

Niemand wird fossile Treibstoffe aufgeben, wenn die Kosten dafür schmerzhaft werden

geschrieben von Chris Frey | 24. November 2021

[Francis Menton, MANHATTAN CONTRARIAN](#)

Wie ich bereits in meinem [Beitrag](#) vom vergangenen Sonntag erwähnt habe, kann kein noch so gutes Gerede über den so genannten „[Klimapakt von Glasgow](#)“ die offensichtliche Tatsache verschleiern, dass sich niemand auf irgendetwas geeinigt hat. Wenn man den Text des „Paktes“ liest, behauptet jeder, dass diese ganze „Dekarbonisierung“ zur „Rettung des Planeten“ real ist. Wir werden alle etwas wirklich Bedeutendes tun, aber das wird erst nächstes oder übernächstes Jahr sein. Und in der Zwischenzeit hat niemand auch nur annähernd ernsthafte Anstrengungen unternommen, um die Kosten für diese Sache zu ermitteln. Reden wir über einen zehnpromzentigen Anstieg der Energiekosten für dieses Dekarbonisierungsprojekt, oder wird es eine Verdopplung oder vielleicht eine Verdreifachung sein – oder vielleicht sogar eine Verzehnfachung?

Angesichts von Billionen von Dollar, die für die Weltwirtschaft auf dem Spiel stehen, ganz zu schweigen von der von Energiearmut bedrohten Mehrheit der Menschheit, sollte man meinen, dass wir auf dem Weg zu detaillierten technischen Studien darüber, wie die dekarbonisierte Energiewelt aussehen wird und wie viel sie genau kosten wird, weit fortgeschritten sind. Aber genau das Gegenteil ist der Fall. Überall – zumindest in den westlichen Ländern – geben Regierungsfunktionäre mit Abschlüssen in Anglistik oder Politikwissenschaft (oder vielleicht Gender Studies) Erlasse heraus, dass die Kohlenstoffemissionen „bis 2030 um 50 %“ oder „bis 2050 um 90 %“ reduziert werden sollen, **ohne die geringste Ahnung davon zu haben, wie das erreicht werden kann.**

Wird also irgendjemand das Projekt durchziehen, wenn die Kosten für die „Abkehr“ von fossilen Brennstoffen offenbar werden? Ich glaube, dass die Wahrscheinlichkeit dafür gleich Null ist. China und Indien zeigen, wie es geht. Nach ihren Taten (und nicht nach ihren Worten) zu urteilen, haben sie längst begriffen, dass Solar- und Windenergie in einer modernen Volkswirtschaft nicht erfolgreich sein können. Also geben sie leere Phrasen von sich, um die westlichen Eiferer zu besänftigen, machen uneinlösbare Versprechungen, die erst fällig werden, wenn alle tot sind, und treiben den massiven Ausbau der Kohlekraft voran. Und noch aufschlussreicher sind die jüngsten Entwicklungen in den westlichen Rechtssystemen. Beim ersten Hinweis darauf, dass die Beschränkungen für fossile Brennstoffe zu Kostensteigerungen führen werden, die groß genug sind, um von einer nennenswerten Zahl von Wählern wahrgenommen zu werden, brauchen selbst die blauesten der blauen US-Bundesstaaten* etwa

drei Minuten, um ihre „Dekarbonisierungs“-Versprechen aufzugeben.

[*blau = die Farbe der Demokraten in den USA. Anm. d. Übers.]

Das Neueste aus Indien finden Sie in diesem Artikel der Nachrichtenagentur Reuters mit der [Überschrift](#) [übersetzt] „Die indische Firma Jindal wird 2022 mit dem Bau einer Kohlemine in Botswana beginnen“. Erinnern wir uns zunächst daran, dass Indien auf der gerade zu Ende gegangenen COP26 in Glasgow [angeblich „zugesagt“](#) hat, bis 2070 „netto null“ Kohlenstoff-Emissionen zu erreichen. Es wäre nicht falsch, daraus zu schließen, dass das Jahr 2070 so gewählt wurde, dass es sicher ist, nachdem alle derzeitigen Staats- und Regierungschefs längst im Ruhestand und höchstwahrscheinlich tot sind. Der heutige Reuters-Artikel hingegen bezieht sich auf das Hier und Jetzt:

Das indische Unternehmen Jindal Steel & Power Limited ... wird 2022 mit dem Bau einer Kohlemine in Botswanas südöstlichen Mmamabula-Kohlefeldern beginnen, um den Exportmarkt und ein geplantes Kohlekraftwerk zu beliefern, so ein Unternehmensvertreter. Der indische Industrieriese will mit der Mine 4,5 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr fördern.

Es ist ein großes Projekt, aber nur ein winziger Teil der nachgewiesenen Kohleressourcen des afrikanischen Landes Botswana:

Trotz der weltweiten Abkehr von der Kohle treibt Botswana die Erschließung seiner geschätzten Kohleressourcen in Höhe von 212 Milliarden Tonnen voran.

Zum Vergleich: Die USA [fördern](#) derzeit deutlich weniger als 1 Milliarde Tonnen Kohle pro Jahr.

Oder denken Sie an Japan. Angesichts der derzeit in die Höhe schießenden Ölpreise könnte man meinen, dass ein westlich geprägtes Land wie Japan die Kostensteigerungen als Anreiz für die Bevölkerung begrüßen würde, weniger von dem Zeug zu verbrauchen. Aber die Preiserhöhungen sind groß genug, dass die Menschen sie bemerken, und wenn das passiert, machen die Politiker einen Rückzieher, wollen sie doch die Menschen nicht zwingen, ärmer zu werden. Wie die Japan Times am 17. November [berichtete](#), arbeitet die japanische Regierung an Plänen, den Ölgroßhändlern Subventionen zu gewähren, damit die Einzelhandelspreise nicht noch weiter steigen:

Die Regierung plant, Subventionen für Ölgroßhändler bereitzustellen, wenn die inländischen Benzinpreise ein bestimmtes Niveau überschreiten, sagte Industrieminister Koichi Hagiuda am Dienstag. Die finanzielle Unterstützung soll die Ölhändler dazu ermutigen, ihre Großhandelspreise zu begrenzen, um einen übermäßigen Anstieg der Einzelhandelspreise für Benzin bei steigenden Rohölpreisen zu verhindern. Das Hilfsprogramm ist nach Angaben von Regierungsvertretern in Japan ohne Präzedenzfall.

Am bemerkenswertesten ist jedoch, was in den letzten Tagen in einigen

der blauesten aller blauen US-Bundesstaaten geschehen ist. Im Jahr 2010 schlossen zwölf Bundesstaaten im Nordosten der USA sowie der District of Columbia eine Art Vereinbarung zur Gründung der „[Transportation and Climate Initiative](#)“ (TCI) ab. In der Sprache des offiziellen Dokuments ging es um die „Verringerung der Treibhausgas-Emissionen“, aber in der Praxis war dies von Anfang an als ein Cap-and-Trade-System gedacht, das ein begrenztes und abnehmendes Angebot an Genehmigungen nutzen würde, um den Preis für Verkehrskraftstoffe (hauptsächlich Benzin) allmählich in die Höhe zu treiben und so die Menschen zu zwingen, weniger davon zu verbrauchen. Zu den Unterzeichnern des ursprünglichen Dokuments gehörten alle Neuengland- und Mittelatlantikstaaten.

Der Boston Herald hat gestern (18. November) einen [Artikel](#) veröffentlicht, der das TCI-Programm und seinen aktuellen Stand zusammenfasst. Zunächst zur Absicht des Programms und wie es funktionieren würde:

TCI hätte die Kohlenstoffemissionen gedeckelt, indem Grenzwerte überschreitende Kraftstoffunternehmen gezwungen worden wären, zusätzliche Genehmigungen zu kaufen und diese Erlöse in umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine klimaresistente Infrastruktur zu investieren. Ziel war es, die Fahrzeugemissionen bis 2032 um 26 % zu senken.

Nun, die Benzinpreise sind seit dem Amtsantritt von Präsident Biden im Januar 2021 um etwa 50 % [gestiegen](#). Man könnte meinen, die TCI-Staaten könnten ihre Aufregung nicht zügeln und würden die Preise noch weiter anheben, um einen raschen Rückgang des Verbrauchs zu erzwingen. Aber genau das Gegenteil ist der Fall. Zunächst einmal haben sich nur eine Handvoll der zwölf ursprünglichen Bundesstaaten und DC für den Beitritt zum Vertrag entschieden:

Ursprünglich waren 12 Staaten und der District of Columbia im Gespräch, um dem Abkommen beizutreten, aber nur Massachusetts, Connecticut, Rhode Island und D.C. unterzeichneten schließlich eine Absichtserklärung bis Dezember 2020.

Und welcher Politiker möchte angesichts der rapide steigenden Benzinpreise schon als Verursacher eines noch höheren Preises dastehen? Selbst die wenigen tiefblauen Bundesstaaten, die sich TCI angeschlossen hatten, machen sich nun auf den Weg zum Ausgang. Der Herald berichtet, dass Connecticut am Dienstag (16. November) aus dem Abkommen ausgestiegen ist, und gestern (18. November) folgte Massachusetts:

Gouverneur Charlie Baker hat eine regionale Klimainitiative gestoppt, die eine Obergrenze für Auspuffemissionen vorsah und in Zeiten einer Rekordinflation die Benzinpreise in die Höhe treiben sollte. Er räumte ein, dass das Abkommen zwischen mehreren Bundesstaaten „nicht mehr die beste Lösung“ sei. Nur wenige Tage nach Connecticut zieht er sich aus der Transport- und Klimainitiative zurück.

Eine Gruppe aus Massachusetts, die Mass Fiscal Alliance, nennt es richtig:

„TCI ist eine regressiv Benzinsteuer, die vor allem die Mittelschicht und die arbeitenden Armen getroffen hätte. Es ist eine wunderbare Nachricht, dass Familien in Massachusetts nicht gezwungen sein werden, die wirtschaftlichen Härten zu ertragen, die TCI ihnen auferlegt hätte“, sagte der Sprecher der Mass Fiscal Alliance, Paul Diego Craney.

In der Zwischenzeit macht New York weiter mit seinen ignoranten Bürokraten, die in ein paar Jahren das Ende der fossilen Brennstoffe verkünden wollen. Zu diesem Zeitpunkt wissen die Wähler noch fast gar nicht, was auf sie zukommt.

Der ganze Beitrag steht [hier](#).

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2021/11/21/when-the-costs-hit-home-nobody-will-give-up-fossil-fuels/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE