

Mr. Bean hatte recht – ebenso wie Toyota

geschrieben von Chris Frey | 21. Februar 2024

[Duggan Flanakin](#)

Als der Auto-Enthusiast Rowan Atkinson – Mr. Bean für seine Fans – im vergangenen Juni im Guardian schrieb, dass es „gute ökologische Gründe“ gebe, „warum es besser sein könnte, sein altes Benzinauto zu behalten, als ein Elektroauto zu kaufen“, wurde er als Umweltverräter beschimpft.

Atkinson fügte hinzu: „Wir erkennen, dass eine breitere Palette von Optionen erforscht werden muss, wenn wir die sehr ernstesten Umweltprobleme richtig angehen wollen, die unser Gebrauch des Autos verursacht hat.“ Dazu gehören seiner Ansicht nach Wasserstoff-Brennstoffzellen und synthetische Kraftstoffe, welche die Lebensdauer älterer Fahrzeuge verlängern würden, auch wenn die Regierungen deren Verschrottung fordern.

Atkinson, der einen Bachelor-Abschluss in Elektrotechnik und Elektronik und einen Master-Abschluss in Steuerungssystemen hat, forderte die Briten auf, die Treibhausgas-Emissionen bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen in einem größeren Zusammenhang zu betrachten und den gesamten Lebenszyklus von Kraftfahrzeugen zu bewerten.

Mit einer Prise gesundem Menschenverstand merkte Atkinson an, dass eine so frühzeitige Förderung von Elektroautos, die erhebliche Mängel aufweisen, zu „Millionen überfrachteter Elektroautos mit schnell veraltenden Batterien“ führen wird. Technologische Entwicklungen mit Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen, die bestehende Verbrennungsmotoren antreiben können, könnten sich langfristig als die bessere Lösung erweisen. Aus einem Grund könnten die Besitzer der weltweit 1,5 Milliarden ICE-Fahrzeuge diese weiterhin nutzen.

Weil er seine Erkenntnisse mitteilte, wurde Atkinson sofort von bissigen Reportern und EV-„Experten“ angefeindet. Simon Evans, stellvertretender Redakteur von Carbon Brief, warf Atkinson vor, dass er sich nicht an die eigenen „Beweise“ von Carbon Brief aus den vergangenen Jahren halte, die besagen, dass E-Fahrzeuge die „Treibhausgas-Emissionen“ über den gesamten Lebenszyklus hinweg um zwei Drittel reduzieren, und bezeichnete E-Fahrzeuge als „einen wesentlichen Bestandteil der Bekämpfung der Klima-Krise“.

Wie kann er es wagen?

[Michael Coren](#) porträtierte Atkinson in der Washington Post als einen Sonderling, der an seinem Benzinauto festhält, verspottete Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe als teuer und unpraktisch und verglich ICE-

Fahrzeuge mit Steckenpferden. Coren argumentierte, dass „es keine gute Idee ist, jedes Auto mit Wasserstoff zu betreiben“, deutete aber an, dass es eine sehr gute Idee sei, jeden Autofahrer zum Kauf eines Elektroautos zu zwingen.

Acht Monate später schlugen die Kritiker, die gehofft hatten, Atkinson als Troglodyten hinstellen zu können, angesichts des Zusammenbruchs des britischen Marktes für Elektroautos jedoch andere Töne an.

Mr. Bean was [condemned](#) in the House of Lords by the Green Alliance as “partly at fault for ‘damaging’ public perceptions” of EVs and as a dangerous enemy of Britain’s drive to Net Zero. *The Guardian*, which published Atkinson’s tome, was accused indirectly of failing to adhere to “high editorial standards around the Net Zero transition.”

[Translation: ONLY glowing reports on EVs are acceptable public speech.]

Mr. Bean wurde im Oberhaus von der Green Alliance als „mitschuldig an der ‘schädlichen’ öffentlichen Wahrnehmung“ von E-Fahrzeugen und als gefährlicher Feind des britischen Strebens nach Netto-Null [verurteilt](#). Der Guardian, der Atkinsons Werk veröffentlicht hat, wurde indirekt beschuldigt, sich nicht an die „hohen redaktionellen Standards im Zusammenhang mit der Net Zero-Umstellung“ gehalten zu haben.

(Übersetzung [des Autors]: AUSSCHLIESSLICH begeisterte Berichte über EVs sind akzeptable öffentliche Äußerungen).

Es kann nicht an den exorbitanten Kosten für die [Autoversicherung](#) für E-Fahrzeuge liegen, an ihrer Neigung, [Feuer](#) zu fangen und tagelang zu brennen, oder an den hohen Kosten und langen Wartezeiten für Ersatzteile und [Reparaturen](#) – oder an den langen Wartezeiten an den Ladestationen, um sich anzuschließen und darauf zu warten, dass die Ladung wenigstens bis zum nächsten Ziel reicht. Könnte es auch sein, dass es den Menschen unangenehm ist, sich an China zu [bereichern](#), während ihre eigenen Autofirmen vor dem Bankrott stehen? Nein – es ging darum, dass jemand öffentlich die überstürzte Elektrifizierung in Frage stellen konnte.

Auf der [anderen](#) Seite der Welt hat Toyota, das bei der Umstellung seiner Fahrzeugflotten von Verbrennungsmotoren auf reine Elektroautos hinter seinen Hauptkonkurrenten zurückgeblieben ist, auf dem Weg zu einem prognostizierten Nettogewinn von mehr als 30 Milliarden Dollar einen wahren Geldregen aus dem Verkauf von Hybridfahrzeugen erlebt. Während Ford bei dem Versuch, einen Markt für Elektrofahrzeuge zu schaffen, 4,7 Milliarden Dollar verloren hat und sein Nettogewinn auf nur 4,2 Milliarden Dollar gesunken ist, scheint Toyota jetzt in einer besseren finanziellen Verfassung zu sein als seine amerikanischen und europäischen Konkurrenten.

Vor über einem Jahr hatte der damalige Toyota-CEO Akio Toyoda [gewarnt](#), dass die Umstellung auf Elektroautos „länger dauern würde, als die Medien uns glauben machen wollen“. Ford, GM, Stellantis und viele andere

Autohersteller auf der ganzen Welt spielten den politischen und finanziellen Giganten in die Hände, während das Management von Toyota die Rhetorik beiseite schob, sich die Zahlen ansah und einen vernünftigen Ansatz für den sich entwickelnden Weltautomobilmarkt wählte.

Das Unternehmen verkaufte 2023 in den USA zwar 15.000 reine E-Fahrzeuge, aber auch 40.000 Plug-in-Hybride und mehr als 600.000 nicht aufladbare Hybride bei einem [Gesamtabsatz](#) von 2.248.477 Fahrzeugen in den USA, was einem Anstieg von 6 % gegenüber 2022 entspricht. Ford hat sein Ziel, bis 2023 jährlich 300.000 Elektrofahrzeuge zu produzieren, verfehlt und hat seine frühere Prognose von 2 Millionen Elektrofahrzeugen bis 2026 revidiert. Schlimmer noch: Ford rechnet nun damit, 2024 bis zu 5,5 Milliarden Dollar mit E-Fahrzeugen zu verlieren.

In Europa hat Volvo gerade [bekannt](#) gegeben, dass es die Unterstützung für sein bekanntestes Elektrofahrzeug Polestar zurückzieht und hofft, seine 48%ige Beteiligung zu verkaufen, möglicherweise an einen chinesischen Käufer. Nur wenige Tage zuvor hatte Polestar 450 Arbeitsplätze abgebaut, etwa 15 % der Belegschaft.

In Deutschland, dem größten europäischen Automarkt, wird für 2024 ein Rückgang der Elektroauto-Verkäufe erwartet, und Renault hat gerade seine Pläne zur Ausgliederung der Ampere-Elektroautos aufgegeben und macht dafür mangelndes Interesse von Investoren und einen Rückgang der Verkäufe verantwortlich.

Auch in Großbritannien stagnierte der Absatz von E-Fahrzeugen im Jahr 2023, die Preise für gebrauchte E-Fahrzeuge fielen drastisch und warfen Fragen nach ihrem Restwert auf. Selbst die EV-freundliche Schweiz [gibt zu](#), dass es mindestens 20 Jahre dauern wird, bis ihre Flotte vollständig elektrifiziert ist. Während EVs und Hybride heute etwa 30 % der Schweizer Neuwagenverkäufe ausmachen, machen diese Fahrzeuge weniger als 4 % der gesamten nationalen Flotte aus.

Auch die Öl- und Gasunternehmen haben die Botschaft verstanden. BP, das sich selbst einst als „Beyond Petroleum“ bezeichnete, wurde von einem aktivistischen [Investor](#) ermutigt, seine Investitionen in erneuerbare Energien zu reduzieren und sich wieder auf Öl und Gas zu konzentrieren. Ein wichtiger Grund dafür ist, dass die Investitionen in Öl und Gas in den letzten Jahren einen Aufschwung erlebt haben, während die Investitionen in erneuerbare Energien ins Stocken geraten sind. Bluebell Capital Partners behauptet, dass der Aktienkurs von BP aufgrund seines Engagements für erneuerbare Energien im Vergleich zu ExxonMobil und Chevron um 50 % unterbewertet ist.

Präsident Bidens Forderung, dass die USA seine Vorschriften für Elektroautos einhalten sollen, erhielt letzten Monat einen schweren Schlag, als der bisher größte Anbieter von Elektrofahrzeugen in den USA, der Autovermietungsriese Hertz ankündigte, alle 20.000 seiner

Elektroautos zu [verkaufen](#) und keine weiteren zu kaufen. Das Unternehmen begründete dies mit den hohen Reparaturkosten und der schwachen Nachfrage nach E-Fahrzeug-Vermietungen. Karl Bauer von iSeeCars.com stellte fest, dass die meisten Verbraucher bereits zögerten, ein Elektroauto zu kaufen, und sagte: „Die größere Auswirkung des Ausverkaufs der Hertz-Elektroautos ist der Imageschaden für die Technologie.“

Der fiktive Mr. Bean ist [bekannt](#) (und verehrt) für seine originellen und oft absurden Problemlösungen und seine völlige Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, während er sie löst, sowie für seine Kleinlichkeit und gelegentliche Boshaftigkeit. Hätte sich die britische Presse über Herrn Atkinson wegen eines Bean-ähnlichen Auftritts lustig gemacht, hätten die Propagandisten der Klimarettung ihn vielleicht erfolgreich ausgelacht.

Aber sie sind nicht in der Lage, ohne Spott zu lachen.

Der echte Mr. Atkinson vertritt, wie die Entscheidungsträger bei Toyota, eine vernünftige Weisheit wie „nicht alles auf eine Karte setzen“. Die Verlängerung der Lebensdauer bestehender Fahrzeuge, selbst mit den derzeit teuren Wasserstoff- oder synthetischen Kraftstoffen, ist weitaus besser für die Umwelt als ihre Verschrottung zugunsten von Elektrofahrzeugen, die [Dieselkraftstoff](#) für die Ladestationen benötigen.

Auch wenn es heißt, dass die Batterien von Elektrofahrzeugen bald kleiner, billiger und stärker sein werden, ist dieser Tag noch nicht gekommen. Ebenso wahrscheinlich ist es, dass die Kosten für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe erheblich sinken werden und dass diese Kraftstoffe die vorhandenen ICE-Fahrzeuge antreiben können. Und vor allem: Wenn es wirklich einen „Klimanotstand“ gäbe, würden die Diplomaten militärische Konflikte schneller beenden und den Ansturm Chinas und Indiens auf den Bau von immer mehr Kohlekraftwerken stoppen (die natürlich zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen benötigt werden).

Was Mr. Bean und Toyota der Welt wirklich sagen wollen ist, dass Vorschriften – also die Entscheidung der Regierung, was auf den Markt kommen darf und was nicht – und die damit einhergehenden enormen Subventionen (die in einem echten Notfall unnötig wären) im Krieg mit der Weisheit des Marktes stehen, der sich darauf verlässt, dass die Öffentlichkeit weiß, was für den Verbraucher das Beste ist.

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

Link:

<https://cornwallalliance.org/2024/02/mr-bean-was-right-and-so-was-toyota/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Wenn die „Tagesschau“ zur „Klimaschau“ mutiert – Klimaschau 180

geschrieben von AR Göhring | 21. Februar 2024

Die Klimaschau informiert über Neuigkeiten aus den Klimawissenschaften und von der Energiewende. Thema der 180. Ausgabe: Wenn die Tagesschau zur Klimaschau wird.

Kann die Regierung eine Industrie bzgl. grünen Wasserstoffs schaffen?

geschrieben von Chris Frey | 21. Februar 2024

Steve Goreham

Die führenden Politiker der Welt fördern Wasserstoff als möglichen emissionsarmen Kraftstoff für Verkehr und Industrie. Die Staaten haben Hunderte von Milliarden Dollar an Subventionen angekündigt, um die Entwicklung und Bereitstellung von Wasserstoff zu unterstützen. Aber werden die Regierungen in der Lage sein, eine neue grüne Wasserstoff-Industrie zu schaffen?

Wenn Wasserstoff verbrennt, ist das einzige Verbrennungsprodukt Wasserdampf. Befürworter von Net Zero, wie die Internationale Energieagentur (IEA), schlagen vor, grünen Wasserstoff als Kraftstoff anstelle von Erdgas und Kohle in der Industrie und im Verkehr einzusetzen. Aber die Probleme mit der bestehenden Wasserstofftechnologie sind vielfältig.

Im Grunde genommen gibt es heute keine Wasserstoffindustrie. Fünfundneunzig Millionen Tonnen Wasserstoff werden jährlich durch Methan-Dampfreformierung mit Erdgas oder durch Kohlevergasung [hergestellt](#). Der überwiegende Teil des Wasserstoffs wird jedoch nicht als Kraftstoff verwendet, sondern vor Ort als Ausgangsmaterial für

industrielle Prozesse.

In der Chemie- und Raffinerieindustrie wird Wasserstoff zum Beispiel zur Erzeugung von Ammoniak oder Methanol eingesetzt. In der Stahlindustrie wird Wasserstoff als Reduktionsmittel zur Herstellung von direkt reduziertem Eisen verwendet. Aus Erdgas oder Kohle hergestellter Wasserstoff ist mit Kosten von nur 1 \$ pro Kilogramm preiswert.

Anstatt Erdgas oder Kohle zu verwenden, schlagen Wasserstoffbefürworter vor, Wind- und Solarstrom zur Herstellung von „grünem“ Wasserstoff durch Elektrolyse von Wasser zu nutzen. Sie schlagen auch vor, eine neue Wasserstoff-Kraftstoffindustrie zu schaffen und Wasserstoff durch Pipelines oder Schiffe um die Welt zu transportieren. Die Herstellung von Wasserstoff durch Elektrolyse ist jedoch sehr teuer und der Transport sehr schwierig.

Um ein Kilogramm Wasserstoff durch Elektrolyse zu erzeugen, kostet allein der Strom 3 bis 6 Dollar pro Kilogramm, was zu **Gesamtkosten** von mindestens 5 Dollar pro Kilogramm führt. Damit ist Wasserstoff aus Elektrolyse mehr als fünfmal so teuer wie Wasserstoff aus Erdgas oder Kohle.

Nichtsdestotrotz beeilen sich die Staaten, eine Führungsposition in der neuen grünen Wasserstoff-Industrie einzunehmen. Die Regierung Biden hat Unternehmen Zuschüsse für die **Einrichtung** von sieben regionalen Zentren für die Produktion von grünem Wasserstoff gewährt. Deutschland, Indien und Japan haben nationale Strategien zur Herstellung und zum Export von Wasserstoff angekündigt. Einundvierzig Länder verfügen inzwischen über eine Strategie für grünen Wasserstoff.

Mehr als 280 Milliarden Dollar an staatlichen Subventionen wurden **angekündigt**, um eine grüne Wasserstoffindustrie zu schaffen, die nach Angaben der IEA im Jahr 2022 nur 1,4 Milliarden Dollar betragen wird. Die Befürworter schlagen vor, Wasserstoff als Kraftstoff in der Schwerindustrie, im Verkehr und sogar in Privathaushalten einzusetzen.

Die Zement-, Chemie-, Kunststoff- und Stahlindustrie drängt darauf, Wasserstoff als Brennstoff in Öfen und anderen energieintensiven Verfahren einzusetzen. Bisher sind diese Bemühungen noch experimentell. Es gibt nur wenig grünen Wasserstoff, um diese Industrien zu versorgen. Außerdem ist der Strombedarf von Wind- und Solarsystemen für den Antrieb von Elektrolyseuren zur Herstellung von grünem Wasserstoff für die Schwerindustrie enorm.

Schätzungen zufolge ist der zusätzliche Strom aus erneuerbaren Energien, der allein für die Herstellung von Wasserstoff als Brennstoff für die Stahlindustrie benötigt wird, **größer** als die gesamte derzeitige weltweite Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien. Die Menge an erneuerbarem Strom, die für den Betrieb von Elektrolyseuren zur Herstellung von Wasserstoff für die chemische Industrie benötigt wird, ist dreimal so groß wie die für die Stahlindustrie benötigte Menge.

Die Flotten von Wasserstoff-Fahrzeugen sind nach wie vor winzig. Im Jahr 2022 waren weltweit nur 70.000 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge im Einsatz, verglichen mit mehr als 30 Millionen Elektrofahrzeugen und etwa 1,5 Milliarden Benzin- oder Diesel-Leichtfahrzeugen. Der Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff ist gering, wächst aber in Nischenmärkten wie Bussen, Zügen und Gabelstaplern. Die Leistung von Wasserstofffahrzeugen ist jedoch lückenhaft.

Kalifornien verfügt über ein Netz von 65 Wasserstoff-Tankstellen, das einzige Netz dieser Art in den USA. Doch trotz staatlicher Subventionen in Höhe von mehreren zehn Millionen Dollar fahren nur etwa 12.000 Wasserstoffautos auf kalifornischen Straßen, also weniger als eines von 1.000 Fahrzeugen. Ein anhaltender Mangel an Wasserstoff als Treibstoff in Südkalifornien erschwert das Betanken der Fahrzeuge. Der Kraftstoff für Wasserstofffahrzeuge ist nach wie vor teurer als Benzin und schwer zu finden.

Die Herstellung von grünem Wasserstoff ist nicht nur teuer, sondern der Transport von Wasserstoff ist auch schwierig. Wasserstoff muss auf -253 Grad Celsius unterkühlt werden, um ihn zu verflüssigen, oder er muss auf 700 Atmosphären unter Druck gesetzt werden, was etwa dem 300-fachen Luftdruck in Ihrem Autoreifen entspricht. Selbst bei einem Druck von 700 Atmosphären benötigt Wasserstoff an einer Tankstelle Lagertanks mit dem siebenfachen Volumen von Benzin, um die gleiche Energiemenge zu speichern.

Wasserstoff-Pipelinenetze gibt es nicht, und der Transport von Wasserstoff per Schiff ist ebenfalls sehr teuer. Damit die Welt Wasserstoff als Kraftstoff nutzen kann, müssten die Produktion, die Pipelines und der Schiffstransport erst einmal aufgebaut werden. Es ist unwahrscheinlich, dass dies noch zu Lebzeiten der meisten Menschen geschehen wird.

Einige haben sich sogar für die Verwendung von Wasserstoff zum Heizen von Häusern ausgesprochen. Aber Wasserstoff ist das kleinste Molekül in der Natur, er ist anfällig für Lecks und entzündet sich schon bei geringen Energien wie statischer Elektrizität. Vor einigen Jahren wurde unser Haus von einem Blitz getroffen, der Geräte beschädigte und ein Leck in unserer Erdgasleitung verursachte. Wir haben bald Gas gerochen und konnten das Leck ohne weitere Schäden reparieren. Wäre dies eine Wasserstoffleitung gewesen, wäre das Leck wahrscheinlich explodiert oder in Flammen aufgegangen und hätte unser Haus zerstört. Wasserstoffleitungen zu Häusern und Tankstellen bergen gefährliche Sicherheitsrisiken.

Heute wird Wasserstoff an Ort und Stelle verwendet, aber die Regierungen wollen nun durch Markteingriffe, Vorschriften und massive Subventionen eine neue Wasserstoff-Industrie aufbauen. Doch Physik und Wirtschaft stehen der Entwicklung einer grünen Wasserstoff-Industrie entschieden entgegen. Machen Sie sich auf ein spektakuläres Scheitern dieser

staatlich geförderten Bemühungen gefasst.

Steve [Goreham](#) is a speaker on energy, the environment, and public policy and the author of the new bestselling book *Green Breakdown: The Coming Renewable Energy Failure*.

This piece originally appeared in [Washington Examiner](#) and has been republished here with permission.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2024/02/can-the-government-create-a-green-hydrogen-fuel-industry/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Amerikas nächster Nachbar hebt den Anti-Fossil-Wahn auf ein ganz neues Niveau

geschrieben von Chris Frey | 21. Februar 2024

David Blackmon

Stellen Sie sich Folgendes vor: Sie investieren ein paar Stunden, um sich „Juice: Power, Politics, and the Grid“ [etwa: Strom, Macht, Politik und das Netz], den hervorragenden neuen [Dokumentarfilm](#) von Robert Bryce und Tyson Culver anzuschauen.

Es ist ein Dokumentarfilm, der für eine stärkere Nutzung der Kernenergie plädiert, aber auch positive Dinge über die Notwendigkeit der weiteren Nutzung von Erdgas und Kohle zur Aufrechterhaltung der Stabilität unserer Energienetze zu sagen hat. Oder Sie lesen das hervorragende Buch des Autors Alex Epstein, „Fossil Future“, das die These vertritt, dass Erdöl, Erdgas und Kohle auch in Zukunft eine wichtige Rolle im globalen Energiemix spielen werden.

THE BIGGER PICTURE

Life Without Oil

NOT AS SIMPLE AS YOU MAY THINK



46% of oil goes to making gasoline, but what makes up the other 54%?



Medicine

Most over the counter medications, homeopathic products and vitamins are derived from benzene, a product of petroleum.



Cosmetics

Makeup and shampoo that has oils, perfumes, waxes and color are all produced with the help of petrochemicals.



Plastics

Almost all plastics are made from petrochemicals, from your iPhone to that bottle of water. It is 4-5% of the total petroleum consumption.



Synthetic Rubber

Thousands of products rely on rubber such as shoes, tires, wet suits, breast implants, gloves.



Cleaning Products

All those ingredients you can't pronounce in the ingredients list, all of which are very poisonous.



Asphalt

There are over 11 million miles of paved road in the world. Asphalt aka bitumen is the glue that binds the minerals together.

A few other products made with Oil

Insecticides, Ink, Floor Wax, Pens, Upholstery, Clothing, Boats, Sports Car Bodies, Nail Polish, Fishing Lures, Bags, Perfumes, Cassettes, Dishwasher Parts, Tool Boxes, Shoe Polish, Helmets, Caulking, Petroleum Jelly, Tape, Washers, Antiseptics, Curtains, Food Preservatives, Basketballs, Soap, Antihistamines, Purses, Dashboards, Cortisone, Deodorant, Footballs, Putty, Dyes, Panty Hose, Refrigerant, Percolators, Life Jackets, Rubbing Alcohol, Linings, Skis, TV Cabinets, Shag Rugs, Electrician's Tape, Tool Racks, Car Battery Cases, Epoxy, Paint, Mops, Slacks, Insect Repellent, Oil Filters, Umbrellas, Yarn, Fertilizers, Hair Coloring, Roofing, Toilet Seats, Fishing Rods, Lipstick, Denture Adhesive, Linoleum, Speakers, Plastic Wood, Electric Blankets, Glycerin, Tennis Rackets, Rubber Cement, Dice, Nylon Rope, Candles, Trash Bags, Paint, Water Pipes, Hand Lotion, Roller Skates, Surf Boards, Shampoo, Wheels, Paint Rollers, Shower Curtains, Guitar Strings, Luggage, Safety Glasses, Antifreeze, Awnings, Eyeglasses, Toothbrushes, Ice Chests, Combs, CD's & DVD's, Brushes, Detergents, Vaporizers, Balloons, Sun Glasses, Tents, Heart Valves, Crayons, Parachutes, Telephones, Enamel, Pillows, Dishes, Cameras, Anesthetics, Artificial Turf, Artificial Limbs, Bandages, Dentures, Model Cars, Folding Doors, Hair Curlers, Cold Cream, Movie Film, Soft Contact Lenses, Drinking Cups, Fan Belts, Car Enamel, Shaving Cream, Ammonia, Refrigerators, Golf Balls, Toothpaste, and of course Solvents, Diesel Fuel, Motor Oil, Bearing Grease etc. etc. etc.

Maybe it isn't as simple as we thought?

Aber dann wachen Sie am nächsten Morgen auf und stellen fest, dass diese drei Männer verhaftet und angeklagt wurden, weil sie, nun ja, nette Dinge über fossile Brennstoffe gesagt haben.

Lachen Sie nicht: Wenn es nach dem Willen eines kanadischen Parlamentsmitglieds geht, wird das im Großen Weißen Norden Gesetz werden. Dieser Abgeordnete, Charlie Angus aus Timmins-James Bay, Ontario, hat am Montag einen Gesetzentwurf eingebracht, der strafrechtliche Folgen für positive Äußerungen über Erdöl, Erdgas und Kohle vorsieht, selbst wenn diese offensichtlich wahr sind. In dem Gesetzentwurf heißt es unter anderem: „Es ist verboten, für einen fossilen Brennstoff, ein mit einem fossilen Brennstoff verbundenes Markenelement oder die Produktion eines fossilen Brennstoffs zu werben.“

Die Toronto Sun [berichtete](#) diese Woche, Angus habe wiederholt versprochen, die Öl-, Gas- und Kohleindustrie so zu behandeln, wie westliche Regierungen in den 1990er Jahren gegen die großen Tabakkonzerne vorgegangen seien. Das liberale Mitglied der New Democrat Party von Justin Trudeau behauptete, dass es bei seinem Gesetzesentwurf darum gehe, die Verbreitung von Unwahrheiten über diese fossilen Brennstoffe zu stoppen, die von der Klimaalarmisten-Bewegung nach Kräften zu globalen Buhmännern gemacht werden, denen jede Umwelt- und Wetter-Unbill zugeschrieben werden soll.

„Der Big-Tobacco-Moment ist für Big Oil endlich gekommen. Wir müssen die menschliche Gesundheit über die Lügen der Ölindustrie stellen“, sagte Angus am Montag vor dem Parlament.

Angus sagt also, dass es in dem Gesetzentwurf darum geht, „die Verbreitung von Unwahrheiten durch die Ölindustrie zu stoppen“, aber eigentlich geht es in dem Gesetzentwurf darum, die „Werbung für einen fossilen Brennstoff, ein mit fossilen Brennstoffen verbundenes Markenelement oder die Produktion eines fossilen Brennstoffs“ unter Strafe zu stellen. Der Wortlaut des Gesetzes würde es zu einem Verbrechen machen, auf Plakatwänden von Tankstellen mit dem Benzinpreis zu werben oder für Chevron Fernsehspots zu schalten, in denen das Unternehmen mit dem „Techron“ genannten Zusatzstoff prahlt.

Die Formulierung im Gesetzentwurf würde es zu einem Verbrechen machen, wenn Befürworter wie Bryce und Culver ihre Dokumentarfilme produzieren und Epstein seine Bücher veröffentlichen würde. All dies würde nach Angus' Gesetzentwurf als illegal und in der Tat als ketzerisch gegenüber den Lehren der Klimaalarm-Religion gelten.

Mit anderen Worten, der Wortlaut hat nichts mit objektiver Wahrheit zu tun. Es geht um das Verbot von Äußerungen, die diesem kanadischen Abgeordneten nicht gefallen.

Mehrere Jahre lang moderierte der großartige Komiker Jeff Foxworthy eine Fernsehsendung mit dem Titel „Are You Smarter Than a 5th-Grader?“ [etwa: Sind Sie klüger als ein Fünftklässler?]. Offensichtlich würde MP Angus in dieser Show durchfallen, da jeder Fünftklässler, der jemals darin aufgetreten ist, sofort den logischen Widerspruch zwischen dem Wortlaut des Gesetzes und der Werbung für das Gesetz durch seinen Verfasser

erkennen würde.

Die einfache Wahrheit ist, dass Bryce, Culver, Epstein und viele andere Befürworter Recht haben, wenn sie versuchen, ein gewisses Maß an Vernunft in unsere Energie- und Klimadebatte zu bringen, was die Zukunft der fossilen Brennstoffe und der nuklearen Energieerzeugung angeht. Diese Energiequellen liefern derzeit etwa 85 % des Primär-Energiemixes, ein Niveau, das im letzten Vierteljahrhundert trotz der Ausgabe von Billionen von Dollar für Subventionen und Steuererleichterungen für Windkraft, Solarenergie und Elektrofahrzeuge unnachgiebig konstant geblieben ist.

Die von Bryce und Culver befürwortete Renaissance der Kernenergie könnte diesen Prozentsatz in den kommenden Jahrzehnten sogar noch steigen lassen.

Hier ein Gedanke: Vielleicht wäre es besser, wenn das kanadische Parlament und der amerikanische Kongress Gesetze erlassen würden, die es für Abgeordnete oder Kongressmitglieder unter Strafe stellen, Unwahrheiten über die Gesetze zu verbreiten, die sie zu verabschieden versuchen?

Das wäre ein echter Dienst an der Öffentlichkeit, was natürlich bedeutet, dass es nie passieren kann.

Originally published by [the Daily Caller News Foundation](#).

David Blackmon is a contributor to The Daily Caller News Foundation, an energy writer, and consultant based in Texas. He spent 40 years in the oil and gas business, where he specialized in public policy and communications.

Link:

<https://azfreenews.com/2024/02/americas-next-door-neighbor-is-taking-anti-fossil-fuel-craziness-to-a-whole-new-level/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Deutschland braucht sichere und bezahlbare Energie

geschrieben von Admin | 21. Februar 2024

Im Wohlstandsrausch will Deutschland das Weltklima mit der Energiewende retten. Physikalische Gesetze und ökonomische Vernunft werden nicht beachtet. Der wirtschaftliche Niedergang läuft.

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

Die Berichte werden erschreckender. Deutschlands Wirtschaft ist im Sinkflug. Der sinkende Bedarf an elektrischer Energie, der von den Grünen als Erfolg ihrer Politik sogar gefeiert wird, verdeutlicht dies drastisch. Doch die Bruchlandung kommt näher. Der sinkende Energiebedarf ist die Folge des Industrieabbaus. Hauptgrund ist der hohe Strompreis durch die Energiewende für die „Weltklimarettung“.

Energieintensive Betriebe der Chemie-, Stahl-, Aluminium-, Zement-, Glas- und Papierindustrie müssen schließen, weil sie durch die hohen Strompreise unwirtschaftlich werden. Wirtschaftsminister Habeck will nun die Industrie mit Krediten stützen und so ein weiteres Abwandern verhindern. An der Energiewende soll aber ohne Abstriche festgehalten werden.

Das Ziel ist, die fossilen Brennstoffe Kohle, Erdöl und Erdgas durch unberechenbaren Wind- und Solarstrom (Fakepower) zu ersetzen. Nach Angaben von Bundeskanzler Scholz in einer Rede sollen dafür jährlich mehr als 100 Milliarden Euro aufgewendet werden. Ein wesentlicher Teil kommt aus dem Klima- und Transformationsfonds, der maßgeblich von den CO₂-Steuern auf Heiz- und Treibstoffe gespeist wird.

Mit dem Fortschreiten der Energiewende sollen alle Kohlekraftwerke abgeschaltet werden. Dann verliert Deutschland die letzte heimische Energieversorgung, die Braunkohlenkraftwerke, und wird leicht erpressbar mit dem Hinweis, die Importe von fossilen Brennstoffen könnten gedrosselt oder gar gestoppt werden. Denn wir werden noch viele Jahrzehnte auf Kohle, Erdöl und Erdgas zur Deckung unseres Energiebedarfs angewiesen sein. Die Realität ist stärker als die beschlossenen Ausstiegsgesetze.

Besonders in Krisenzeiten brauchen wir eine sichere Energieversorgung. In erster Linie müssen wir die verfügbaren heimischen Energieträger nutzen. Die Braunkohleverstromung darf nicht eingestellt, sondern muss ausgebaut werden. Die Gewinnung von Gas und Öl durch Fracking muss in Deutschland in Angriff genommen werden. Es gibt Lagerstätten für Jahrzehnte. Die Herkunftsländer für Kohle, Gas- und Ölimporte sollten breit gestreut sein, um Lieferengpässe zu vermeiden. Erdgaslieferungen aus Russland sollten über die noch nutzbare Ostsee-Pipeline wieder aufgenommen werden. Das derzeitige Embargo schwächt Europa mehr als Russland.

Für den Ernstfall müssen wir auf Energievorräte zurückgreifen können. Für Erdöl ist dies weiterhin der Fall. Vor gut 50 Jahren haben die Araber, die damals den Weltmarkt beherrschten, die Exporte eingestellt.

Es gab autofreie Sonntage. Damals hat die Regierung beschlossen, Vorräte für 90 Tage anzulegen. Diese Vorräte gibt es heute noch. Es lagern 10 Millionen Tonnen Erdöl in Salzkavernen in Norddeutschland. Die Kosten bezahlen die Autofahrer mit 0,5 Cent pro Liter.

Auch für Erdgas gibt es Vorräte in Kavernen. Dies sind keine strategischen Vorräte, sondern Einlagerungen im Sommer für die hohe Nachfrage im Winter.

Kohle ist aus vielen Teilen der Welt zu günstigen Preisen verfügbar. Sie kann beliebig lange Zeit auf Halden gelagert werden. Behälter, Pumpen und Rohrleitungen werden nicht gebraucht. Das Lagern von Kohle ist die günstigste Bevorratung von Energie.

Eine Bewertung zeigt, die Stromerzeugung mit Importkohle kostet ca. 5 Cent pro Kilowattstunde (ct/kWh) und wird nur noch vom heimischen Braunkohlestrom mit 3 ct/kWh unterboten. Verteuert wird der Kohlestrom zurzeit um 6 ct/kWh durch die politisch motivierten Abgaben auf CO₂-Emissionen zur Weltklimarettung.

Würde mit der Energiewende Schluss gemacht, ließen sich jährlich mehr als 100 Milliarden Euro an öffentlichen Ausgaben einsparen. Als Folge würde der Strompreis halbiert und die Stromversorgung wesentlich sicherer werden. Unsere Regierung hat die Chance, mit Hinweis auf die geänderten politischen Bedingungen ohne Gesichtsverlust die Energiewende aufzugeben. Wird sie diese Chance nutzen oder mit „weiter so“ ihre Abwahl verschulden? Die Wahlen der nächsten Monate werden die Frage beantworten.