

# Im Wasserstoffwirtschafts-Delirium (1)

geschrieben von Admin | 14. Dezember 2023

**Wasserstoff wird heute als Wundermittel der Energiewende gehandelt. Mit ihm sollen angeblich die Speicher-Probleme von Wind- und Sonnenenergie gelöst werden. Erster Teil einer Mythenkillerfolge über den „Hochlauf der grünen Wasserstoffwirtschaft“ in Deutschland.**

**von Manfred Haferburg**

Grüner Wasserstoff ist ein Energiewendeprojekt, dessen staatliche Zeit- und Umfangsvorhaben geprägt sind von Größenwahn, Allmachbarkeitsphantasien und physikalisch-ökonomischem Dilettantismus. Nicht mal die Staatliche Plankommission der DDR hätte es gewagt, mit derartigem Unfug in die Öffentlichkeit zu gehen.

Der Autor will gar nicht behaupten, dass Wasserstoff in der Zukunft keine Rolle in der Wirtschaft spielen wird. Doch der grüne Aktionismus der Ampelregierung spricht so offensichtlich jeder Vernunft Hohn, dass man ernsthafte Zweifel am Geisteszustand der beteiligten Protagonisten bekommt.

## **Der Ampel-Wasserstoffturbo für die H2-Wirtschaft**

„Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen“, sagte Helmut Schmidt einst. Wie weise. Die grünen Energiewender aber sollten diesen Ratschlag unbedingt vermeiden. Denn der Arzt würde sie gleich dabehalten und einweisen.

Wer dies für übertrieben hält, sollte das Dokument *„Update der Nationalen Wasserstoffstrategie: Turbo für die H2-Wirtschaft“* des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) vom 26.07.2023 versuchen zu lesen. Doch Vorsicht, Lachkrämpfe können zu Atemnot und Ohnmachtsanfällen führen.

Dort fängt der Größenwahn so an: *„Deutschland wird zur Wasserstoff-Wirtschaft. Ziel ist die Marktführerschaft in einem ganz neu entstehenden Markt. Die Nationale Wasserstoffstrategie hat dafür die Basis geschaffen. Ein Update setzt noch ehrgeizigere Ziele und zeigt auf, wie sich Deutschland in den kommenden Jahren aufstellt.“* Okay, wir haben die alten Ziele nicht erreicht. Wir halten aber daran fest und setzen uns noch viel höhere Ziele.

Mal abgesehen vom mangelhaften Deutsch – welcher Praktikant hat diesen regierungsamtlichen Unfug verzapft? *„Nur mit Wasserstoff lassen sich große Teile der Industrie und des Verkehrs klimafreundlich gestalten.“*

*Noch ist klimafreundlicher Wasserstoff allerdings auf dem Sprung – raus aus dem Labor, rein in die Praxis: Ein ganz neuer Markt entsteht. Deutschland will von Anfang an mit dabei sein und sich eine Vorreiter-Position im internationalen Wettbewerb sichern – und selbst Wasserstoff nutzen, um unsere Klimaziele zu erreichen“.*

Immer, wenn „Deutschland“ sich auf eine Vorreiter-Position drängelt, bekomme ich Angst. Ich zähle mal ein paar Visionen der Möchte-Gern-Vorreiter des BMBF auf, die so absurd sind, dass der Leser sprachlos zurückbleibt. Dafür werden die bezahlt? Man fasst es nicht.

*„Bis 2030 will die Bundesregierung zehn Gigawatt Elektrolysekapazität aufbauen. Das reicht voraussichtlich aus, um 30 bis 50 Prozent des deutschen Wasserstoffbedarfs zu decken“.*

## **Ein „Wasserstoff-Kernnetz“, für das nichts vorhanden ist**

Liebe Visionäre, 2030 ist in sechs Jahren. 10 Gigawatt sind das Leistungsäquivalent von acht Kernkraftwerken – die Ihr in den letzten Jahren alle abgeschaltet habt. Ein Elektrolyseur läuft aber mit Strom, bei Euch mit grünem Strom – sonst wird es kein grüner Wasserstoff. Bei einer Verfügbarkeit von 20 Prozent braucht Ihr ungefähr 10.000 neue Windräder der 5-MW-Klasse, um die Elektrolyseure anzutreiben. Falls Wind weht. Falls nicht, tut es auch französischer Atomstrom – der ist auch grün. Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben.

Und für Euer Stammbuch: Der Primärenergieverbrauch von Deutschland beträgt 12 Petajoule pro Jahr, was ungefähr 3,3 Millionen Gigawattstunden entspricht. Grüner Strom ist von den 3,3 Mio. GWh nur maximal ein Achtel. Bleiben 2,9 Mio. GWh zum Dekarbonisieren der Wirtschaft. Mit Euren 10 Gigawatt Elektrolyseuren könnt Ihr nicht mal 100.000 Gigawattstunden pro Jahr umsetzen. Das soll 30–50 Prozent des Wasserstoffbedarfs sein? Was ist denn mit den 2,5 Millionen Gigawattstunden Primärenergieverbrauch, die in dieser Rechnung übrigbleiben? Da ergibt sich doch glatt die Frage: Was soll denn von Euch alles dann lieber doch nicht dekarbonisiert werden?

Das BMBF schreibt: *„Grundvoraussetzung für den Hochlauf der Wasserstoff-Wirtschaft ist, dass Wasserstoff überhaupt in ausreichendem Maße zur Verfügung steht. Und zwar dort, wo er gebraucht wird. Ein über 11.000 Kilometer langes Wasserstoff-Kernnetz soll daher bis 2032 alle großen Wasserstoff-Einspeiser mit allen großen Verbrauchern verbinden. Zudem soll das Wasserstoff-Tankstellennetz umfangreich ausgebaut werden.“* (Orthografische Fehler beibehalten)

Liebe Visionäre, 2032 ist in acht Jahren. Ihr forscht gerade daran, aus welchem Material denn solche Rohre sein könnten, damit der Wasserstoff

nicht durch die Rohrwände entweicht. Für die 11.000 Kilometer gibt es keine Ausschreibung, kein Planfeststellungsverfahren, keine Investoren, kein Kapital, keine Genehmigungen... Und vor allem – es gibt keinen Wasserstoff, und es gibt auch keine Wasserstoffwirtschaft.

## **Mal eben Industriezweige wie Stahl, Glas, Chemie, Papier umbauen**

Doch der visionäre Wirtschaftsminister Habeck hat sogar schon ein Pappschild mit den visionären Leitungen für die Presse vorgezeigt. Laut dem Chef der Vereinigung der Fernleitungsnetzbetreiber (FNB) Thomas Gößmann wird 2025 erster Wasserstoff fließen. „Wir wissen, dass wir keine Zeit zu verlieren haben. Die Bagger müssen nächstes Jahr rollen.“ 20 Milliarden soll die Chose kosten. Da es aber zunächst relativ wenige Abnehmer geben wird, will „der Staat“ über die nächsten 20 Jahre in Vorleistung gehen, um die Nutzung bezahlbar zu halten und den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft zu fördern. Und wenn Dr. Habeck „der Staat“ sagt, meint er den Steuerzahler. Wie sagte Habeck sehr richtig: „Ist ja nur Geld“, und zwar das der Anderen.

Bisher gibt es seit zwei Monaten eine einzige wasserstofffähige Gasturbine von 123 MW in Leipzig, die allerdings in Ermangelung von Wasserstoff mit schnödem Erdgas betrieben wird. Liebe Visionäre, wenn Ihr den Gasturbinen-Plan der Bundesregierung für 2030 einhalten wollt, müsst Ihr bis 2030 noch 160 weitere Gasturbinen dieses Typs bauen. Das sind dann ein paar „große Verbraucher“.

Das BMBF weiter: *„Klimafreundlicher Wasserstoff kann die Klimabilanz von Industrie und Verkehr erheblich verbessern. Damit das klappt, müssen allerdings ganze Industriezweige grundsätzlich umgebaut werden. Das gilt insbesondere für die Stahl- und die Chemieindustrie – aber auch für den gesamten Verkehrssektor.“*

Liebe Visionäre, baut mal auf die Schnelle die Industriezweige Stahl, Glas, Chemie, Papier grundsätzlich um. Bisher gibt es ein Pilotprojekt, wo eine kleine Menge Stahl unter Einsatz von Milliardensubventionen mit Wasserstoff erschmolzen wird. Und vergesst nicht, die dreieinhalb Millionen LKW auf H2 umzubauen. Und natürlich die landwirtschaftlichen und Baumaschinen, die Schiffe und was sich sonst noch so alles bewegt.

## **Der Wahnsinn nimmt seinen ungebremsten Lauf**

Es ist bezeichnend, dass sich ein deutsches Ministerium mit einem derartigen Dokument an die Öffentlichkeit wagt. Für beide Seiten. Das Dokument zeigt nämlich, dass es beim Ministerium weder einen Qualitätssicherungsprozess für Ausdruck und Orthografie gibt noch einen Plausibilitätscheck des Inhaltes. Und es zeigt sich auch, dass es auf der Seite der Bürger keinerlei Interesse dafür gibt, wofür und wie das mühsam erarbeitete Steuergeld zum Fenster hinausgeworfen wird.

Es gibt auch offensichtlich keine Opposition, die mittels der Medien die überforderten Bürger auf den Regierungswahnsinn hinweisen könnte. Die Oppositionsparteien, die medienwirksam sind, gehören selbst zum Dilettantenstadl. Und die einzige Oppositionspartei, die warnt und fordert, wird von den Medien totgeschwiegen. Der Bürger wird im Dunkeln gelassen. Der Fürst sagt zum Bischof: „Halt du sie dumm, ich halt sie arm“.

Und so nimmt der Wahnsinn seinen ungebremsten Lauf. Es gibt die grünen Kraftwerke nicht, die die nicht vorhandenen Elektrolyseure antreiben könnten, um dann den nicht vorhandenen Wasserstoff in das nicht vorhandene Wasserstoffautobahn-Netz (Habeck) einzuspeisen und zu den nicht vorhandenen industriellen Wasserstoff-Verbrauchern zu leiten.

Der „Wasserstoffhochlauf“ ist ein Jahrhundertprojekt. Man sollte damit beginnen. Doch mit Bedacht und Vernunft, Stück für Stück, Sektor für Sektor, Steuereuro für Steuereuro. Auf eine Weise, dass eine Volkswirtschaft es ohne Verwerfungen stemmen kann. Bis 2030 oder 2032 wird es kein Ergebnis geben, jedenfalls nichts, was Sinn macht.

Im nächsten Kapitel beschäftigt sich der Autor mit den Eigenschaften des Energieträgers Wasserstoff und den Hürden bei seinem Einsatz in der Wirtschaft.

Der Beitrag erschien zuerst bei ACHGUT hier

---

## In Frankreich beginnt der (teure) Rückbau von Windkraftanlagen

geschrieben von Admin | 14. Dezember 2023

**Ausschlaggebend sind weniger physikalische als kulturelle Bedenken**

Von Edgar L. Gärtner

Frankreich definiert sich im Unterschied zu Deutschland noch immer stark über seine Jahrhunderte alte Kultur, auch wenn sein derzeitiger eher durch Zufall an die Macht gelangter Staatspräsident Emmanuel Macron das anders sieht. Während etwa rote, grüne und schwarze Politiker in Nordhessen ohne Skrupel den einmaligen Märchenwald der Brüder Grimm opfern, um dort weit sichtbare Windrad-Ungetüme aufzustellen, reicht im Nachbarland Frankreich der Hinweis, eine bestimmte Landschaft sei von

Marcel Proust beschrieben worden oder habe dem Maler Camille Pissaro als Vorlage gedient, um den Staatsrat zum Einspruch gegen Windkraft-Projekte zu bewegen. Neuerdings ordnen französische Appellationsgerichte sogar den Rückbau ganzer Windparks an, die seit Jahren im Betrieb waren.

So hat kürzlich das Appellationsgericht im südfranzösischen Nîmes den Rückbau von sieben Windrädern auf dem Gelände der Gemeinde Lunas im benachbarten Département Hérault angeordnet, die seit immerhin sieben Jahren im Betrieb waren. Den Betreibern bleiben 15 Monate, um den ursprünglichen Zustand der Landschaft wieder herzustellen. Dieser Gerichtsentscheidung ging ein ähnlicher Richterspruch in der Bretagne voraus. Dort ging es um die Demolition von drei Windkraftanlagen, die errichtet worden waren, bevor die gesetzliche Einspruchsfrist gegen das Projekt verstrichen war. Diese Windindustrie-Anlagen mussten inzwischen nach längeren Rechtsstreitigkeiten tatsächlich zurückgebaut werden. Dabei stellte es sich heraus, dass die Rückbaukosten mit etwa einer halben Million Euro je Windrad etwa das Zehnfache der für diesen Zweck vorgeschriebenen Kautions von 50.000 Euro erreichten.

Fabien Bouglé, als Autor des Buches « *Eoliennes : la face noire de la transition écologique* » neben dem TV-Star Stéphane Bern einer der Anführer der starken französischen Anti-WKA-Bewegung, gibt sich zuversichtlich, dass in fünf bis zehn Jahren alle terrestrischen Windkraftanlagen aus Frankreich verschwunden sein werden. Er verweist dabei auf den bereits fortgeschrittenen Einbruch der Wind-Aktien an den europäischen Börsen und auf den operativen Milliarden-Verlust des führenden WKA-Anbieters Siemens-Energie. Der Ausgang des „Weltklimagipfels“ in Dubai dürfte diese Entwicklung noch beschleunigen.

---

## E-Autos sind gut für das Märchenland

geschrieben von Admin | 14. Dezember 2023

**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 Prof. Dr. Ing. Hans-Günter Appel**

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 stockt. Die Autobauer in Deutschland und in den USA bleiben trotz Kaufsubventionen auf ihren Autos sitzen. Mit dem Abbau der Subventionen gib 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 3 kg 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 ca. 20 Kilowattstunden. Die meisten E-Autos werden für theoretische Reichweiten von 400 km ausgelegt mit Akkus, die mindestens 240 kg wiegen und 16.000 Euro kosten. Doch in der Praxis sieht es schlechter aus, wie der kurze Bericht eines Kraftwerksingenieurs und NAEB Mitglied zeigt: *„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 % der angegebenen WLTP Reichweite (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Im Winter fällt diese nochmal um 30 % ab, weil die Batterien temperaturempfindlich sind und weil Heizung benötigt wird.“* Damit sind E-Autos 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 7 Jahren der Fall. Dann wird es richtig teuer: Fast 20.000 Euro sind fällig. Das ist offensichtlich vielen Käufern 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 7 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.

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.

## **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 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. 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 Fahren 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 hat das Ziel, 15 Millionen E-Autos bis 2030 auf die Straße zu bringen. Zum Laden werden dafür 3 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 (Fakepower) mit seinen ständig schwankenden Leistungen ist dafür nicht geeignet.

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 in nicht genannter Höhe. Die Stromkosten würden dadurch deutlich für alle erhöht, denn aus ideologischen Gründen käme ein Ausbaurückschlag 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 Milliardengrenze im Jahr nähert. Das Laden von E-Autos und der Betrieb von Wärmepumpen soll nun auch bei Strommangel begrenzt werden. Nach Plänen der Bundesnetzagentur 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 in einem weiteren Feld neben der Energieversorgung erpressbar.

## **Keine Einsparung fossiler Energie**

Die Behauptung, E-Autos würden ohne CO<sub>2</sub>-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 von Prof. Sinn bis zur Verschrottung höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen als ein Auto mit Dieselmotor.

## **Hohe Energieverluste**

Elektroautos sind 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 CO<sub>2</sub>-emissionsfrei seien. Sie fahren mit Strom, der zu mehr als 50 Prozent mit Kohlenstoff haltigen Brennstoffen erzeugt wurde. 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 CO<sub>2</sub>-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 sonst ins Märchenland von Wirtschaftsminister Habeck gehört. 15 Millionen E-Autos in Deutschland ist ein Wunschtraum. Wir sollten 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.

Prof. Dr. Ing. Hans-Günter Appel  
Pressesprecher NAEB e.V. Stromverbraucherschutz

---

## COP(28) ist das neue Davos

geschrieben von Chris Frey | 14. Dezember 2023

### Cap Allon

*Von COP28 wird sicher noch Einiges kommen, was nicht in den Zeitungen steht. Hier folgt ein weiterer Aspekt, der m. E. ziemlich zutreffend ist.*

Die UN-Vertragsparteienkonferenz (COP) hat 27 Mal in Folge ihr einziges Ziel verfehlt: die Verringerung der weltweiten Kohlenstoffemissionen und die Verhinderung des Klimawandels, und die COP28 wird mit ziemlicher Sicherheit eine weitere sinnlose Angelegenheit werden.

Die Konferenz war in einigen Bereichen erfolgreich – sie hat den Kohlenstoffausstoß des Westens begrenzt (während sie die Augen vor dem Anstieg im Osten verschloss), was in Wirklichkeit zu einer Verringerung des Wohlstands durch die Abschaffung billiger und zuverlässiger Energie geführt hat.

Was die COP auch übertroffen hat, schreibt Jo Nova, ist „ein wilder Erfolg auf dem Global-Trade-Party-und-Schmooze-Kalender“ zu sein.

Die COP28-„Klimakonferenz“ steht an der „Schwelle zum Scheitern“, schreibt CNN – weil „ein neuer Entwurf des Kernabkommens den Aufruf zum Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen gestrichen hat“. Stattdessen soll es nur um die Reduzierung fossiler Brennstoffe gehen (also genau dasselbe wie bei den letzten 27 Treffen).

Die Medien werden dieses Zugeständnis in letzter Minute zweifellos als „Fortschritt“ darstellen und darauf hinweisen, wie lohnenswert die Konferenz trotz des Gegenwinds ist, aber die Realität wird darauf hindeuten, dass es sich um 28 Konferenzen handelt und nichts vorzuweisen ist...

## Annual CO<sub>2</sub> emissions

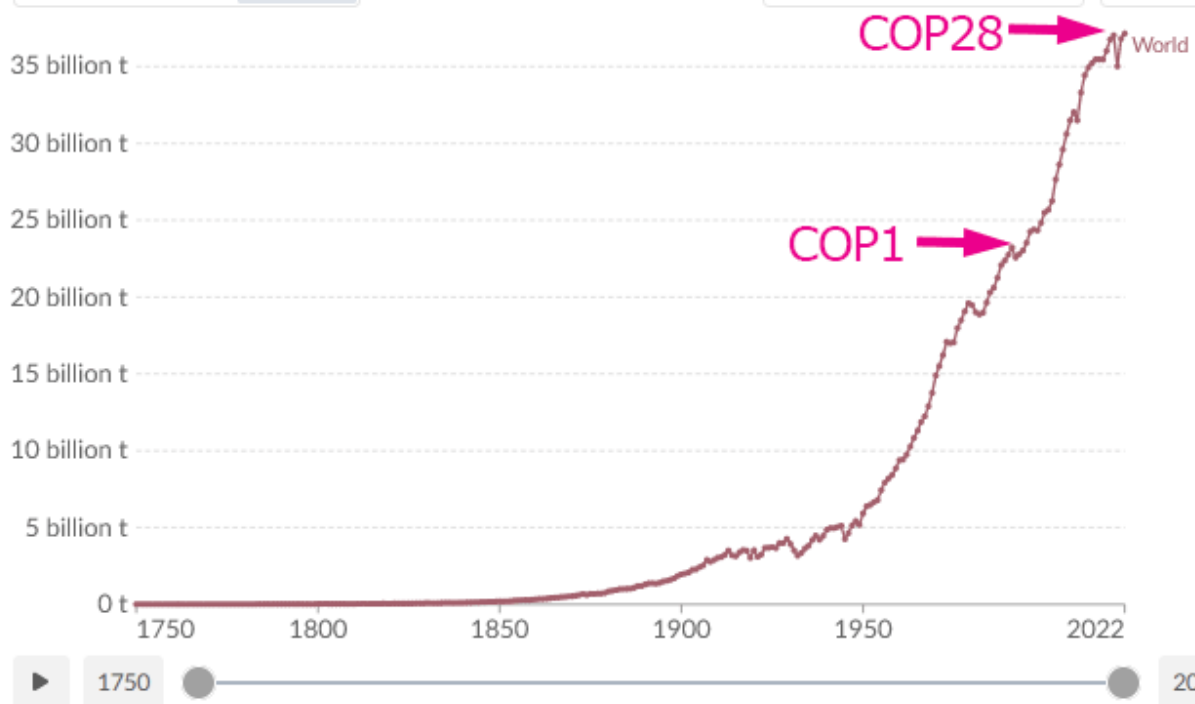
Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions from fossil fuels and industry. Land-use change is not included.

Our World  
in Data

Table Map Chart

Edit countries and regions

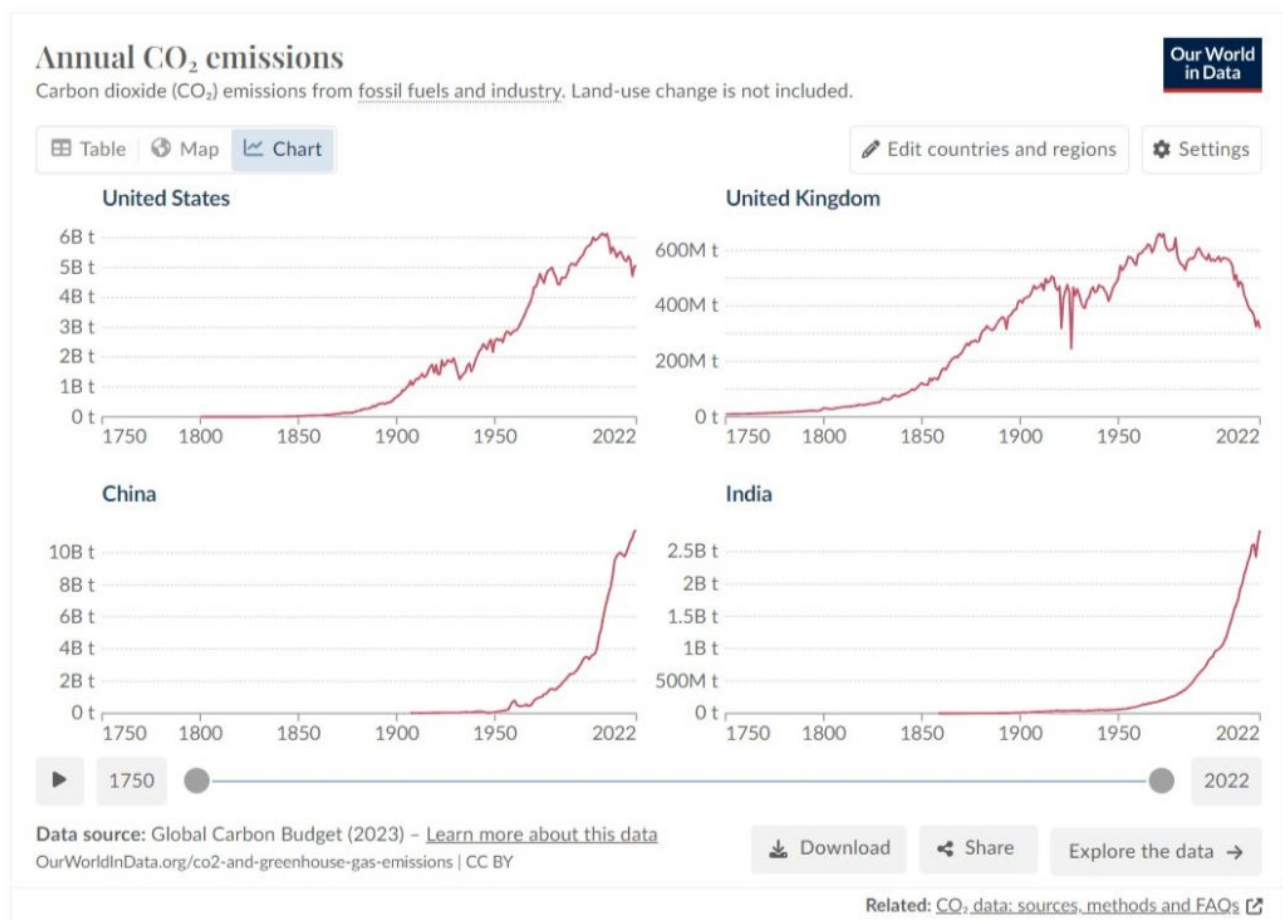
Settings



Data source: Global Carbon Budget (2023) - [Learn more about this data](#)  
OurWorldInData.org/co2-and-greenhouse-gas-emissions | CC BY

joannenova.com.au

... außer dass sich der Westen immer mehr abschaltet, das heißt:



Die Konferenz ist auch „ein großer Erfolg als planetarische Modenschau, bei der sich die Tugendwächter der Welt versammeln, um ihre Mäntel der Kohlenstoffreinheit zu zeigen“, fährt Nova fort. „Im Hintergrund ist es der Ort, an dem Milliardäre und Banker ihre Yachten und Privatflugzeuge mitbringen, um Präsidenten und Könige zu treffen.“

Die COP28 sollte als das neue Davos betrachtet werden – praktisch ein Treffen des Welthandels.

Es ist eine All-Star-Besetzung: Der Chef von ExxonMobil, Darren Woods, ist ebenso anwesend wie die weltweiten CEOs von PwC und EY, die Chefs von Brookfield, BlackRock und IFM Investors, die Chefs von Standard Chartered, Deutsche Bank, Bank of America und Macquarie – und alle treffen auf Persönlichkeiten wie Stella McCartney und Chelsea Clinton.

In einem Artikel von Hans van Leeuwen für afr.com heißt es: „...es werden Billionen von Dollar benötigt, um Projekte zu finanzieren oder zu entwickeln, die der Energiewende dienen. Wie Weltbankchef Ajay Banga auf einem Podium sagte: ‚Alles ist mit vielen Nullen verbunden.‘“

Wenn sich Ihnen der Betrug noch nicht offenbart hat, dann kann ich nur vermuten, dass Sie immer noch im Lager „Klebe dich an den Asphalt“ sind.

Link (Zahlschranke):

[https://electroverse.substack.com/p/heavy-snow-brings-northern-china?utm\\_campaign=email-post&r=320l0n&utm\\_source=substack&utm\\_medium=email](https://electroverse.substack.com/p/heavy-snow-brings-northern-china?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email)

# **Expertenstreit um die atlantische Umwälzpumpe – Klimaschau 170**

geschrieben von AR Göhring | 14. Dezember 2023

Die Klimaschau informiert über Neuigkeiten aus den Klimawissenschaften und von der Energiewende. Thema der 170. Ausgabe: Expertenstreit um die atlantische Umwälzpumpe.