eine Übernahme durch General Motors (GM) entschieden, um den Verkauf von Elektrofahrzeugen zu vermeiden. Verbraucherberichte zeigen, dass sich die Amerikaner zunehmend von diesen Fahrzeugen abwenden. « Von Dr. Peter F. Mayer, tkp.at, 28. Dez. 2023, im KN am 31. Dezember 2023 >> [weiter](#) [10].

► **Steuerung der Altauto-Richtlinie. Aktuelle Pläne würde nicht nur zur Enteignung von Fahrzeugen führen.** Der Staat kann ihr Auto dann künftig beschlagnahmen und verschrotten. Weiterhin gilt in der EU der (für viele höchst unrealistische) Plan, den Verbrenner-Motor ab 2035 zu verbieten. Das wäre das Ende des Individualverkehrs – im Namen der Klimaretterei. Nun arbeitet die EU an einem neuen Gesetz, das es den Staaten ermöglicht, ihr Auto beschlagnahmen und verschrotten zu können. Sofern das Auto nicht mehr den (willkürlich?) beschlossenen Richtlinien entspricht.

Konkret geht es um die Ausweitung und Erneuerung der „Altauto-Richtlinie“, die nun mit einer Reihe von neuen Kriterien erweitert werden soll. Das ist der erste Schritt. Der zweite Schritt: Sollte ihr Auto diese Kriterien nicht mehr erfüllen können, wird der Besitzer enteignet, das Auto beschlagnahmt und verschrottet. Im Namen des Klimas. « Von Thomas Oysmüller, tkp.at, 30. November 2023 >> [weiter](#) [11].

► **Für E-Autos brauchen wir um zwei Drittel mehr Strom als bisher.** Der Energiegehalt von Benzin und anderen Kraftstoffen wird in der Regel in Kilojoule gemessen. Er kann aber auch in Kilowatt- oder Megawattstunden angegeben werden. Brennstoffenergie und elektrische Energie sind schließlich beide gleichermaßen Energie. Angesichts der von der EU angestrebten Elektrifizierung des gesamten Verkehrs verdeutlicht diese Art der Messung die Fantasie dieser Politik. Die Menge an Elektrizität, die benötigt wird, um den normalen Kraftstoffverbrauch zu ersetzen, ist enorm.

Wer seine Energieabrechnungen kennt, kann sich davon leicht selbst überzeugen. Ein durchschnittliches Einfamilienhaus für eine Einkind-Familie braucht etwa 3500 kWh Strom und zwischen 15.000 bis 20.000 kWh Gas. Wobei angenommen wird, dass Gas nur für Heizung und Warmwasser verwendet wird, Kochen, Licht, TV etc aber den Strom verbraucht. « Von Dr. Peter F. Mayer, tkp.at, 07. August 2023 >> [weiter](#) [12].

► **Nachfrage stockt: E-Autos werden zum Ladenhüter. Massiver Nachfrageeinbruch bei privaten Elektroautos.** Der politisch geschürte Hype um das Elektroauto löst sich zunehmend in Luft auf. Wie bei allen planwirtschaftlichen Vorhaben, setzten sich letztendlich die Gesetze des Marktes durch. Diese Erfahrung scheint nun auch VW machen zu müssen, dessen E-Auto-Geschäft in Europa offenbar vor einem massiven Einbruch steht.

Händler schlagen Alarm, weil die Aufträge aus dem Privatbereich erheblich unter dem erwarteten Jahresziel liegen. Davon ist das gesamte E-Auto-Sortiment des Konzerns betroffen. Eine Sprecherin räumte ein, dass man derzeit eine „Kaufzurückhaltung bei den E-Autos“ spüre, dies sei jedoch auch bei anderen Herstellern der Fall. Eine Analyse des Datendienstleisters Marklines, ergab, dass Volkswagen zwischen Januar und Mai dieses Jahres in Europa 97.000 ID-Elektrofahrzeuge gebaut, aber nur 73.000 verkauft hat. Derzeit seien die VW-Werke noch damit beschäftigt, offene Auftragsbestände abzuarbeiten und auszuliefern, dies sei jedoch bis Herbst erledigt. Danach steht nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa, ein regelrechter Zusammenbruch der Nachfrage bevor. « Von Alexander Schwarz, Ansage.org, im KN am 13. Juli 2023 >> [weiter](#) [13].

► **Autofriedhöfe in China: Tausende neuer Elektroautos roten einfach vor sich hin.** In China gibt es riesige Parkplätze, auf denen fast fabrikneue Elektroautos stehen. Dahinter steckt wohl eine Masche der Hersteller, um hohe Zulassungszahlen vorweisen zu können.

In China wurden im vergangenen Jahr rund 5,7 Millionen Elektroautos zugelassen. Die Mehrzahl davon wurden von chinesischen Herstellern wie BYD oder Xpeng produziert. Bedeute

Marktanteile hat noch Tesla, aber nur rund 200.000 lassen sich den deutschen Anbietern zuordnen. Tausende von E-Autos verrotten auf Parkplätzen in China: Fahrzeuge sind fast fabrikneu

Doch anscheinend ist die hohe Zahl der Zulassungen aus chinesischer Fertigung zum Teil nur Fassade. Das zeigen Videos aus China, auf denen riesige Parkplätze mit Tausenden von fast fabrikneuen Elektroautos zu sehen sind. Gezeigt werden die Originalaufnahmen auf dem YouTube-Kanal serpentza, dessen Betreiber erklärt, dass die abgestellten Fahrzeuge Modelle von BYD aus dem Jahr 2021 sind. Sie hätten weniger als 31 Meilen auf dem Tacho und die Sitze sind noch mit Plastikfolien überzogen, als ob sie gerade aus der Fabrik gekommen sind. Zudem fällt auf, dass alle Autos ein Kennzeichen haben, also offiziell zugelassen sind.« Von Markus Hofstetter, Merkur.de, 10. Juli 2023 >>[weiter](#) [14].

»E-Autos erhöhen auch Brandrisiko in der Schifffahrt. Der Industrieversicherer der Allianz (AGCS) hat seine jüngste Schifffahrtsstudie veröffentlicht. Darin beschäftigt sich das Unternehmen auch mit den Auswirkungen der schnell wachsenden E-Mobilität auf die Branche. Demnach steigt durch Stromer in der globalen Schifffahrt die Gefahr von Bränden auf hoher See.

„Der allgemeine Trend zu mehr Nachhaltigkeit führt dazu, dass verstärkt Elektrofahrzeuge und batteriebetriebene Güter transportiert werden“, schreibt AGCS. „Eine weitere Gefahrenquelle ist der Transport potenziell hochentzündlicher Lithium-Ionen-Akkus, insbesondere auf Containerschiffen und Autotransportern.“ Artikel bei ecomento.de, 31. Mai 2023 >>[weiter](#) [15].

»DER VOLKSWAGEN ID.3: EINE GRÜN-GEWASCHENE SCHIMÄRE. Stellvertretend für andere E-Auto-Fabrikate und Modelle steht der Volkswagen ID.3 für eine üble Greenwashing-Inszenierung. Dr. Helmut Zell hat sich des Falls Volkswagen ID.3 angenommen und sowohl die vielversprechenden Verkaufsargumente von VW als auch die fragwürdige politische Förderung (Subventionierung) von E-Autos kritisch hinterfragt und ad absurdum geführt.

Der Schwindel rund um die angebliche Umweltverträglichkeit von E-Autos, die eine vermeintlich erheblich positivere Klimabilanz gegenüber Verbrennern aufweisen sollen, ist geradezu grotesk. Dem Bürger und Konsumenten soll der Bär aufgebunden werden, daß er oder sie sich bei Kauf eines E-Autos als verantwortungsbewusster Umweltschützer und "Klimaretter" mit reinem Gewissen fühlen soll. Dabei handelt es sich aber um einen arglistigen Trugschluss basierend auf falschen Aussagen und Werten - zudem werden viele Milliarden Euro Steuergelder als Subventionen vergeudet.« Von Peter A. Weber, 7. Dezember 2022 >>[weiter](#) [16].

»Der Fall des Volkswagen ID.3. - Der Traum von der Emissionslosigkeit. Tatsächlich stimmen VWs Behauptungen nicht! Der Fall des Volkswagen ID.3. - Der Traum von der Emissionslosigkeit. Tatsächlich stimmen VWs Behauptungen nicht! Die VW-Website mit der Überschrift „Die CO₂-Bilanz des Elektro-Fahrzeugs(Link ist extern)“ versichert dem Besucher stolz, dass der ID.3 kein CO₂ ausstößt: „CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km“ und „Der ID.3 ist der erste „bilanziell CO₂-neutrale Volkswagen.“

Wie klimafreundlich ist dieses E-Autos denn wirklich? Bei VW weiß man, dass ein Elektroauto bei der Herstellung und bei der Erzeugung für den Ladestroms erhebliche Mengen an CO₂ ausstößt. Wir prüfen diese Fragen anhand einer VW-Studie, die VW-Mitarbeiter aus der Technischen Entwicklung (alle mit Dokortitel!) zum ID.3 erarbeitet haben. «Von Dr. Helmut Zell, NDS, im KN am 6. Dezember 2022 >>[weiter](#) [17].

»Bundesgerichtshof: AGB-Klausel zur Fernabschaltung einer gemieteten Autobatterie für Elektrofahrzeuge durch den Vermieter unwirksam. BGH, Urteil vom 26.10.2022 – XII ZR 89/21; Vorinstanz: LG Düsseldorf, Urteil vom 11.12.2019 - 12 O 63/19; OLG Düsseldorf, 07.10.2021 - 20 U 116/20

Der Bundesgerichtshof (XII. Zivilsenat) hat mit Urteil vom 26.10.2022 (XII ZR 89/21) über die Zulässigkeit einer Klausel in Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Mietvertrags über eine Autobatterie für Elektrofahrzeuge entschieden, die dem Vermieter eine Fernabschaltung der Batterie ermöglicht.

Zur Sache: Der Kläger hat als Verbraucherschutzverein gegen die Beklagte, eine französische Bank, die Unterlassung der Verwendung von AGB-Klauseln bei Vermietung von Batterien für Elektrofahrzeuge geltend gemacht. Die Beklagte vermietet Batterien für von ihren Kunden gekaufte oder geleaste Elektrofahrzeuge. Hierfür verwendet sie "Allgemeine Batterie-Mietbedingungen", die ihr als Vermieterin im Fall der außerordentlichen Vertragsbeendigung durch Kündigung nach entsprechender Ankündigung die Sperre der Auflademöglichkeit der Batterie erlauben. Der Kläger macht geltend, die AGB-Klausel sei unwirksam, weil sie eine unangemessene Benachteiligung der Mieter enthalte. « Quelle: MIR Medien, Internet und Recht - Rechtsanwalt Thomas Ch. Gramespacher, November 2022 >>[weiter](#) [18].

»Grüner Pfusch: Vernichtung von Steuergeldern. E-Autos werden nach Einstreichen der Förderprämie ins Ausland verkümmelt und können beinahe als Neuwagen weiterverkauft werden. Wie alles, was diese Bundesregierung tut, gerät auch die Förderung der E-Mobilität zu einer peinlichen Farce, die nichts anderes bewirkt als die Vernichtung von Steuergeldern – im großen Stil. Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zeigen, dass von den zwischen Januar 2012 und Juli 2022 in Deutschland zugelassenen 890.000 Elektro-PKW zum 1. Juli 2022 nur noch 756.517 Fahrzeuge in Deutschland gemeldet waren.

Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass viele E-Auto-Käufer zunächst die Prämie einstreichen – und den Wagen dann mit Gewinn ins Ausland verkaufen. Käufer eines Elektro-Autos erhalten nämlich weiterhin bis zu 9.000 Euro an Förderung, ein Teil von Rest von den teilnehmenden Herstellern als Netto-Rabatt gewährt wird und ein Fixum von 6.000 Euro vom Staat kommt; dem Staat übrigens, der aktuell gerade die Straßenlaternen und Schaufensterbeleuchtung zum Behufe des Stromsparens abschalten lässt.« Von Alexander Schwarz | ANSAGE.org, im KN am 4. September 2022 >>[weiter](#) [19].

»Ei-ei-ei, Ei-dideldi, ID.3 - Volkswagen baut den Eidiedrei. Das stellt sich bei mir quer, denn entweder müsste das „i-deh-drei“ heißen, oder „ei-die-three“. Volkswagen heißt ja auch noch Volkswagen und nicht folks- oder people'swagen. Wer den Start in die Volumenproduktion von Elektroautomobilen des deutschest-denkbaren Automobilherstellers weltweit, mit einem Namen verbindet, der zweifellos in die Kategorie „denglisch“ fällt, sendet auch damit ein subtiles Zeichen demütiger Subordination.« Von Egon W. Kreutzer, im KN am 6. November 2019 >>[weiter](#) [20].

»Mikromobilität: Da rollt noch was. Wie sieht es mit der Umweltfreundlichkeit der E-Roller aus? In deutschen Großstädten fahren und stehen seit Mitte Juni 2019 nun auch noch tausende Elektroscooter rum. Die Arbeitsbedingungen für die Menschen, die sie nachts aufladen, sind oft ausbeuterisch. Auch sind die Gefährte nicht umweltfreundlich. Doch bei der aktuellen Aufregung gerät das zentrale verkehrspolitische Problem aus dem Blick.« Von Annette Jensen / ver.di Publik, im KN am 06. September 2019 >>[weiter](#) [21].

◆◆◆◆

»E-AUTO IN VOLLBRAND - Akkus reagierten | Flammen & starke Rauchentwicklung | Feuerwehr Langenfeld

»E-Auto gerät beim Laden in Brand« (Dauer 4:59 Min.)

»VW ID.3 zerstört, nachdem er in den Niederlanden in Flammen aufgegangen ist. Ein Volkswagen ID.3 in Groningen, Niederlande, ist in Flammen aufgegangen, wie von Meterniers veröffentlichte Videoaufnahmen zeigen.

Der Vorfall ereignete sich am Samstagmorgen, den 14. August 2021, kurz nachdem die Fahrerin ihr Fahrzeug vom Ladekabel getrennt hatte. Nachdem sie das Kabel herausgezogen hatte, setzte sie ihr Kind in den VW und bemerkte, dass Rauch aus dem Auto drang. Sie nahm ihr Kind sofort aus dem Auto und brachte sich in Sicherheit, bevor der Rettungsdienst gerufen wurde.

Obwohl die Feuerwehr zum Unfallort eilte, breitete sich das Feuer so schnell aus, dass es nicht mehr gelöscht werden konnte, bevor das Auto vollständig zerstört war. Auch ein Nissan LEAF, der hinter dem Auto stand, wurde beschädigt.« (-Sebastian Bell).

» Brennende E-Autos: Elektroschrott im Abklingbecken | SPIEGEL TV

Brennende Elektro-Autos sind für viele Feuerwehren eine große Herausforderung. Das Löschen dauert länger als bei Verbrenner-Motoren, einige Hersteller empfehlen eine 24-stündige Kühlung, ansonsten könne sich die Lithium-Batterie jederzeit wieder entzünden. Und auch die Entsorgung gestaltet sich schwierig: wohin mit dem Elektroschrott und dem Löschwasser?»

» Warum Tesla, GM und andere Elektroautohersteller ein Feuerproblem haben:

Elektrofahrzeuge bieten - so wird durch GREENWASHING behauptet - einen Weg in eine grünere Zukunft, aber sie können besonders gefährlich sein, wenn sie Feuer fangen. Während Autobrände nichts Neues sind und auch Brände von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ein Problem darstellen, sind Brände von Lithium-Ionen-Batterien extrem flüchtig und schwierig zu löschen, und es gibt nur wenige Ressourcen, die den Feuerwehrleuten helfen. Darüber hinaus mussten Autohersteller wie beispielsweise GM, Ford, Hyundai und Tesla aufgrund der Brandgefahr kostspielige Rückrufaktionen durchführen.«

» TV Doku: Brennende Elektroautos bei der Post (Dauer 11:35 Min.)

Langsam aber stetig wächst der Anteil von Elektro-Autos in Deutschland. Teile der Rettungskräfte stellt das vor neue Herausforderungen, denn die neuartigen Fahrzeuge beinhalten auch große Menge hochgiftiger Stoffe.«

» Tesla brennt unter Wasser im U-Boot-Modus - Tesla BURNS underwater in Submarine Mode (Dauer 4:14 Min.)

In diesem erstaunlichen Video zeigt Ihnen Captain Durham einen Vorfall, bei dem sich ein Tesla Model X an der Polk Street Boat Ramp in Hollywood, Florida, versehentlich in ein wassergebundenes Phänomen verwandelte. Was als routinemäßiger Start eines Jetskis begann, nahm eine elektrisierende Wendung, als der Tesla ins Wasser fiel und erstaunlicherweise Feuer fing und einen Unterwasserbrand entfachte, der stundenlang wütete, bevor er erfolgreich geborgen werden konnte.

Dieser Vorfall wirft ein Schlaglicht auf ein drängendes Problem bei Elektrofahrzeugen - die Anfälligkeit für Salzwasser, das zu einem Ausfall der Batterie führen kann. Es ist ein Weckruf für die Elektroauto-Gemeinschaft und Bootsfahrer, die sich der potenziellen Risiken beim Schleppen von Booten mit Elektroautos vielleicht nicht bewusst sind. Interessanterweise entdeckte Captain Durham bei seinen Recherchen zu diesem Vorfall ähnliche erschreckende Vorfälle auf der ganzen Welt, darunter einen in Spanien, an dem ein Model X beteiligt war, und einen weiteren in Port Moody, BC, wo ein Mitsubishi Highlander an der Bootsrampe des Rocky Point Park ein ähnliches Schicksal ereilte.«

► **Quelle:** Der Artikel von Hans-Günter Appel wurde am 11. Dezember 2023 unter dem Titel **«E-Autos sind gut für das Märchenland»** erstveröffentlicht auf ANSAGE.org >> [Artikel](#) [22]. **HINWEIS:** Der Gründer dieser Seite, Daniel Matissek, gewährte auf Anfrage in einem Email vom 22. Juni 2022 sein Einverständnis und die Freigabe, gelegentlich auf ANSAGE.org veröffentlichte Artikel in Kritisches-Netzwerk.de übernehmen zu dürfen. Dafür herzlichen Dank. Das Urheberrecht (©) an diesem und aller weiteren Artikel verbleibt selbstverständlich bei den jeweiligen Autoren und [ANSAGE.org](#) [3].

« [3]

ACHTUNG: Die Bilder, Grafiken, Illustrationen und Karikaturen sind **nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten folgende Kriterien oder Lizenzen, siehe weiter unten. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt, ebenso die Komposition der Haupt- und Unterüberschrift(en) geändert.

► Bild- und Grafikquellen:

1. GREENWASH DETECTED! Beim sogenannten Greenwashing wird dem Verbraucher vorgetäuscht, dass es sich um ökologisch korrekte und umweltfreundliche Produkte handelt. Den Produkten wird quasi ein grünes Mäntelchen umgehängt. Tatsachen werden absichtlich beschönigt oder vertuscht. Greenwashing bedeutet also bewusste Verbrauchertäuschung! **Foto:** fotdmike / Mike Langridge. [† 2011. R.I.P. Mike. Thank's for your great pics and activism]. **Quelle:** [Flickr](#) [23]. Die Datei ist mit der CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic ([CC BY-NC-ND 2.0](#) [24]) lizenziert.

2. Karikatur: Elektromobil - modern. Klimaschutz. **«Guck mal! Die Müllers in ihrem neuen Elektroauto. Ganz langsam -- und ganz blau?!? Bildunterschrift: "Die Batterie von Müllers Elektroauto ist fast leer -- da müssen sie sich eben zwischen Heizung und Nachhausekommen entscheiden!"**

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

[25]

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >> [weiterlesen](#) [26]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [27] und [HIER](#) [28].

⇒ [Götz Wiedenroth \(Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner\): wiedenroth-karikatur.de/](#) [29].

3. Elektroautos für Erwachsene und Kinder beim Stromtanken an einer Ladesäule. **Foto:** Togodumnus / Thomas Künzl. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [30]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 nicht portiert“ lizenziert ([CC BY-SA 3.0](#) [31]).

»Der übliche Ladeanschluss in Garagen hat eine Leistung von 11 Kilowatt (kW). Mit dieser Leistung ist der Akku in gut sieben Stunden aufgeladen. Öffentliche Ladesäulen haben meistens 22 kW Leistung. Dann sinkt die Ladezeit auf die Hälfte. Doch auch das ist viel zu lang. So haben meine Nachbarn, stolze Eigner eines E-Autos, für eine Fahrt von der Nordsee an den Bodensee ein Auto mit Verbrenner-Motor gemietet, um das Ziel an einem Tag zu erreichen. An den Autobahnen gibt es auch Schnellladestationen bis zu 300 kW Leistung, die die Ladezeiten auf weniger als eine halbe Stunde verkürzen. Doch dafür muss man löhnen: Die Stromkosten an diesen Säulen sind hoch und übersteigen oft die Tankkosten für einen Verbrenner-Motor.« (Von Hans-Günter Appel | [ansage.org](#), [im KN](#) [2] am 8.01.2024).

4. Karikatur: Ja, Elektroauto. Elektromobilität - ich mache mit. Akku sorgte für heftiges Brandereignis mit sehr schneller Brandausbreitung. **Bildunterschrift:** Dem Atom- und Klimatod erfolgreich entronnen!

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >> [weiterlesen](#) [26]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [32] und [HIER](#) [33].

⇒ [Götz Wiedenroth \(Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner\): wiedenroth-karikatur.de/](#) [29].

5. »Windräder sind der sichere Sargnagel für Deutschlands Wirtschaft. Windkraft-Ausbau: Ein Flop auf See und an Land gleichermaßen! - NEIN zur Totengräberpartei Bündnis90/Die Grünen. Industrie- und Wirtschaftszerstörung muß ein Ende haben. Sagt NEIN zur Klimasekte im Dt. Bundestag.« (-Helmut Schnug)

Offshore-Windparks (OWP) sind Windparks, die im Küstenvorfeld der Meere errichtet werden. Die im Deutschen gelegentlich benutzte Bezeichnung „Hochsee-Windpark“ für Offshore-Windparks ist jedoch falsch, da diese bisher nicht auf „hoher See“, sondern ausschließlich auf dem Festlandssockel errichtet werden.

Vattenfall stoppt den Bau eines Offshore-Windparks vor der Küste Großbritanniens: Grund seien Kostensteigerungen von bis zu 40 Prozent. Windräder sind der sichere Sargnagel für Deutschlands Wirtschaft. Windkraft-Ausbau: Ein Flop auf hoher See und an Land gleichermaßen. **Foto OHNE Textinet:** David Will / David Will, Niederlande (user_id:133929). **Quelle:** [Pixabay](#) [34]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [35]. >> [Foto](#) [36]. Das Foto wurde von Helmut Schnug auf den Kopf gestellt (upside down) und mit dem Textlet versehen.

6. Karikatur: Hier entsteht eine Windstromtrasse. Ein paar hundert Meter weiter, im Stau auf der Straße: **«Geschieht uns ganz recht, daß wir im Stau stehen, sagen wir in unserer Klimagruppe immer. Der Landschaftsverbrauch durch Straßenbau ist eh viel zu hoch!»** **Bildunterschrift:** Verdummt, ökodressiert und in die Irre geführt.

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer

Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >> [weiterlesen](#) [26]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [37] und [HIER](#) [38].

⇒ **Götz Wiedenroth (Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner):** [wiedenroth-karikatur.de/](#) [29].

7. Karikatur: E-Auto-Akkus auf Kosten horrenden Umweltschäden hergestellt - nach 5 Jahren Betrieb verschlissen; Ersatzakku unrentabel teuer. Schrottpresse. **Bin 85 Jahre - habe noch den ersten Motor.** - "Pah! Ich hab Elektro-Antrieb." - "Bin 90 Jahre - habe noch den ersten Motor." - "Akku verschlissen. Neuteil unrentabel." **Bildunterschrift:** Buchstabieren wir einmal das Wort "Ressourcenschonung"!

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Danach ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >> [weiterlesen](#) [26]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [39] und [HIER](#) [40].

⇒ **Götz Wiedenroth (Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner):** [wiedenroth-karikatur.de/](#) [29].

8. Karikatur: Radwege verbreitern, Autofahrer in schmalere Spuren und Staus zwingen. Soll das Klima verbessern helfen. Religiöser Wahn, Aberglaube -- oder beides? Bildunterschrift: "Ressourcenschonung" nach dem Geschmack von Klimaspinnern.

Karikatur: Copyright © Götz Wiedenroth. **Zur Person:** Götz Wiedenroth wird 1965 in Bremen geboren, beginnt seine berufliche Laufbahn als Industrie- und Diplomkaufmann. Kaufmännische Ausbildung bei der Daimler-Benz AG, Niederlassung Hamburg. Es folgten ein Studium der Wirtschaftswissenschaften / Betriebswirtschaftslehre an der Nordischen Universität Flensburg und der Universität Kiel, Abschluß dortselbst 1995. Beschäftigt sich während des Studiums als Kleinunternehmer mit der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kunst, organisiert Seminare, Ausstellungen und Kongresse zum Thema Kulturmanagement auf Schloß Glücksburg in Glücksburg. Arbeitet in Flensburg seit 1995 als freier Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner.

Seine ersten Karikaturveröffentlichungen erscheinen 1989 in der Flensburger Tagespresse. Von 1995 bis 2001 zeichnet er täglich für den Karikaturendienst von news aktuell, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Von 1996 bis 2016 erscheinen landes- und lokalpolitische Karikaturen aus seiner Feder in den Tageszeitungen des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags, Flensburg.

Der von Kindheit an passionierte Zeichner erhält 1997, 2001 und 2008 Auszeichnungsurkunden des "Deutschen Preises für die politische Karikatur", verliehen durch die Akademie für Kommunikation in Baden-Württemberg, Stuttgart. >> [weiterlesen](#) [26]. Herzlichen Dank für die Freigabe zur Veröffentlichung Ihrer Arbeiten im Kritischen Netzwerk. **Quelle:** [Flickr](#) [41] und [HIER](#) [42].

⇒ **Götz Wiedenroth (Karikaturist, Cartoonist, Illustrator und Zeichner):** [wiedenroth-karikatur.de/](#) [29].

Quell-URL: <https://kritisches-netzwerk.de/forum/e-mobilitaet-oekologischer-und-ideologischer-irrsinn>

Links

- [1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/10794%23comment-form>
- [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/e-mobilitaet-oekologischer-und-ideologischer-irrsinn>
- [3] <https://ansage.org/>
- [4] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/u17/greenwashing_greenwash_gruenfaerberei_gruenwaschen_gruenes_maentelchen_umhaengen_schoenfaerben_klimabilanzen_kundentauschung_kritisches-netzwerk.jpg
- [5] <https://naeb.de/>
- [6] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-implosion-der-elektroauto-branche>
- [7] <https://tkp.at/2024/01/25/toyota-elektroautos-bleiben-minderheitsprogramm/>
- [8] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-winterliche-e-auto-akku-desaster>
- [9] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/winterkaelte-halbiert-batterieleistung>
- [10] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/der-verkauf-von-elektroautos-soll-erzungen-werden>
- [11] <https://tkp.at/2023/11/30/neues-eu-gesetzt-sieht-massenhafte-beschlagnahmung-von-pkws-vor/>
- [12] <https://tkp.at/2023/08/07/fuer-e-autos-brauchen-wir-um-zwei-drittel-mehr-strom-als-bisher/>
- [13] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/nachfrage-stockt-e-autos-werden-zum-ladenhueter>
- [14] <https://www.merkur.de/wirtschaft/neu-parkplaetze-autofriedhoefe-verrotten-zulassungszahlen-byd-tesla-china-elektroauto-92348464.html>
- [15] <https://ecomento.de/2023/05/31/trend-zu-e-autos-erhoeht-brandrisiko-in-der-schiffahrt-allianz/>
- [16] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/der-volkswagen-id3-eine-gruen-gewaschene-schimaere>
- [17] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/von-wegen-emissionslosigkeit-der-fall-des-volkswagen-id3>
- [18] https://medien-internet-und-recht.de/volltext.php?mir_dok_id=3225
- [19] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/gruener-pfusch-vernichtung-von-steuergeldern>
- [20] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/ei-ei-ei-dideldi-id3-volkswagen-baut-den-eidiedrei>
- [21] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/mikromobilitaet-da-rollt-noch-was>
- [22] <https://ansage.org/e-autos-sind-gut-fuer-das-maerchenland/>
- [23] <https://www.flickr.com/photos/fotdmike/2674778713/>
- [24] <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.de>
- [25] https://www.wiedenroth-karikatur.de/Kunstmarkt/KunstmarktOriginalDigitalisatAblage/002/Inserat_Kauf_Drucke_Limitiert_Numeriert_Handsigniert.jpg
- [26] https://www.wiedenroth-karikatur.de/05_person.html
- [27] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/50919323873/>
- [28] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKari130613_Klimaschutz_Elektromobilitaet_Elektroauto_Reichweite_Heizung_Kaelte.html
- [29] <https://www.wiedenroth-karikatur.de/>
- [30] <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ElektromobilitaetBadNeustadt.jpg?uselang=de>
- [31] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de>
- [32] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/10336037704/>
- [33] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKari120416_Elektroauto_Elektroantrieb_Lithium_Ionen_Akku_Brandgefahr_Risiko.html
- [34] <https://pixabay.com/>
- [35] <https://pixabay.com/de/service/license/>
- [36] <https://pixabay.com/de/photos/windpark-windrad-windkraft-2057881/>
- [37] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/51003889713/>
- [38] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKari140611_Windenergie_Energiewende_Nord_Sued_Trasse_Flaechenverbrauch_Landschaftsverbrauch_Ideologie_Klimaschutz.html
- [39] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/52992710273/>
- [40] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKari230621_Elektromobilitaet_E-Auto_Irrweg_Umwelt_Schaeden_Ressourcen_Verschwendung_Akku_Lebensdauer_Ersatz_unrentabel.html
- [41] <https://www.flickr.com/photos/wiedenroth/53333247290/>
- [42] https://www.wiedenroth-karikatur.de/02_WirtKari231114_PKW_Fahrbahn_schmalere_Radweg_breitere_Schikane_Autofahrer_Dressur_Umerziehung_Klima_CO2_Wahn.html
- [43] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/akkugewicht>
- [44] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausbauziele>
- [45] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/batterieautos>
- [46] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/brandausbreitung>
- [47] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/brandgefahr>
- [48] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/brandproblematik>
- [49] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/brandrisiko>
- [50] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/busdepotbrände>
- [51] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dieselmotor>
- [52] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-autobrande>
- [53] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-automobile>

[54] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-autos>
[55] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-auto-verbot>
[56] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-busse>
[57] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektrifizierungshype>
[58] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektrifizierungswahn>
[59] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroantrieb>
[60] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroautomobile>
[61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroautos>
[62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektrobusbrand>
[63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroidiotie>
[64] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektromanie>
[65] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektromobilitat>
[66] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektromotor>
[67] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektroschwachsinn>
[68] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/elektrowahn>
[69] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/emissionsverlagerung>
[70] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/e-mobilitat>
[71] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/energiehunger>
[72] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/fakepower>
[73] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/geringe-reichweiten>
[74] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/greenwashing>
[75] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/grunomanie>
[76] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/hans-werner-sinn>
[77] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kaufsubventionen>
[78] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimadiktatur>
[79] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimahystnfrastuktur>
[80] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladeleistungen>
[81] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladeerie>
[82] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimaparanioa>
[83] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimaapokalyptiker>
[84] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimasekte>
[85] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimaspinner>
[86] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/klimawahn>
[87] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladeanschluss>
[88] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladeisaulen>
[89] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladestrom>
[90] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ladezeiten>
[91] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/landschaftverspargelung>
[92] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/lithium-ionen-akku>
[93] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/naeb-stromverbraucherschutz>
[94] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ressourcenschonung>
[95] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schnellladestationen>
[96] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/strombedarf>
[97] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stromkosten>
[98] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/strommangel>
[99] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/strompreise>
[100] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stromversorgung>
[101] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/subventionsabbau>
[102] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verbrauchertauschung>
[103] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verbrennerantrieb>
[104] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verbrennungsmotor>
[105] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/wasserbecken>
[106] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/windstromtrasse>
[107] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/wltp-reichweite>
[108] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/worldwide-harmonized-light-vehicles-test-procedure>