

# Die Klimapolitik von New York City dürfte das Leben für die Mittelschicht noch unerschwinglicher machen

geschrieben von Chris Frey | 3. Januar 2024

[NICK POPE](#), [Daily Caller](#)

New York City treibt mehrere klimapolitische Maßnahmen voran, die den Alltag in einer der teuersten Städte des Landes für die Mittelschicht wahrscheinlich noch teurer machen werden.

Die Stadt will ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 % [senken](#), ein umfassendes Gesetz zur Elektrifizierung von Gebäuden, bekannt als Local Law 97, durchsetzen und eine Gebühr für den Autoverkehr erheben. Jede dieser Maßnahmen wird die Kosten für das Leben und Arbeiten in der größten Stadt des Landes erhöhen, insbesondere für die Mittelschicht, so Energie- und New Yorker Politikexperten gegenüber der Daily Caller News Foundation. Queens, Brooklyn und Manhattan gehören laut einer von CNBC durchgeführten [Analyse](#) bereits zu den 15 teuersten Orten zum Leben in den Vereinigten Staaten.

„Die Stadt ist wohlhabend, weil irgendwo da draußen Menschen Energie, Lebensmittel, Kleidung und so weiter produzieren, und die Menschen handeln all das in New York“, sagte Dan Kish, ein leitender Mitarbeiter des Institute for Energy Research, dem DCNF. Das Emissionsziel der Stadt „wird die Dinge teurer machen und die Menschen an Orte wie Florida vertreiben“, fügte er hinzu.

Diese Kapitalflucht würde die Steuerbasis schrumpfen lassen und damit die Finanzen der Stadt weiter belasten, sagte Kish dem DCNF. „Menschen, die nicht über die nötigen Mittel verfügen, also arbeitende Menschen, haben nicht die Möglichkeit, einfach ihre Sachen zu packen und wegzugehen“, sagte Kish dem DCNF. „Aber es ist einfach, wenn man Mike Bloomberg heißt [Bürgermeister von New York City, A. d. Übers.]“

Das [Local Law 97](#) sieht Emissionsstandards vor, die etwa 50.000 Gebäude in New York City ab 2024 erfüllen müssen, wobei der New York Times [zufolge](#) ab 2030 zusätzliche Beschränkungen eingeführt werden.

Einige Gebäude lassen sich leichter mit der entsprechenden Verkabelung und Ausrüstung nachrüsten als andere, und ein großer Teil der hohen Kosten, die Vermietern und Gebäudeeigentümern für die Einhaltung der Vorschriften entstehen, wird mit ziemlicher Sicherheit auf die Bewohner abgewälzt werden, erklärte Jane Menton gegenüber dem DCNF. Sie ist eine

Mutter, die in einer Genossenschaft in Queens lebt und eine Basisinitiative gegen das Local Law 97 geleitet hat.

„Die Progressiven in Queens, Manhattan und Brooklyn haben so viel Angst davor, sich gegen das Narrativ zu stellen, dass diese Vorschrift eine Klimälösung ist... aber es ist unerschwinglich, Gebäude auf Strom umzurüsten, also werden sie nicht umrüsten, um die Vorschrift zu erfüllen, sondern nur Geldstrafen zahlen, die es der Stadt dann ermöglichen, das Geld zum Stopfen von Haushaltslöchern zu verwenden,“ sagte Menton dem DCNF. „Die gleichen Politiker und Befürworter, die behaupten, sich um die Arbeiterklasse der Stadt zu kümmern, haben ein Gesetz geschrieben, das eben diese aus ihren Häusern verdrängen wird... funktionell gesehen ist dieses Gesetz einfach eine Kohlenstoffsteuer für die Mittelklasse.“

Andere Städte wie [Boston](#) haben sich für ähnliche Maßnahmen zur Elektrifizierung von Gebäuden eingesetzt, um den Klimawandel zu bekämpfen, und die Regierung Biden hat Hunderte von Millionen Dollar [ausgegeben](#), um staatliche und kommunale Regierungen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur „Dekarbonisierung“ von Gebäuden zu unterstützen.

Die Gebühren für New York City werden von der Metropolitan Transportation Authority (MTA) erhoben, die technisch gesehen keine Behörde ist, die unter der Schirmherrschaft der Stadtverwaltung steht.

Die Gebühren sollen die Emissionen und die Luftverschmutzung verringern, indem von den Autofahrern Gebühren für die Einfahrt in bestimmte Teile der Stadt erhoben werden. Konkret hat die MTA vorgeschlagen, für die Einfahrt in einen großen Teil Manhattans 15 Dollar für Pkw und 36 Dollar für Lkw zu verlangen, wie der lokale Sender NBC 4 [berichtet](#).

Der Vorschlag könnte jedoch das Verkehrsaufkommen auf den Straßen der Stadt nicht wesentlich verringern und möglicherweise sogar die Staus in Gebieten wie der Bronx vergrößern, wie die New York Post [berichtet](#). Qualifizierte Fahrer mit niedrigem Einkommen, die sich bei den zuständigen Behörden registrieren lassen, könnten außerdem nach den ersten zehn Fahrten in das betreffende Gebiet von Manhattan einen Rabatt von 50 % auf die Gebühren erhalten, so die lokale digitale Nachrichtenagentur [northjersey.com](#)

„Staugebühren sollten in erster Linie als Einnahmequelle betrachtet werden, um die unvertretbar hohen Kapitalkosten der MTA zu decken“, erklärte Ken Girardin, Forschungsdirektor der auf New York fokussierten Denkfabrik Empire Center gegenüber der DCNF. „Was die Verkehrsüberlastung selbst betrifft, so haben es die politischen Entscheidungsträger abgelehnt, grundlegende Dinge wie die Durchsetzung von Parkregeln oder die Reduzierung der Parkerlaubnisse für Angestellte des öffentlichen Dienstes oder andere politische Veränderungen vorzunehmen, welche die Autos von den Straßen Lower Manhattans wegbringen würden, weil dies keine Dinge sind, für die man Geld leihen kann.“

Auch für Menschen, die nicht in der Stadt wohnen, aber jeden Tag zur Arbeit fahren, würde diese Politik das Leben teurer machen, so [Politico](#). In London, der größten Metropole Großbritanniens, haben Politiker ein ähnliches System ausprobiert, das der republikanische New Yorker Stadtrat Joseph Borelli aus Staten Island im Januar bei der Erörterung der bevorstehenden New Yorker Version des Systems als „komplettes Desaster“ und „klägliches Scheitern“ [bezeichnete](#).

Wenn der gesamte Bundesstaat New York heute auf „Netto-Null“ umstellen würde, würden laut Klimamodellierung der Vereinten Nationen bis 2050 lediglich 0,0023° F der globalen Erwärmung vermieden. „Das ist bei weitem nicht messbar und schon gar nicht signifikant. Es würde also nichts erreicht werden“, sagte Steve Milloy dem DCNF, ein leitender Jurist des Energy and Environment Legal Institute. „Die Unternehmen werden in New York bleiben und die Klimaagenda mittragen, einschließlich hoher Steuern, solange die Kosten auf die Anwohner abgewälzt werden können. Wenn die Rentabilität aufhört, werden die Unternehmen abwandern... Die Kosten der Klima-Agenda sind regressiv. Die ärmeren Menschen werden sie zuerst zu spüren bekommen.“

Die Büros des demokratischen New Yorker Bürgermeisters Eric Adams und der MTA reagierten nicht sofort auf die Bitte der DCNF um Stellungnahme.

*All content created by the Daily Caller News Foundation, an independent and nonpartisan newswire service, is available without charge to any legitimate news publisher that can provide a large audience. All republished articles must include our logo, our reporter's byline and their DCNF affiliation. For any questions about our guidelines or partnering with us, please contact [licensing@dailycallernewsfoundation.org](mailto:licensing@dailycallernewsfoundation.org).*

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2023/12/28/new-york-citys-climate-policies-could-make-life-even-more-unaffordable-for-the-middle-class/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE