

Internationale Energie Agentur fordert mehr Kobaltförderung zur Bekämpfung des Klimawandels

geschrieben von Andreas Demmig | 28. Juli 2023

JACK MOORE Daily Caller News foundation, 11. Juli 2023

Die Internationale Energieagentur (IEA) forderte am Dienstag in einem Bericht die Eröffnung weiterer Mineralminen, darunter Kobaltminen, um den Klimawandel zu bekämpfen.

Mineralminen sind von entscheidender Bedeutung für Veränderungen auf dem Energiemarkt, insbesondere hin zu Solarpaneelen, Windmühlen und Elektrofahrzeugen. Der IEA-Bericht nennt den Übergang zu umweltfreundlicheren Energieformen als Grund für die gestiegene Nachfrage des Marktes nach Mineralien wie Kobalt, Nickel und Lithium.

Zahl der „Hitzetage“ bei Lesch im ZDF grob manipuliert – und Hitzetote bei „The Lancet“

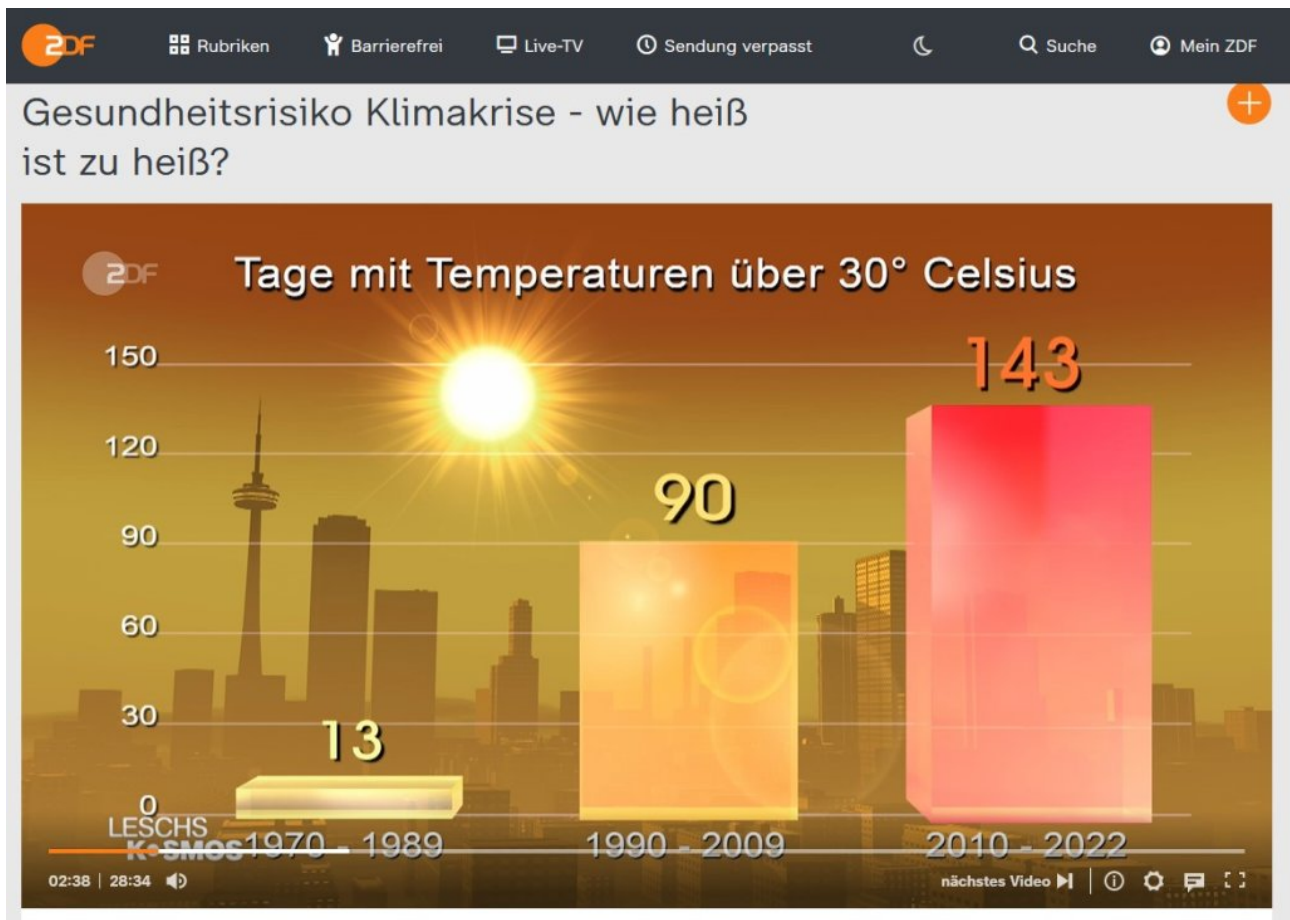
geschrieben von AR Göhring | 28. Juli 2023

von AR Göhring

Um die Geschichte von der menschengemachten Klimakatastrophe angesichts der kühlen Realität des Sommers 2023 plausibel zu machen, ist den Medien kein Trick mehr zu primitiv. Zwei besonders empörende Fälle: eine falsche Zahl der Hitzetage in *Leschs Kosmos* – und ein manipuliertes Diagramm zu Hitzetoten bei *The Lancet*.

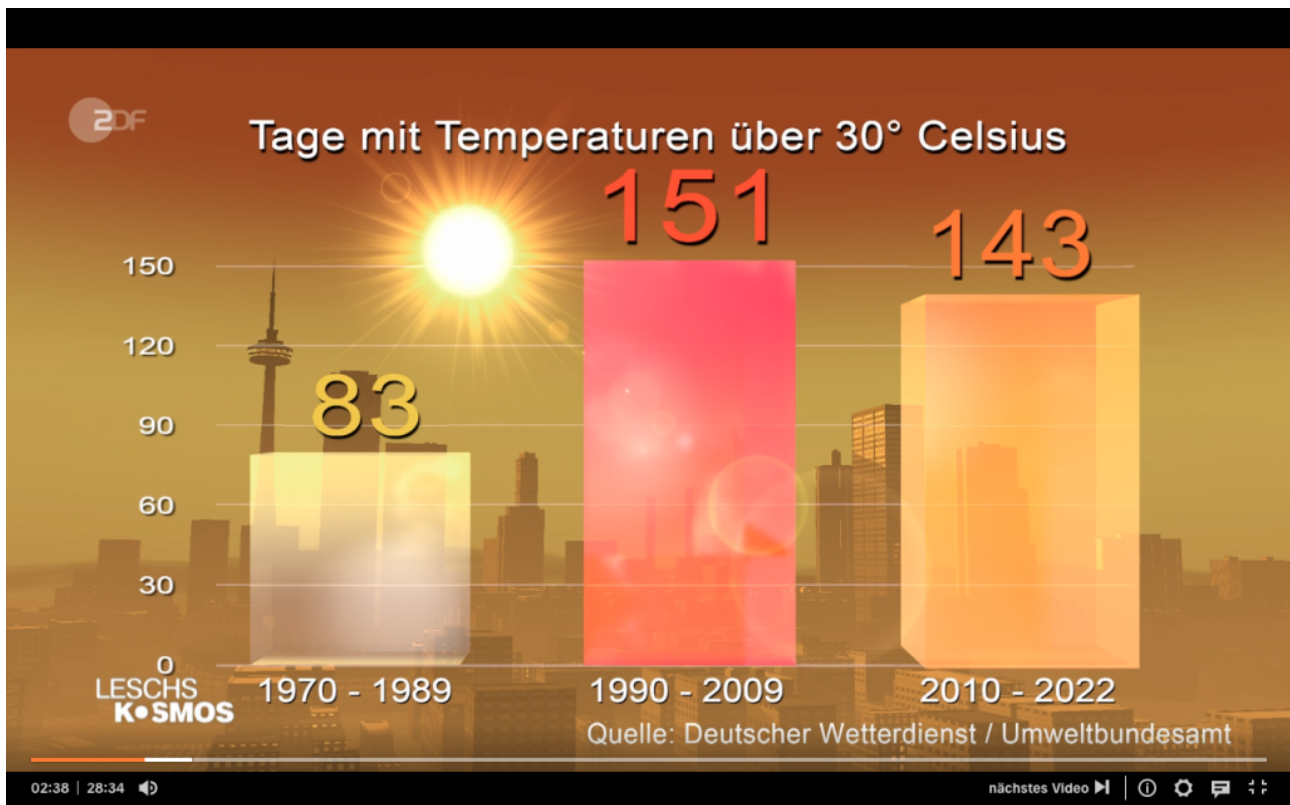
Harald Lesch warnt vor der angeblich nie dagewesenen Hitzewelle in Europa. In seiner aktuellen Sendung mit dem Titel „Gesundheitsrisiko Klimakrise – wie heiß ist zu heiß?“ zeigt er ein Diagramm, nach dem es zwischen 1970 und 89 angeblich nur 13 Tage über 30°C gegeben habe. Zwischen 2010 und 22 hingegen gigantische 143. Man muß nicht über 70 Jahre alt sein, um sofort zu merken, daß etwas faul ist im Staate Dänemark. Die 1970er waren bekanntlich recht kühl, erst danach wurde es heiß. Wurden hier Einzel-Jahreszahlen mit Summen der Jahrzehnte verglichen? Das hätte dem Herrn Physikprofessor sofort auffallen müssen.

Statistik wird im ersten Semester gelehrt! (Und im Abitur hat man es damals auch garantiert schon gehabt.)



<https://www.zdf.de/wissen/leschs-kosmos>

Den Reportern der Ippen-Medien (*Merkur*), beileibe kein richtiges Magazin, ist es aufgefallen, und daß das Diagramm keine Datenquelle enthielt. Auf Nachfrage bei Leschs wurde auf Daten vom DWD und *Statista* verwiesen, die aber dort gar nicht vollständig vorlägen. Daher wurden eigene Berechnungen angestellt. Diese wurden mittlerweile in das ZDF-Video eingebaut und von Lesch persönlich (peinlich...) neu eingesprochen.



Verbesserte Grafik, von Lesch persönlich eingesprochen. Aber kein Wort der Entschuldigung, oder nur Erklärung für die zunächst fantasievoll-falsche Zahl. <https://www.zdf.de/wissen/leschs-kosmos>

Aufpassen: Der dritte Zeitraum ist sieben Jahre kürzer und daher nicht ganz vergleichbar (Dank an Udo Wehrmann – EIKE-Leser sind besser als die der Quantitätsmedien und denken mit). Trotz ihres Fehlers beharren die wissenschaftlichen ZDF-Journalisten auf der Klimakatastrophe:

An unseren Aussagen ändern diese Zahlen jedoch nichts. Der Trend der Entwicklung zu mehr Hitzetagen bleibt davon unberührt.

Stimmt nicht: Die 1970er Jahre waren in Europa ungewöhnlich kühl. Und genau dieses Jahrzehnt macht schon die Hälfte der Zeit 1970-89 aus. Zudem: Wie und wo wurde früher gemessen? Der städtische Wärmeinsel-Effekt ist EIKE-Lesern bestens bekannt.

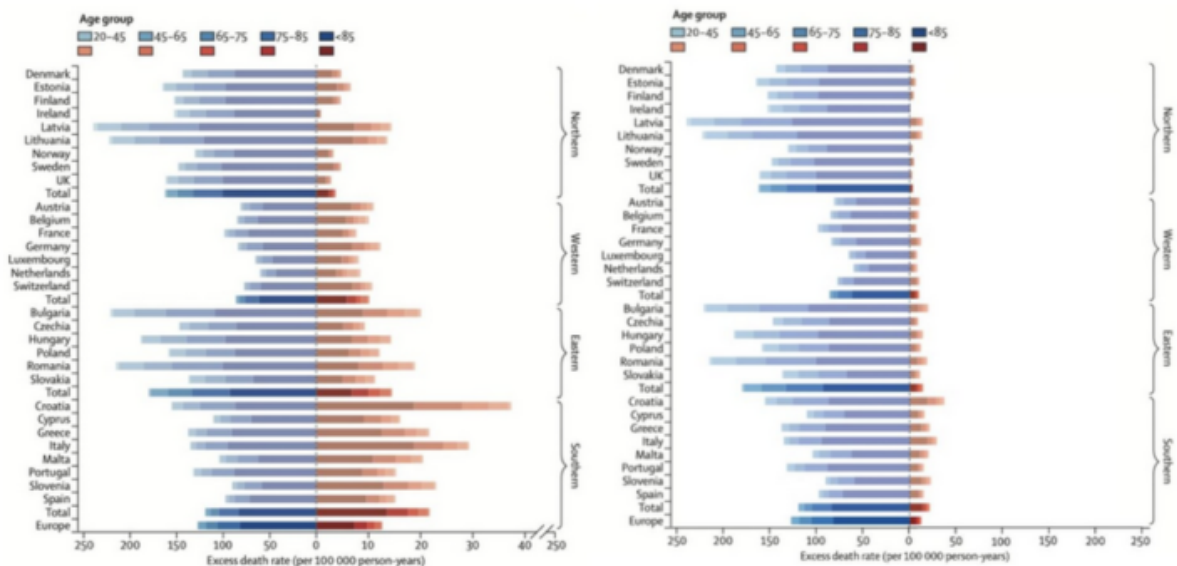
Auch Du, mein Sohn Brutus: THE LANCET verbreitet manipulative Daten

Auch die „Wissenschaft“ arbeitet zunehmend mit solch primitiven Tricks. So verglich die renommierte Medizinzeitschrift *The Lancet* die Zahl der hitze- und kältebedingten Toten in Europa. Um den Eindruck zu erwecken, daß die Klimakatastrophe im Sommer mehr Menschen das Leben kostete, wurden einfach zwei verschiedene Skalen verwendet. Björn Lomborg stellte

daraufhin der „Lancet“-Abbildung eine eigene ohne diese Verzerrung gegenüber.

10x more Cold Deaths than Heat Deaths in Europe

On the left, how it is presented, on the right with equal axes



2023 paper: "Excess mortality attributed to heat and cold: a health impact assessment study in 854 cities in Europe" based on 2000-19 data, [www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196\(23\)00023-2/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196(23)00023-2/fulltext), Figure 3 left, Figure 3 with equal axes for rates of heat deaths (red) and cold death (blue) on right. twitter.com/bjornlomborg

Links die verzerrte LANCET-Darstellung. Rechts die korrigierte mit gleicher Skaleneinteilung von Björn Lomborg. Quelle:
<https://unherd.com/thepost/bjorn-lomborg-how-global-warming-will-save-lives/>

Ergebnis: Die roten Balken für die Zahl der Hitzetoten verschwinden fast im Vergleich zu den blauen Balken für die Kältetoten. Boris Reitschuster merkte in dem Zusammenhang an, daß die renommierte Zeitschrift „The Lancet“ 1823 eigens gegründet wurde, um die damals in der Medizin verbreitete Korruption und Vetternwirtschaft zu beseitigen.

Unser Referent Peter Ridd ergänzt einige höchst pikante Dinge zur Causa LANCET – Richard Horton, der Chefredakteur, zu den Gepflogenheiten in der „Wissenschaft“:

(falls das Video nicht an der betreffenden Stelle beginnt: ab Minute 26:30)

Endlich scheinen die Europäer hinsichtlich von E-Autos aufzuwachen

geschrieben von Chris Frey | 28. Juli 2023

[Titel im Original: Finally, the Europeans May Be Rejecting the EV Kool-Aid {Kool-Aid = ein US-Erfrischungsgetränk mit Kult-Status}]

Duggan Flanakin

Wenn Sie sich nur auf die amerikanischen Medien verlassen, werden Sie es vielleicht nicht wissen, aber in weiten Teilen Europas wächst die Revolte gegen Netto-Null-Vorschriften im Allgemeinen und gegen Vorschriften für Elektrofahrzeuge im Besonderen.

Angeführt von Luxusauto-Herstellern scheint die Zukunft für den altehrwürdigen Verbrennungsmotor rosig zu sein, wenn neue Technologien für synthetische Kraftstoffe einen erschwinglichen Ersatz für Benzin und Dieselmotoren bieten können.

Die Revolte hatte sich zusammengebraut, nachdem Europa durch den Einmarsch Russlands in der Ukraine wachgerüttelt worden war, der das „Net Zero“-Konzept über den Haufen warf und sogar Deutschland dazu veranlasste, wieder Kohlekraftwerke in Betrieb zu nehmen. Dennoch hatte sich die EU im November letzten Jahres vorläufig auf ein neues Gesetz über Kraftfahrzeug-Emissionen geeinigt, welches den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (Internal Combustion Engine ICE) bis 2035 verbieten sollte.

Zwei Monate später begann die neue [Regierung Meloni](#) in Italien jedoch, Einwände zu erheben. Die erzwungene Umstellung auf E-Fahrzeuge hat in der italienischen Autoindustrie bereits zum Abbau von Arbeitsplätzen geführt, was Verkehrsminister Matteo Salvini zu dem Argument veranlasste, dass es keinen Sinn macht, Tausende von Arbeitsplätzen zu gefährden, wenn es genügend Gründe gibt, ICE-Fahrzeuge mit einem kohlenstoffneutralen Kraftstoff auf der Straße zu halten.

Italiens Weigerung [öffnete](#) dem deutschen Finanzminister Christian Lindner die Tür, die Position seiner Regierung zu ändern und eine Ausnahmeregelung für wasserstoffbasierte, kohlenstoffneutrale synthetische E-Kraftstoffe (hergestellt durch Elektrolyse mit Zusatz von Kohlenstoff) zu fordern, die ICE-Fahrzeuge antreiben können. Porsche, das 75 Millionen Dollar in eine Pilotanlage zur Herstellung von E-Kraftstoffen investiert hat, und Ferrari könnten mit E-Kraftstoffen ihr reiches Erbe und ihre ikonischen Modelle bewahren und trotzdem die Null-Emissions-Anforderungen erfüllen.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing stimmte dem zu: „Wir brauchen E-Kraftstoffe, denn es gibt keine Alternative, wenn wir unsere Fahrzeugflotte klimaneutral betreiben wollen. Wer es mit der klimaneutralen Mobilität ernst meint, muss sich alle technologischen Optionen offen halten und sie auch nutzen. Ich verstehe diesen Kampf gegen das Auto nicht und warum man bestimmte Technologien verbieten will.“

Der polnische Ministerpräsident Mateusz Morawiecki ist seit langem **gegen** das EU-Verbot und hatte versprochen, „alles“ zu tun, um die „pseudo-grüne Idee reicher Länder und Brüsseler Bürokraten“ zu stoppen, Benzin- und Dieselmotoren zu verbieten. Polnische Familien könnten sich diese teuren Fahrzeuge nicht leisten, und ein ICE-Verbot würde polnischen Firmen, die Autoteile für bekannte Weltmarken herstellen, irreparablen Schaden zufügen.

Durch einfache Enthaltung bei der Schlussabstimmung über das harte ICE-Fahrzeugverbot hätte Deutschland die vorgeschlagene EU-Gesetzgebung verhindern können. Die Europäische Kommission erklärte sich bereit, einen Kompromiss auszuarbeiten, der den Verkauf von ICE-Fahrzeugen, die mit E-Kraftstoffen betrieben werden können, nach 2035 erlaubt. Umweltgruppen protestierten dagegen und behaupteten, dass die Besitzer von E-Fuel-fähigen Fahrzeugen betrügen und Benzin tanken würden, da Benzin und Diesel für den Antrieb älterer Fahrzeuge weiterhin zur Verfügung stünden.

Alex Keynes, Manager für saubere Kraftstoffe bei der Nichtregierungsorganisation Transport & Environment, behauptete, E-Kraftstoffe seien zu teuer, um einen Platz am Tisch zu bekommen. Er zitierte eine T&E-Studie, die zu dem Schluss kam, dass E-Kraftstoffe im Jahr 2030 in Frankreich 47 Prozent teurer sein würden als Benzin. [Was er nicht sagte, war, ob selbst dieser Unterschied bei den Kraftstoffkosten dazu führen würde, dass der Besitz und das Fahren von mit E-Kraftstoff betriebenen ICE-Fahrzeugen teurer wäre als das Fahren von E-Fahrzeugen mit Lithium-Batterie.]

Benedetto Vigna von Ferrari spottete über die Rhetorik von T&E. Er geht davon aus, dass die Preise für E-Kraftstoffe sinken werden, wenn sie populärer werden, und dass diese Kraftstoffe es den Autoherstellern ermöglichen würden, sich auf die Herstellung kostengünstigerer E-Kraftstoffe zu konzentrieren, anstatt auf teure batteriebetriebene Autos, die ihre eigenen Grenzen haben. Außerdem, so Andrew Graves, ein Veteran der Automobilindustrie, könnten E-Kraftstoffe auch die Lösung sein, um ältere Fahrzeugmodelle auf der Straße zu halten und gleichzeitig die Emissionen zu reduzieren.

Im Vereinigten Königreich (nicht mehr in der EU) hat der frühere Premierminister Boris Johnson, um die EU zu übertrumpfen, ein Verbot für neue ICE-Fahrzeuge bis 2030 und für neue Hybridfahrzeuge bis 2035 erlassen. Die Verabschiedung dieses modifizierten Verbots durch die EU

übt **Druck** auf die britische Regierung aus, diesem Beispiel zu folgen.

Der frühere Tory-Kabinettsminister Sir John Redwood forderte die Sunak-Regierung auf, die Tatsache zu berücksichtigen, dass „Großbritannien verzweifelt darum kämpft, seine Autoindustrie zu erhalten, und wenn wir darauf bestehen, Benzin und Diesel vor allen anderen auslaufen zu lassen, wird es für uns schwieriger, Investitionen anzuziehen. „Je weniger Verbote es gibt“, fügte er hinzu, „desto besser für die Förderung des Wachstums“. Wie ihre italienischen und deutschen Kollegen untersuchen auch die britischen Autohersteller Aston Martin und McLaren E-Kraftstoffe für ihre künftigen Modelle.

Es gibt noch weitere Gründe, warum diese Verbote für ICE-Fahrzeuge nicht praktikabel sind. Laut Graves besteht bereits jetzt das Risiko, dass es nicht genügend Ladestationen oder Batteriefabriken geben wird, um die Nachfrage in einem so kurzen Zeitraum zu befriedigen. Die noch junge Branche hat nach wie vor mit **Leistungs-** und **Sicherheitsbedenken** zu kämpfen – ebenso wie mit Bedenken hinsichtlich der **ökologischen** und **gesellschaftlichen** Schäden, die durch den Abbau wichtiger Metalle für die Batterien von Elektrofahrzeugen entstehen.

Ein weiteres Problem sind die **Kosten** und damit auch die Popularität. Der Absatz von Elektroautos ist in ganz Europa nach der Streichung der Subventionen zurückgegangen. In Deutschland ist der Absatz von E-Fahrzeugen von Januar 2022 bis Januar 2023 um ein Drittel zurückgegangen, und der Marktanteil fiel von 55 Prozent aller Autoverkäufe im Dezember 2022 auf nur noch 15 Prozent im Januar 2023. In UK und in den Niederlanden sank der Marktanteil von E-Fahrzeugen von einem Monat zum nächsten Monat um 50 Prozent.

Die Autohersteller verlieren immer noch Geld in ihrem Bestreben, reine Elektroautoflotten aufzubauen. Ford meldete, dass sein US-Elektroautogeschäft Verluste in Höhe von 2,1 Mrd. USD aufweist, eine Zahl, die bis 2023 auf 3 Mrd. USD steigen dürfte. John Lawler, der Finanzchef von Ford sagte, es sei normal, dass ein Start-up-Unternehmen Verluste einfährt, aber wenn die Menschen Alternativen haben, könnten nicht einmal die Subventionen des Inflation Reduction Act ausreichen, um die autobegeisterten Amerikaner zu passiven Fahrern von Fahrzeugen zu machen, die sie nicht reparieren können.

Schließlich wachen die Europäer vielleicht langsam auf und erkennen, dass die Chinesen den Markt für Elektroautos **beherrschen** und versuchen, die europäische [und amerikanische] Autoindustrie zu übernehmen. Der größte britische Autohändler, Pendragon, hat mit dem chinesischen Elektroautohersteller BYD vereinbart, dessen Fahrzeuge in Großbritannien zu verkaufen.

Laut Ben Marlow, dem führenden Stadtkommentator des Telegraph, wollen die Chinesen Europa mit billigeren Elektroauto-Modellen überschwemmen, um die europäischen Autohersteller zu unterbieten und ihren Marktanteil

zu erhöhen. China kontrolliert nicht nur den Markt für viele Elektroauto-Komponenten, sondern die Regierung in Peking hat ihre Elektroauto-Industrie auch mit Milliarden von Dollar subventioniert.

Und wie Italiens Matteo Salvini so wortgewandt formulierte, müssen die EU-Länder vermeiden, „China ganze Industrien und Hunderttausende von Arbeitsplätzen zu überlassen“.

Anmerkung: Die Besorgnis über die chinesische Dominanz auf dem Markt für Elektrofahrzeuge hat die Kolonien erreicht! Nur wenige Tage, nachdem der Innenminister zugab, dass der Vorstoß der Biden-Regierung für Elektroautos die Abhängigkeit der USA von China verstärken wird, warnte der CEO der Chase Bank Jamie Dimon in seinem jährlichen Brief an die Aktionäre, dass Chinas Dominanz in der Lieferkette für grüne Energie in Verbindung mit der Biden-Politik für Elektroautos die nationale Sicherheit der USA gefährden wird. Doch der Moloch rollt trotzdem ungebremst weiter.

Autor: [Duggan Flanakin](#) is a senior policy analyst for the Committee for a Constructive Tomorrow and a frequent writer on public policy issues.

This piece originally [appeared](#) at [RealClearEnergy.org](#) and has been republished here with permission.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2023/07/finally-the-europeans-may-be-rejecting-the-ev-kool-aid/>

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

Das Bemühen um „Net Zero“ ist weder sauber noch grün

geschrieben von Chris Frey | 28. Juli 2023

Kevin Mooney

Indem sie die Öl- und Gasexploration als Teil einer globalen Kampagne zur Erreichung von Netto-Null-Emissionen bis 2050 stoppen, lenken mit Klimaaktivisten verbündete politische Entscheidungsträger „knappe Innovationsressourcen in die falsche Richtung“, so eine Analyse der Energiewende-Bemühungen.

Während die Befürworter von Investitionen in Umwelt, Soziales und

Governance [ESG] weiterhin den „Fahrplan“ der Internationalen Energieagentur (IEA) für das Erreichen von Netto-Null-Emissionen als Argument für ihre Ambitionen nutzen, kommen die Autoren einer neuen Studie nach einer Untersuchung der Prognosen der Agentur zu dem Schluss, dass diese auf fehlerhaften Annahmen beruhen.

Die von der IEA prognostizierten Netto-Null-Initiativen können nur verwirklicht werden, wenn die Nachfrage nach Kohle, Erdöl und Erdgas drastisch sinkt, während sich die Verbraucher auf so genannte erneuerbare Energien in Form von Wind- und Sonnenenergie verlegen. Doch wie der Bericht der RealClearFoundation und der Energy Policy Research Foundation deutlich macht, ist dies eine zweifelhafte Annahme.

„Das Verschwinden der Nachfrage nach Kohlenwasserstoffen ist keine plausible Beschreibung der Zukunft, sondern eher Ausdruck eines politischen oder ideologischen Wunsches und keine objektive Einschätzung der Zukunft“, heißt es in dem Bericht. „Das Versäumnis, in ein größeres Angebot zu investieren, wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer Preisspirale nach oben führen, da die Nachfrage das Angebot zunehmend übersteigt, wie die Regierung Biden erkannte, als sie die strategische Erdölreserve für den nicht strategischen Zweck der Dämpfung der Benzinpreise einsetzte“.

Die Stiftung ist eine gemeinnützige Gruppe, gegründet um die Energiewirtschaft und -politik mit Schwerpunkt auf der Energiesicherheit zu untersuchen. Die geopolitischen Auswirkungen von Netto-Null-Strategien und ESG-Investitionen fließen in ihre Analyse des IEA-Fahrplans ein. Ein großer Teil des Problems liegt bei der Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) und dem Einfluss, den sie auf die westlichen Länder einschließlich der USA ausüben könnte.

Sollte die Nachfrage nach Erdöl höher ausfallen als in der IEA-Roadmap prognostiziert, was sehr wahrscheinlich ist, könnte nach Schätzungen der Stiftung der Anteil der OPEC am weltweiten Ölmarkt bis 2050 auf erstaunliche 82 Prozent steigen. Zur OPEC gehören der Iran, der Irak, Kuwait, Saudi-Arabien und Venezuela.

„ESG-Investoren untergraben bewusst oder unbewusst die Sicherheitsinteressen des Westens in einer Zeit wachsender geopolitischer Spannungen“, warnt die Stiftung in ihrer Analyse. Das Ergebnis ist, dass der Westen gut positioniert ist, um mit der richtigen Mischung von Maßnahmen ein gesundes Maß an Unabhängigkeit von der OPEC zu bewahren. Die Stiftung weist darauf hin, dass die IEA ursprünglich als Reaktion auf den „ersten Ölpreisschock“ Anfang der 1970er Jahre gegründet worden war, „um als Käufergruppe westlicher Länder zu agieren und der Marktmacht der OPEC entgegenzuwirken“. Aber angesichts der Tatsache, dass „Netto-Null“-Bestrebungen politisch in Mode gekommen sind, hat sich die Agentur eindeutig von ihrem Auftrag entfernt.

„Die IEA hätte sich dafür entscheiden können, ihrem ursprünglichen

Auftrag treu zu bleiben, aber wie der Bericht der Energy Policy Research Foundation zeigt, hat die IEA, indem sie versucht hat, ein Cheerleader für Netto-Null zu werden zugelassen, dass sie als Werkzeug für den Klima-Extremismus benutzt wird. Sie hat die politischen Entscheidungsträger in die Irre geführt sowie die Weltwirtschaft und die westliche Sicherheit gefährdet, während sie den Zweck, für den sie geschaffen wurde, aufgegeben hat.“

Ein wichtiger Teil des Stiftungsberichts befasst sich mit den negativen Folgen eines Investitionsstopps in neue Öl- und Gasfelder, der auf der Vorstellung beruht, dass ein nahtloser Übergang zu erneuerbaren Energien möglich ist. Die amerikanischen Energieverbraucher müssen damit rechnen, dass sie die Folgen zu spüren bekommen.

Die Stiftung schätzt, dass die weltweiten Einnahmen für Öl- und Gasbrennstoffe in den ersten zehn Jahren nach dem Netto-Null-Emissionsausstoß zwischen 12,2 Billionen Dollar und 52,6 Billionen Dollar höher sein werden als die von der IEA in ihren politischen Szenarien angenommenen. Einfach ausgedrückt: Die Verbraucher werden mehr für weniger Öl und Gas zahlen müssen, und zwar zusammen mit allen Kosten, die mit der Energiewende verbunden sind.

Die Analyse der Stiftung hebt auch die Umweltzerstörung hervor, die sich aus einem überstürzten Streben nach Netto-Null-Emissionen ergeben könnte, was die finanziellen und technologischen Realitäten außer Acht lässt.

„Die Verringerung der Öl- und Gasversorgung wird weltweit zu verschiedenen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen beitragen. Erstens wird dies wahrscheinlich zu einem Wiederanstieg des Kohleverbrauchs führen, da viele Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen sich das teurere Erdgas zum Heizen, Kochen und zur Stromerzeugung nicht leisten können“, warnt der Bericht. „Infolgedessen könnte die Umstellung von Kohle auf Gas in vielen Ländern zurückgehen, was die lokale Luftverschmutzung erhöhen und die Gesundheitskrise in vielen städtischen Gebieten verschlimmern würde.

(Siehe auch diesen [Beitrag](#))

Selbsternannte Umweltschützer sollten sich auch einmal genau ansehen, wie viel Land Wind- und Solaranlagen verschlingen könnten. Die Stiftung hat errechnet, dass die zur Erreichung der Netto-Nullstellung erforderliche Solar- und Windenergiekapazität eine Fläche benötigt, die der Größe von Kalifornien und Texas zusammen entspricht, während die für die Stromerzeugung benötigte Bioenergie etwa die Größe von Frankreich und Mexiko zusammen ausmachen würde.

Offensichtlich geht es hier um mehr als nur die reine Wirtschaftlichkeit. **Was Umweltschützer üblicherweise als sauber und grün bezeichnen, ist weder das eine noch das andere.**

Die geopolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Kosten der Netto-Nullenergie **erfordern eine politische Kurskorrektur.**

[Hervorhebungen vom Übersetzer]

Kevin Mooney is the Senior Investigative Journalist at the Commonwealth Foundation, Pennsylvania's free-market think tank, and writes for several national publications.

Originally published by [The Daily Caller](#). Republished with permission. Content created by The Daily Caller News Foundation is available without charge to any eligible news publisher that can provide a large audience. For licensing opportunities of our original content, please contact licensing@dailycallernewsfoundation.org.

For more on net zero, [click here](#).

For more on ESG, [click here](#).

Link:

<https://heartlanddailynews.com/2023/07/the-push-for-net-zero-isnt-clean-or-green/>

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

Die Energiewende und das Gesetz der unbeabsichtigten Folgen – Hans Hofmann-Reinecke bei Tichys Einblick

geschrieben von AR Göhring | 28. Juli 2023

Die deutsche Energieversorgung. Ehemals günstig und sicher, ist Energie nun in Deutschland teuer und die Versicherung ist unsicher. Das Gesetz der unbeabsichtigten Folgen hat die angeblichen Ziele der Energiepolitik ins Gegenteil verkehrt. Statt weniger CO₂ zu emittieren, ist die Stromproduktion nun dreckiger als vorher. Braunkohle wird wieder gefördert, Steinkohlekraftwerke werden wieder ans Netz gebracht. Dr. Hans Hofmann-Reinecke erklärt: Die Deutsche Energieversorgung kann nur dank massiver Kohleimporte von der anderen Seite der Welt sichergestellt werden.