

Felix Austen / / Interview

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

23. März 2026

Ölpreisschock, fossile Abhängigkeit und politische Blockaden: Die Energieökonomin Claudia Kemfert erklärt im Interview, wie die Deutsche Automobilbranche wieder Weltklasse wird, wie Gasheizungen zu Kostenfallen mutieren – und weshalb die Energiewende nicht das Problem, sondern die Lösung ist.

Der Krieg im Iran schickt den Ölpreis in astronomische Höhen. Gleichzeitig gerät der Klimawandel mehr und mehr aus den Fugen. Schlechte Luft verpestet die Innenstädte und Ungleichheit treibt einen Keil in unsere Gesellschaft.

Wäre es nicht fantastisch, wenn wir einen Weg finden würden, all diese Probleme auf einen Schlag anzugehen?

Die dezentrale Energiewende verspricht genau das. Sie macht uns unabhängig von fossilen Importen, senkt unsere Treibhausgasemissionen, verteilt die Gewinne des Energiesystems breiter im Volk und senkt die Energiekosten. Und die Luft bleibt rein.

Doch warum – und woran – stockt das Projekt noch immer? Warum gibt es so viele Widerstände gegen einen Wandel, der unterm Strich so große

Vorteile mit sich bringt? Und welche Impulse braucht die Energiewende jetzt, um wieder Fahrt aufzunehmen?

Kaum jemand kennt die Antworten so gut wie Claudia Kemfert. Sie ist Energieökonomin und erforscht seit Jahrzehnten, welche Vorteile die Energiewende auch wirtschaftlich mit sich bringen würde. Das »predigt« sie – laut eigenen Angaben – auch immer wieder in der Öffentlichkeit, wirbt in Talkshows für mehr Klimaschutz und liefert mit Scientists for Future die nötigen Fakten.

Wer ihr neues Buch »Kurzschluss« liest, ist für jede Stammtischdebatte über Für und Wider der Energiewende bestens gewappnet. Im Interview legt sie dar, was sie vom Begriff »Technologieoffenheit« hält, wie die deutsche Autoindustrie noch die Kurve bekommt – und was die richtigen Schlüsse aus dem derzeitigen Energiepreisschock sind.

Felix Austen: In Ihrem Buch widmen Sie dem Begriff »Technologieoffenheit« ein ganzes Kapitel. Warum war Ihnen das so wichtig?

Claudia Kemfert: Ich erkläre darin, warum der Begriff Technologieoffenheit mittlerweile zur Technologiebarriere geworden ist. Er klingt zunächst positiv – er suggeriert, man wolle alle Optionen offenhalten und prüfen. In der Praxis wird er aber häufig genutzt, um klare Entscheidungen zu vermeiden und die notwendige Transformation zu verzögern. Wenn die Politik ständig signalisiert, man könne vielleicht doch am Verbrenner festhalten, Wasserstoffautos oder E-Fuels ¹ kämen noch, oder man könne die Öl- und Gasheizung behalten – und das alles unter dem Schlagwort Technologieoffenheit –, dann werden Investitionen ausgebremst und verschoben. Unternehmen und Gesellschaft brauchen Verlässlichkeit und klare Leitplanken – also Technologieklarheit statt Technologieoffenheit.

Der Begriff wird also auch gezielt strategisch eingesetzt?

Claudia Kemfert: In meiner Wahrnehmung wird er häufig sehr ideologisch und strategisch eingesetzt. ^{#1} Technologieoffenheit klingt modern, ist aber oft nur ein anderes Wort für Stillstand oder sogar Rückschritt.

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Sie nennen die Automobilbranche als das wohl größte Beispiel für die negativen Folgen von Technologieoffenheit. Inwiefern schadet dieser Kurs der Industrie?

Claudia Kemfert: Der deutschen Autoindustrie hilft man nicht, indem man zusätzliche Unsicherheiten schafft. Die Zukunft liegt eindeutig in der Elektromobilität – das zeigt der Markt. China hat massiv investiert. Mehr Technologieklarheit würde der Branche deutlich mehr nützen als das Offenhalten vieler Pfade – das ist teuer und ineffizient. Die Branche hat weiterhin großes Potenzial und kann das Ruder noch herumreißen. Dafür muss man aber weg von verwirrenden Begriffen wie »Technologieoffenheit« und dem Eindruck, alte Technologien möglichst lange künstlich am Leben zu halten. Gleichzeitig leidet die Branche heute auch darunter, dass sie zu spät umgesteuert hat. Hätte sie früher gehandelt, könnte sie heute deutlich besser mithalten.

Ist die Industrie denn inzwischen konsequent auf E-Mobilität umgeschwenkt – oder ist das immer noch eine Schlingerpartie?

Claudia Kemfert: Es ist weiterhin ein Schlingerkurs. Von der Politik braucht es klare Rahmenbedingungen, klare CO₂-Grenzwerte, mehr Ladeinfrastruktur – keine Kehrtwenden beim Verbrennerausstieg. ^{*2} China dominiert Elektromobilität und Digitalisierung – wir hinken hinterher. Es muss entschlossen umgesteuert werden, alles andere ist ein industriepolitischer Kurzschluss.

Chinesische E-Autos gelten gerade in Sachen Bordelektronik als haushoch überlegen. Wenn wir bei der Digitalisierung so weit zurückliegen – wo sehen Sie noch vorhandenes Know-how, mit dem Deutschland bei der E-Mobilität wieder tonangebend sein könnte?

Claudia Kemfert: Die deutschen Hersteller haben weiterhin enorme Stärken in der Fahrzeugtechnik: Effizienz, Sicherheit und industrielle Fertigung auf höchstem Niveau sind klare Vorteile. Bei Batterietechnologien, Recycling, Leistungselektronik ^{*3} und Fahrzeugplattformen ^{*4} kann Deutschland aufholen und in Teilen sogar führend werden, wenn jetzt konsequent gehandelt wird. Elektromobilität muss in ein Gesamtsystem integriert werden: die Batterie als Beitrag zur

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Netzstabilität, bidirektionales Laden ^{*5} als Kostenvorteil für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie heimisch erzeugter erneuerbarer Strom zum Laden. Die Industrie hat ihre besten Jahre nicht hinter sich, sondern vor sich – wenn sie den Wandel zur Elektromobilität entschlossen vollzieht. ^{#2}

Sie sind viel im Gespräch mit Führungspersonal aus Politik und Wirtschaft. Haben Sie den Eindruck, dass diese die Zeichen der Zeit erkannt haben?

Claudia Kemfert: Ich erinnere mich gut an eine Diskussion vor etwa 20 Jahren, als ich mit sehr renommierten Unternehmenslenkern der Automobilbranche auf dem Podium saß und gesagt habe, dass die Reise in Richtung Elektromobilität gehen wird – woraufhin alle schallend lachten. Ich habe damals auch prognostiziert, dass die Elektromobilität aus China kommen könnte. Daraufhin wurde mir erklärt, warum China keine Autos bauen könne und der deutsche Markt uneinholbar sei. Heute wissen wir: Man hätte die Entwicklung damals durchaus erkennen können. Aus dieser Phase des Nichtverstehens sind die Konzerne inzwischen heraus – aber sie sind noch nicht vollständig dort, wo sie sein müssten. Zudem sind sie teilweise in politischen Rahmenbedingungen gefangen, die eher verunsichern als Orientierung geben. Es wäre besser, die Politik würde klare und verlässliche Leitplanken setzen – etwa CO₂-Grenzwerte konsequent einhalten, statt sie immer wieder infrage zu stellen oder zu verschieben. Das mag einzelnen Unternehmen kurzfristig helfen, ist aber keine tragfähige Strategie für die Zukunft.

Die aktuelle Bundesregierung hat die E-Auto-Prämie ^{#3} wieder eingeführt und es gibt eine Gesetzesänderung beim bidirektionalen Laden. Sind das sinnvolle Maßnahmen?

Claudia Kemfert: Das bidirektionale Laden geht definitiv in die richtige Richtung. Zuvorderst brauchen wir jedoch einen schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien sowie deutlich mehr Ladeinfrastruktur. Und Elektromobilität darf kein Projekt nur für Besserverdienende sein. In Frankreich funktioniert das Social-Leasing-Programm ^{*6} sehr gut: Menschen mit geringem Einkommen erhalten spezielle Leasingkonditionen für Elektrofahrzeuge. Das wäre deutlich besser als

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

einseitige Kaufprämien, die oft schnell verpuffen, Mitnahmeeffekte generieren und sozial ungerecht wirken. Außerdem darf man das Thema nicht allein auf Elektrofahrzeuge verengen: Mehr ÖPNV, ein verbesserter Schienenverkehr, ein günstigeres Deutschlandticket sowie Rad- und Fußwege gehören ebenfalls dazu.

Wechseln wir zum Thema Heizen. Die neue Bundesregierung hat das Gebäudeenergiegesetz (GEG) gerade reformiert. ^{#4} Wie bewerten Sie das?

Claudia Kemfert: Diese Reform bringt zu viele Unsicherheiten – für Haushalte, Unternehmen und Investoren. Wenn fossile Heizungen länger erlaubt bleiben, verzögert sich der notwendige Umbau des Wärmesektors. Eigentlich bräuchten wir eine deutliche Beschleunigung, etwa eine Verdopplung der energetischen Sanierungsrate ^{#5} – das wird hier jedoch gar nicht adressiert. Wer jetzt in eine Gasheizung investiert, läuft in eine Kostenfalle: ^{#6} Durch steigende CO₂-Preise und absehbar höhere Gaspreise wird fossiles Heizen künftig deutlich teurer. Die sogenannte »Biotreppe« ^{#7} – also der steigende Anteil von Biogas im Heizsystem – haben wir uns genauer angeschaut: Nachhaltige Biomasse steht in dem benötigten Umfang langfristig schlicht nicht zur Verfügung, sie ist enorm teuer und im Heizungsbereich ineffizient eingesetzt. Wer sich heute noch eine Gasheizung einbaut, kauft sich damit eine Kostenfalle für die nächsten 20 Jahre. Das trifft insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen überproportional hart.

Wenn wir Biogas verstromen und damit Wärmepumpen ^{#7} betreiben, wäre das doch um ein Vielfaches effizienter!

Claudia Kemfert: Ganz genau. Das wertvolle Biogas sollte man nicht in ineffizienten Heizungen verschwenden – weder aus Kosten- noch aus Nachhaltigkeitsgründen. Wir haben begrenzte Flächen, und Biomasse steht in Konkurrenz zu Agrarflächen. Sinnvoller ist der Einsatz im Industriebereich, in der Kraft-Wärme-Kopplung ^{#8} oder zur Verstromung in Spitzenlastzeiten. Biomasse ist eine knappe Ressource und sollte nur dort eingesetzt werden, wo es keine Alternativen gibt.

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Die Wärmepumpenbranche steht für über 100.000 Jobs in Deutschland. Warum fällt das in der Debatte um Arbeitsplatzsicherung so völlig unter den Tisch?

Claudia Kemfert: Das ist mir auch ein Rätsel. Es handelt sich um einen zentralen Zukunftsmarkt – mit deutschen Arbeitsplätzen und hoher industriepolitischer Relevanz. Der Großteil der Wertschöpfung entsteht im Inland – im Gegensatz zu fossilen Energien, für die wir jedes Jahr Milliarden ins Ausland überweisen. Die Kampagne gegen das Gebäudeenergiegesetz hat zu enormer Verunsicherung geführt und viele Jobs vernichtet. Wärmepumpenhersteller hatten bereits Hallen zur Fertigung aufgebaut, die inzwischen wieder zurückgebaut wurden – mit entsprechenden Jobverlusten. Wir lamentieren über jeden Jobverlust in der Automobilindustrie, aber die Chancen und Verluste in der Wärmepumpenbranche finden kaum Beachtung. Das haben wir bei Solar- und Windenergie auch schon erlebt.

Stichwort Lobbyismus: Sind die politischen Entscheidungen beim Heizungsgesetz schlicht Geschenke an die Gaslobby? ^{#8}

Claudia Kemfert: Die fossile Energieindustrie ist seit Jahrzehnten etabliert und verfügt über sehr starke und gut vernetzte Lobbystrukturen. Die Wärmepumpenbranche ist dagegen vergleichsweise jung, mittelständisch geprägt und stärker auf Innovation als auf politische Einflussnahme ausgerichtet. Die aktuelle Strategie der Wirtschaftsministerin ist deutlich fossil geprägt – mehr Gaskraftwerke als geplant, und beim Heizungsgesetz wird den Menschen suggeriert, sie könnten ihre Gas- oder Ölheizung behalten. Das ist fahrlässig, ich würde sogar sagen grob fahrlässig gegenüber den Menschen – und sozial ungerecht. Welche konkreten Interessen und Einflussnahmen hinter dieser starken Fossillastigkeit stehen, sollte genauer untersucht werden.

Die Kampagne gegen das Heizungsgesetz 2023 ^{#9} war in ihrer Aggressivität ein Novum, schreiben Sie in Ihrem Buch. Hat Sie das damals überrascht?

Claudia Kemfert: Ja, es war eine beispiellose Kampagne – sehr aggressiv, teils auch mit persönlichen Angriffen. Die Debatte hat gezeigt, wie stark Desinformation politische Prozesse beeinflussen kann. Viele falsche

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Darstellungen haben gezielt Ängste in der Bevölkerung geschürt. Die Lehre daraus ist für mich klar: Fakten statt Fake News, wissenschaftliche Klarheit statt Desinformation. Ich habe 2023 versucht, das Heizungsgesetz in der Öffentlichkeit zu verteidigen, was ich durchaus skurril fand, weil es von politischer Seite selbst nur unzureichend vertreten wurde. Dabei hat die Ampelregierung im Kern lediglich umgesetzt, wozu wir europarechtlich verpflichtet sind. Das ist kein Ideologieprojekt, sondern notwendige und sachlich begründete Politik. Und was mich besonders umtreibt: Wir laufen gerade wieder in eine fossile Energiekrise. Wie viele Weckrufe brauchen wir noch?

Sie machen sich viele Gedanken über Kommunikation und verweisen auf die Fakten. Aber reichen die aus, wenn solche Hetzkampagnen gefahren werden? Welche Kommunikation funktioniert aus Ihrer Erfahrung wirklich?

Claudia Kemfert: Kommunikationswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler können diese Frage sicher fundierter beantworten als ich. Was ich jedoch für entscheidend halte: Wissenschaft muss konsequent bei den Fakten bleiben – und diese deutlich häufiger, verständlicher und sichtbarer kommunizieren. Das heißt auch: regelmäßig Studien veröffentlichen, Ergebnisse einordnen und aktiv in die Öffentlichkeit tragen. Initiativen wie Scientists for Future mit inzwischen rund 26.000 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern zeigen, wie wichtig und wirkungsvoll diese gemeinsame Stimme sein kann. Gleichzeitig habe ich den Eindruck, dass wir uns zu oft von polemischen Kampagnen treiben lassen und im vorauseilenden Gehorsam Themen setzen, die wir gar nicht setzen müssten. Stattdessen wäre es häufig klüger, standhaft bei den eigenen Erkenntnissen zu bleiben und sich nicht in jede zugespitzte Debatte hineinziehen zu lassen. Manchmal gehört zur guten Kommunikation auch, Lautstärke nicht mit Relevanz zu verwechseln – und gezielte Provokationen bewusst zu ignorieren.

Sie schreiben in Ihrem Buch von 85 Milliarden Euro, ^{#10} die wir jährlich für Subventionen fossiler Brennstoffe ausgeben. Wie setzen sich diese zusammen?

Claudia Kemfert: Diese Zahl stammt vom Umweltbundesamt und umfasst sowohl direkte als auch indirekte Subventionen. Dazu zählen

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

unter anderem Steuervergünstigungen für Diesel, das Dienstwagenprivileg, ⁹ Ausnahmen bei der Energiesteuer sowie Entlastungen für energieintensive Industrien. ¹⁰ Hinzu kommen staatliche Unterstützungen für fossile Infrastrukturen. Diese Subventionen verzerren den Wettbewerb systematisch zulasten klimafreundlicher Technologien und bremsen Investitionen in die Energiewende. Wir fördern also jedes Jahr fossile Energien mit enormen Summen – und wundern uns gleichzeitig, warum der Umstieg auf saubere Alternativen nicht schneller vorankommt.

Würden sich erneuerbare Energien bei fairem Wettbewerb ohne Subventionen auf beiden Seiten durchsetzen?

Claudia Kemfert: Die Produktionskosten erneuerbarer Energien sind heute bereits deutlich niedriger als die fossiler Energien – bei fairem Wettbewerb würden sie sich daher klar durchsetzen. Allerdings befinden wir uns noch mitten in der Transformation des Energiesystems. Dafür braucht es weiterhin Investitionen in Speichertechnologien, die Digitalisierung der Netze, intelligente Stromsysteme ¹¹ und die Ladeinfrastruktur. Wären diese Voraussetzungen bereits vollständig geschaffen, kämen erneuerbare Energien auch ohne zusätzliche Förderung aus. Gleichzeitig gilt: Ein nahezu vollständig erneuerbares Energiesystem ist technisch in etwa 10 Jahren erreichbar – und in rund 20 Jahren könnten wir die Energiewende weitgehend abgeschlossen haben. Das eigentliche Problem ist jedoch die Schieflage in der Debatte: Wir sprechen permanent über die Kosten der Energiewende, blenden aber die viel größeren Kosten der Nichtenergiewende aus: steigende Preise für fossile Energien, Krisenschocks wie in der Gaskrise, geopolitische Abhängigkeiten sowie enorme Klima- und Folgekosten. Nicht der Umbau ist teuer – teuer ist das Festhalten am fossilen System.

Der Krieg im Iran ist eine von inzwischen so vielen Warnungen, dass unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen hoch riskant ist. Warum verfängt dieses Argument trotzdem nicht?

Claudia Kemfert: Das treibt mich wirklich um. Deutschland zahlt jedes Jahr rund 80 bis 100 Milliarden Euro für fossile Energieimporte – Geld,

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

das ins Ausland abfließt und uns abhängig macht. Jeder Konflikt im Nahen Osten schlägt direkt auf Spritpreise, Heizkosten und Inflation durch. Was ich gerne »Fossilokratie« nenne: Wir tun immer so, als sei es ein Naturgesetz, dass wir Öl und Gas importieren – und blenden dabei aus, welche Kosten und Risiken diese Abhängigkeit verursacht. Dabei haben wir spätestens durch die fossile Energiekrise infolge des Russlandkonflikts gesehen, wie teuer uns diese Abhängigkeit zu stehen kommt. Nicht die Energiewende ist teuer. Teuer ist die fossile Abhängigkeit. Und jeder geopolitische Konflikt erinnert daran, warum erneuerbare Energien auch eine Frage von Sicherheit und wirtschaftlicher Stabilität sind.

Der Krieg im Iran ^{#11} hat weltweit die Öl- und Benzinpreise in die Höhe getrieben. Da will die Regierung nun gegensteuern. Was halten Sie von Tankrabatten oder vom aktuell diskutierten Kraftstoffpreisanpassungsgesetz?

^{#12}

Claudia Kemfert: Das geht in die völlig falsche Richtung. Wir brauchen keinen Tankrabbatt – der hat beim letzten Mal nicht funktioniert, weil das Geld in die Margen der Mineralölkonzerne geflossen ist. Stattdessen sollten wir das Kartellamt stärken und über eine Übergewinnsteuer auf fossile Energien nachdenken: Wenn Konzerne in Krisenzeiten Zusatzgewinne einfahren, erschließt sich mir nicht, warum man diese nicht abschöpfen und an Bedürftige weitergeben sollte. Ein Kraftstoffpreisanpassungsgesetz kann zwar die Transparenz erhöhen und kurzfristig helfen, verhindert aber nicht, dass Preise einmal am Tag auch deutlich steigen können – deshalb ist die Stärkung des Kartellamts entscheidend, während das eigentliche Problem der fossilen Abhängigkeit ungelöst bleibt.

Was wären die sinnvolleren Alternativen?

Claudia Kemfert: Ich plädiere – gefühlt zum tausendsten Mal – für ein Klimageld: Eine Pro-Kopf-Rückerstattung, von der einkommensschwache Haushalte überproportional profitieren würden, weil ihr Energieverbrauch in der Regel geringer ist. Man hat bei der letzten Regierung sogar schon herausgefunden, wie man es technisch

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

auszahlen könnte. Nur leider hat es viel zu lange gedauert, ohne dass es umgesetzt wurde. Jetzt wäre der richtige Moment, es endlich einzuführen. Dazu brauchen wir zielgerichtete Unterstützung bei Heizungskosten und beim Heizungstausch, eine Stärkung des ÖPNV – das 9-Euro-Ticket hat eindrucksvoll gezeigt, dass Menschen umsteigen, wenn der Preis stimmt – sowie Social-Leasing-Programme und mehr Carsharing-Angebote als echte Alternativen zum eigenen Auto.

Wäre die aktuelle Krise mit steigenden Preisen nicht eigentlich die perfekte Gelegenheit, alternative Mobilität zu verkaufen – statt den Sprit wieder billiger zu machen?

Claudia Kemfert: Ganz genau. Solche Krisen zeigen, wie verletzlich wir durch unsere Abhängigkeit von Öl sind, und genau deshalb sind sie auch ein Weckruf für Alternativen. Es geht nicht darum, steigende Spritpreise kurzfristig wegzudämpfen, sondern darum, die Ursachen anzugehen. Elektromobilität, guter öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote – all das macht uns unabhängiger, stabilisiert langfristig die Kosten und schützt das Klima. Glücklicherweise fangen auch immer mehr Medien an, zu verstehen, dass man nicht nur über steigende Spritpreise berichten sollte, sondern über Lösungen. Und genau deshalb bin ich auch froh über das Gespräch hier.

Das sind wir auch. Danke dafür!

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Zusätzliche Informationen

- *1 E-Fuels sind synthetische Kraftstoffe, die aus Strom, Wasser und CO₂ hergestellt werden. Sie können theoretisch in normalen Verbrennungsmotoren genutzt werden. Kritiker bemängeln: Die Herstellung ist extrem energieaufwendig und teuer – der Wirkungsgrad liegt weit unter dem eines Elektroautos.
- *2 Die EU hat beschlossen, ab 2035 keine neuen Pkw mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zuzulassen. Nur noch emissionsfreie Fahrzeuge – also vor allem Elektroautos – dürfen dann neu verkauft werden. Der Beschluss wird politisch immer wieder infrage gestellt.
- *3 Darunter versteht man die elektronischen Bauteile, die in Elektroautos den Stromfluss zwischen Batterie, Motor und Ladesystem steuern. Sie sind entscheidend für Effizienz und Reichweite – und ein Bereich, in dem Deutschland technologisch noch aufholen kann.
- *4 Die technische Grundarchitektur eines Autos – also Bodengruppe, Antriebssystem und Elektronik. Wer eine eigene Elektroplattform entwickelt, kann darauf viele verschiedene Modelle aufbauen. Chinesische Hersteller sind hier bereits weit vorn.
- *5 Elektroautos können nicht nur Strom tanken, sondern ihn auch wieder ins Netz oder ins Haus zurückspeisen. Das Auto wird zum Solarspeicher – praktisch etwa, wenn tagsüber Solarstrom gespeichert und abends genutzt wird. Eine Gesetzesänderung macht das in Deutschland nun einfacher.

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

- *6 Dahinter verbirgt sich ein französisches Förderprogramm, das einkommensschwachen Haushalten günstige Leasingkonditionen für Elektroautos bietet – teilweise für unter 100 Euro im Monat. Das Programm war so erfolgreich, dass es zeitweise wegen Übernachfrage gestoppt werden musste.
- *7 Dahinter verbirgt sich eine Regelung im reformierten Gebäudeenergiegesetz, die es erlaubt, Gasheizungen weiter zu betreiben – sofern dem Gas schrittweise steigende Anteile an Biogas oder anderen »grünen« Gasen beigemischt werden. Kritiker:innen bezweifeln, dass nachhaltige Biomasse in dem benötigten Umfang überhaupt verfügbar ist.
- *8 Bei der Kraft-Wärme-Kopplung werden gleichzeitig Strom und Wärme erzeugt – zum Beispiel in einem Blockheizkraftwerk. Ein Generator erzeugt dann zum Beispiel gleichzeitig Heizwärme und Strom für ein Wohnquartier. Der Vorteil: Die eingesetzte Energie wird doppelt genutzt, der Wirkungsgrad ist deutlich höher als bei getrennter Erzeugung.
- *9 Wer einen Dienstwagen auch privat nutzt, muss diesen Vorteil zwar versteuern – aber zu einem pauschalen Satz, der in der Regel weit unter dem tatsächlichen Wert liegt. Das begünstigt vor allem teure und oft große Fahrzeuge und wird als versteckte Subvention für fossile Mobilität kritisiert.
- *10 Gemeint sind Branchen wie Stahl, Chemie oder Zement, die sehr große Mengen an Energie benötigen. Sie zahlen in Deutschland teils deutlich reduzierte Energiesteuern und Netzentgelte – eine Subvention, die den Wettbewerb zugunsten fossiler Energieträger verzerrt.
- *11 Auch »Smart Grids« genannt: Stromnetze, die durch digitale Steuerung Angebot und Nachfrage in Echtzeit ausbalancieren. So kann etwa überschüssiger Solarstrom gezielt dorthin geleitet werden, wo er gerade gebraucht wird – zum Beispiel in Elektroautos oder Hausspeichern.

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

- *12 Ein geplantes Gesetz, das Tankstellen verpflichten soll, Kraftstoffpreise nur noch einmal täglich erhöhen zu dürfen. Ziel ist es, kurzfristige Preisspitzen zu dämpfen. Kritiker:innen halten das für wirkungslos – und sehen darin eher ein politisches Signal als eine echte Entlastung.

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

Quellen und weiterführende Links

- #1 In diesem Interview erfährst du, wie Ideologie die
 Wirtschaftswissenschaften beeinflusst
<https://perspective-daily.de/article/4226>

- #2 Norwegen zeigt, wie ein entschlossener Wandel zur E-Mobilität aussieht
 <https://perspective-daily.de/article/4111>

- #3 So sieht die derzeitige E-Auto-Prämie aus
 <https://perspective-daily.de/article/4124>

- #4 Hier findest du einen Kommentar zur Reform des Heizungsgesetzes
 <https://perspective-daily.de/article/4185>

- #5 Eine Studie zeigt, dass Wärmepumpen auch in Altbauten deutlich öfter
 funktionieren als gedacht
<https://perspective-daily.de/article/4014>

- #6 Chris Vielhaus kommentiert den derzeitigen Ölpreisschock
 <https://perspective-daily.de/article/4306>

- #7 Mit diesem Grundlagentext verstehst du endlich, wie die Wundermaschine
 Wärmepumpe genau funktioniert
<https://perspective-daily.de/article/2231>

- #8 Dieser Text entlarvt den Mythos vom »sauberen« Erdgas
 <https://perspective-daily.de/article/2312>

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/

#9 2 Journalistinnen haben die Drahtzieher:innen hinter der Kampagne
aufgedeckt

<https://perspective-daily.de/article/3777>

#10 Die Klima-Allianz gibt ein Update zur Berechnung des Umweltbundesamtes
von 2021 (2025)

<https://www.klima-allianz.de/publikationen/publikation/analyse-umweltschaedliche-subventionen-und-anreize-im-koalitionsvertrag>

#11 Antworten auf die 5 wichtigsten Fragen zum Irankrieg

<https://perspective-daily.de/article/4182>

Felix Austen

»Technologieoffenheit ist nur ein anderes Wort für Stillstand«

perspective-daily.de/article/4307/