

STIMME UND GEGENSTIMME

KLARHEIT DURCH INTELLIGENTE ANALYTIKER
WENIGGEHÖRTES - VOM VOLK FÜRS VOLK!
FREI UND UNENTGELTICH
INSPIRIEREND
S&G



Medienmüde? Dann Informationen von ...
www.KLAGEMAUER.TV
Jeden Abend ab 19.45 Uhr



HAND-EXPRESS

NICHT GLÄSERNE BÜRGER - GLÄSERNE MEDIEN,
POLITIKER, FINANZMOGULE BRAUCHEN WIR!
WELTGESCHEHEN UNTER
DER VOLKSLUPE
S&G

~ AUSGABE 20/2020 ~
ELEKTROAUTO



DIE VÖLKER HABEN EIN RECHT AUF STIMME UND GEGENSTIMME

INTRO

Täglich werden in der Werbung neue E-Autos vorgestellt und als die Lösung für den Klimaschutz angepriesen. Die Käufer werden mit Förderungen gelockt, und es werden alle Anstrengungen unternommen, den Autofahrern diese Autogeneration schmackhaft zu machen. Die derzeitigen Kraftstoffautos verteuert man dagegen als CO₂-Schleudern.

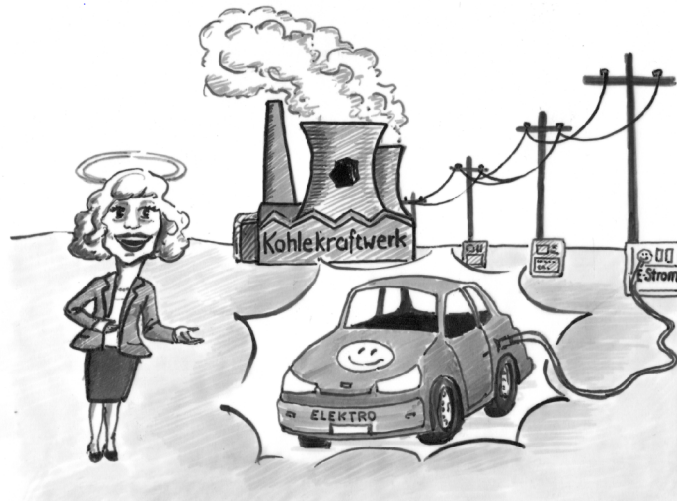
Der frühere E-Control-Chef Österreichs, Walter Boltz, meinte bereits im September 2012 sinngemäß: „Mit Ökologie hat das Elektroauto wenig am Hut. Wenn man den Kraftwerkseinsatz im europäischen Stromnetz ansieht, ist es tatsächlich ein Kohleauto, da zum Aufladen vorwiegend Kohlekraftwerke zum Einsatz kommen.“ Diese Aussage verdient auch heute noch eine nähere Betrachtung. Daher widmet sich diese Sonderausgabe den zahlreichen problematischen Aspekten der E-Mobilität und soll als Gegenstimme zur eigenen Meinungsbildung über E-Fahrzeuge beitragen. [1]

Die Redaktion (ncm./doa.)

„Mit Ökologie hat das Elektroauto wenig am Hut.“

doa. Der Lebenszyklus eines Autos teilt sich in fünf Bereiche: Rohstoffgewinnung, Fertigung, Verbrauchsstoffe bei der Nutzung, Unfallverhalten, Entsorgung und Recycling. In all diesen Punkten schneidet ein Elektroauto im Vergleich zu einem Euro-6-Diesel mit einer einzigen Ausnahme deutlich schlechter ab. Wird allein der reine Fahrbetrieb eines ZUVOR geladenen Elektroautos betrachtet, ist der CO₂-Ausstoß tatsächlich Null. Aber schon die Feinstaubemission ist beim Elektroauto größer, da diese unmittel-

bar vom Gewicht abhängt. Ein Elektroauto ist um einige 100 kg schwerer als ein vergleichbares herkömmliches Auto. Das Brandverhalten, z.B. bei einem Unfall, ist beim Elektroauto höchst problematisch. Zum Löschen und Entsorgen braucht es i.d.R. Spezialfirmen. Beim Laden der Akkus wird hauptsächlich Kohlestrom „getankt“ und so, z.B. aufgrund der Verluste, mehr CO₂ produziert, als bei vergleichbaren Euro-6-Dieseln. Wer kommt da auf die „Schnapsidee“, E-Autos als Klimaalternative hochzujubeln? [2]



„Schaut, mein neues, sauberes, grünes Auto!“

Reinen Bio-Strom gibt es nicht

gez. Strom muss genau zu dem Zeitpunkt erzeugt werden, in dem er verbraucht wird. Die Wahl der Kraftwerksarten erfolgt nicht willkürlich, sondern im Wesentlichen gestaffelt nach den Erzeugungskosten. Die gehen je nach Kraftwerkstyp von 10 €/MWh bei Atomkraft bis 90 €/MWh bei Gas/Ölkraftwerken. Daraus ergibt sich zwangsläufig die Einsatzreihenfolge (Merit-Order) der Kraftwerke:

ZUERST werden aufgrund von Abnahmeverpflichtungen Wind-/Solar-/Biomassekraftwerke eingesetzt.

DANACH – gestaffelt nach dem Produktionspreis – Wasser-, Atom-, Kohle-, Gas- und Ölkraftwerke, bis das Gleichgewicht zwischen Bedarf und Erzeugung erreicht ist. Diese Systematik gilt länderübergreifend (!) im gesamten westeuropäischen Stromnetz, mit dem derzeitigen Hauptanteil an Kohlestrom. Schon gewusst: Reinen Wind-/Solar-/Biomasse-Strom gibt es de facto nie? Zumal diese von ihrer Energiebilanz und Ressourcenausbeutung außerordentlich fragwürdig und noch weniger „grün“ sind als Kohlekraftwerke. [3]

Woher kommt der Strom zum Aufladen?

doa. Wer den Stromquellen für Elektroautos auf die Spur kommen will, sollte sich mit der „Merit-Order“, das ist die Einsatzreihenfolge der stromerzeugenden Kraftwerke, auseinandersetzen. Anhand der Einsatzreihenfolge der Kraftwerke lässt sich für eine gegebene Stromnachfrage zu jedem Zeitpunkt bestimmen, mit welcher Gattung an Kraftwerken der Ladestrom

für E-Autos gedeckt wird. Dieser Sachverhalt ist dem Großteil der Bevölkerung allerdings unbekannt. Daher hält sich der fatale Irrtum, dass auf Basis von grünen Stromverträgen auch grüner Strom geliefert wird. Aber so, wie wir das in der Werbung sehen, ist es aufgrund der Merit-Order in Wirklichkeit gar nicht! Müsste diese „grüne Verschleierung“ nicht als Betrug geahndet werden? [4]

Irreführung durch „Energimix“?

gez. Gemäß den spezifischen Erzeugungskosten geht bei Erhöhung des Strombedarfs das nächste teurere Kraftwerk ans Netz. Bei Verringerung des Strombedarfs wird logischerweise das teuerste Kraftwerk vom Netz genommen. Um Erzeugung und Verbrauch abzugleichen, wird somit keinesfalls die Kraftwerksleistung bei ALLEN Kraftwerken gleichmäßig erhöht oder

reduziert. Durch Betrachtung des tatsächlichen Kraftwerkseinsatzes ist klar erkennbar, dass für Elektroautos also nicht mit einem Energimix gerechnet werden kann, sondern vor allem mit dem Strom aus Kohlekraftwerken gerechnet werden muss. Dies gilt unabhängig vom gewählten Stromlieferant und ob dieser sich nun grün gibt oder nicht. [5]

Quellen: [1] www.derstandard.at/story/1345166833154/elektroautos-sind-nicht-die-loesung-interview-boltz-energieregulator-verkehr [2] www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/ | www.tz.de/auto/elektroautos-loeschen-brennende-akkus-zr-13204652.html | <https://diglib.tugraz.at/download.php?id=576a827abf001&location=browse>

[3] bis [5] siehe Seite 2

Virenwarnung! Gegenstimmen-Internetseiten werden leider immer wieder von Hackern mit Viren verseucht. Hier schützt der S&G-Handexpress – Infos kurz, bündig und ohne Internetzugang – Tipp für alle, die dennoch auf die Links zugreifen: Nie von einem PC mit wichtigen Daten ins Internet gehen!

Sie haben eine wichtige Info? Verfassen Sie einen kurzen Hand-Express-Artikel. – Nennen Sie darin Ross und Reiter!

Quellen möglichst internetfrei! – Und senden Sie Ihren Kurzartikel an SuG@infopool.info

E-Auto stößt bis zu viermal mehr CO₂ aus

gez. Ein kleines Elektroauto verbraucht pro 100 km rund 17 kWh Strom aus seiner Batterie. Zum Laden der Batterie ist aufgrund der Verluste ab Kraftwerk 26 kWh Strom erforderlich. Anhand der Einsatzreihenfolge der Kraftwerke wird der Ladestrom im günstigsten Fall (!) in Kohlekraftwerken erzeugt. Daraus resultiert für ein kleines Elektroauto eine CO₂-Emission von 263 g/km, also zweieinhalb Mal mehr als bei einem modernen Dieselauto! Ein großes Elektroauto stößt umgerechnet rund viermal soviel CO₂ aus! Wenn „Elektroautos in Wahrheit Kohleautos sind“ (Walter Boltz), warum werden dann alle Dieselautos verteuert? Cui bono – wer profitiert? *Recherche lohnt sich!* [6]

„Nichts ist schwerer und nichts erfordert mehr Charakter, als sich in offenem Gegensatz zu seiner Zeit zu befinden und laut zu sagen: Nein.“
Kurt Tucholsky, (1890–1935),
Journalist und Schriftsteller

„Dreckige“ Rohstoffe für saubere Autos

doa. Ein großes Problem bei der E-Mobilität ist auch die oft menschen- und umweltverachtende Rohstoffgewinnung von Kobalt und Lithium, sowie die höchst problematische Entsorgung der Batterien. Zehntausende Tonnen Kobalt, Lithium und Nickel werden jedes Jahr für die Herstellung von Batterien und Akkus verbraucht. Die Nachfrage wird sich künftig vervielfachen. Der Abbau dieser Rohstoffe ist schwierig und wird oft ohne Rücksicht auf Arbeitsschutz,

Menschenrechte oder Kinderarbeit betrieben. Die Lithiumförderung verbraucht Unmengen an Wasser. Das geschieht in zumeist ohnehin trockenen Gebieten, was diese zu Wüsten verkommen lässt. Elektroautos als umweltfreundlich zu bezeichnen ist eine ideologische Augenwischerei, die mit der Realität nichts zu tun hat. Im Grunde genommen ein riesiger Betrug an der Menschheit, der dringend aufgedeckt, geahndet und abgerechnet gehört. [7]

Stark eingeschränkte Mobilität bei E-Autos

gez. Ein modernes Dieselauto (z.B. Golf 7 1,6 TDI 90PS) hat eine Reichweite von ~1000 km innerhalb von 12 h. Der Aktionsradius eines einfachen Elektroautos (z.B. E-Golf 7) liegt bei ca. 200 km, danach muss das Fahrzeug geladen werden. Das bedeutet, dass die Fläche, auf der sich ein Mitteleuropäer binnen 12 Stunden frei und unabhängig bewegen kann, von ~3 Mio km² auf ~0,125 Mio km²* eingeschränkt wird. Die geringe Reichweite von Elektroautos bedeutet eine Reduktion der Reisefreiheit um 96 % auf Basis der optional erreichbaren Ziele. Und dies angesichts gigantischer Flächenverschandelung für „grünen“ Windstrom. Wesentlich teurere Elektroautos mit größerer Reichweite werden längerfristig nur Reichen zur Verfügung stehen. De facto wird durch das Vordringen der Elektrofahrzeuge unsere Mobilität eingeschränkt. Zufall oder Vorsatz? [8] □

*Berechnung: F=r²*Pi

Cui bono – Wem nützt es?

hm. Ganz entgegen den üppigen Werbekampagnen der Industrie und den grün-ideologischen Dogmen vonseiten der Politik kommt die E-Mobilität weder der Reduktion von CO₂, noch der Umwelt und schon gar nicht den Endverbrauchern, sprich durchschnittlichen Autofahrern, zugute! Die monetären Profiteure sind:

- Die E-Wirtschaft, da sich aufgrund der Preisbildung durch den Merit-Order-Effekt (siehe Artikel 3) mit dem höheren Strombedarf auch höhere Strompreise für den gesamten Kraftwerkspark ergeben.
- Die globalen Anlagenbauer wie Siemens, ABB, General Electric usw. erzielen durch zusätzlichen Kraftwerks- und Leitungsbau hohe Profite.
- Die hochpreisigen Elektroautos bedeuten Umsatz- und Ertragssteigerungen für die Autoindustrie.
- Der Staat profitiert, da mit den höheren Preisen mehr Steuern generiert werden.

Aufgrund der wesentlich geringeren Reichweite beim E-Auto und der zunehmenden Überwachungs- und Beschränkungsmöglichkeiten, insbesondere beim „autonomen“ Fahren, büßt das Automobil und damit der Bürger seine Beweglichkeits- und Autarkiemöglichkeiten stark ein. Hier sind die Architekten der Machtstrukturen die großen Gewinner. Doch nimmt der Bürger dies schon wahr? [9]

„Informationen schaden nur dem, der sie nicht hat.“
Kim da Silva (1943–2016)
Autor, Naturwissenschaftler

Schlusspunkt •

Gravierende Nachteile beim E-Auto sind die menschenverachtende Rohstoffgewinnung und Freiheitsbeschränkung, sowie die nutzlose Ressourcen- und Geldverschwendung. Die hier dargestellten Betrachtungen zur vielfach gepriesenen E-Mobilität zeigen auf, wie dreist auch hier die Menschen an der Nase herumgeführt werden. Daher müssen die einseitigen, lobbygesteuerten Informationen ein Ende haben.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön all jenen, die unermüdet und auch bei Gegenwind dranbleiben – egal ob sie recherchieren, Artikel schreiben oder sich um die regelmäßige Verteilung der S&G kümmern. DANKE!

Die Redaktion (doa.)

Quellen: [3] <https://de.wikipedia.org/wiki/Merit-Order> | https://de.wikipedia.org/wiki/Verband_Europ%C3%A4ischer_%C3%9Cbertragungsnetzbetreiber#/media/File:ElectricityUCTE.svg | *Schweizer Express Zeitung Ausgabe 9 ab S.42* [4] <https://de.wikipedia.org/wiki/Merit-Order> [5] www.spiegel.de/auto/aktuell/e-auto-schlechtgerechnet-die-ifo-studie-zur-co2-bilanz-a-1263622.html [6] <https://sedl.at/Elektroauto/Energieeffizienz> | www.infoquelle.org/Energie/Mobilitaet/Auto/ | <https://www.volker-quaschning.de/datserv/CO2-spez/index.php> [7] <https://www.welt.de/wirtschaft/article197804821/Kobalt-Lithium-und-Nickel-Hier-will-die-Welt-ihre-Batterie-Gier-stillen.html> | www.wasserraub.de/abbau-von-rohstoffen/ [8] https://de.wikipedia.org/wiki/VW_Golf_VII | <https://www.auto-data.net/de/volkswagen-golf-vii-variant-1.6-tdi-90hp-bmt-18429> | *Schweizer Express Zeitung Ausgabe 9 ab S.42* [9] <https://www.unendlich-viel-energie.de/mediathek/grafiken/bildung-des-boersenstrompreises-und-merit-order-effekt>

Beziehen Sie Ihre S&Gs bereits von einem „internetunabhängigen Kiosk“? Wenn nein, dann bitte melden unter SuG@infopool.info zur Vermittlung. Bitte selbst mindestens 3x kopieren und von Hand zu Hand weitergeben!

Evtl. von Hackern attackierte oder im Internet verschwundene Quellen sind in den S&G-Archiven gesichert.

Impressum: 2.5.20

S&G ist ein Organ klarheitsuchender und gerechtigkeitsliebender Menschen aus aller Welt. Ihre Artikel erhält sie von ihrer Leserschaft. Sie kommt, wann sie kommt, und es bestehen keinerlei kommerzielle Absichten.

Verantwortlich für den Inhalt:

Jeder Schreiber, Zeuge oder Verfasser sowie jeder, der eine Quelle angibt, ist nur für sich selbst verantwortlich. S&G-Inhalte spiegeln nicht unbedingt die Sichtweise der Redaktion wider.

Redaktion:

Ivo Sasek, Verlagsadresse: Nord 33, CH-9428 Walzenhausen

Auch in den Sprachen:

ENG, FRA, ITA, SPA, RUS, HOL, HUN, RUM, ISL, ARAB, UKR, TUR, SWE, LIT – weitere auf Anfrage

Abonnentenservice: www.s-und-g.info

Deutschland: AZZ, Postfach 0111, D-73001 Göppingen



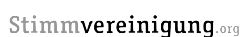
www.anti-zensur.info



www.klagenmauer.tv



www.panorama-film.ch



www.stimmvereinigung.org



www.agb-antigenozidbewegung.de



www.sasek.tv