

# Der *Tipping Point* von Kalifornien

geschrieben von Chris Frey | 18. Januar 2025

## Roger Caiazza

Vor kurzem habe ich einen [Artikel](#) veröffentlicht, in dem ich beschreibe, inwiefern der Artikel von Jennifer Hernandez und Lauren Teixeira im [Breakthrough Journal](#) mit dem [Titel](#) „Time to reset California’s climate leadership“ (Zeit für einen Neustart der kalifornischen Klimapolitik) für die Umsetzung des New York State Climate Leadership & Community Protection Act ([Climate Act](#)) relevant ist. Ich stimme mit den Autoren überein, dass beide Staaten ihre Klimapolitik neu bewerten müssen, bis die Staaten „Emissionen reduzieren und gleichzeitig sicherstellen können, dass Wohneigentum, erschwingliche Lebenshaltungskosten und gute Arbeitsplätze für alle verfügbar sind.“ Dieser Beitrag enthält eine bemerkenswerte Beschreibung dessen, was erforderlich ist, um die Emissionen des Verkehrssektors auf dem Weg ins Klimanirwana zu reduzieren.

## Klima-Anführer Kalifornien

Kalifornien war der erste US-Bundesstaat, der mit dem AB32 Global Warming Solutions Act von 2006 eine „[Lösung](#)“ für den Klimawandel verabschiedete. Nach vierzehn Jahren bekommen die unvermeidlichen Auswirkungen der Realität die Aufmerksamkeit der Politiker, die das Gesetz unterstützt haben. Der einleitende Absatz von Hernandez und Teixeira erklärt, dass:

*Angesichts der zweiten Amtszeit von Donald Trump, der zunehmenden Ungleichheit und des Rückgangs der Unterstützung durch die nicht-weiße Mehrheit des Staates haben die führenden Politiker der kalifornischen Demokraten begonnen, die gepriesene Klimapolitik des Staates in Frage zu stellen. Der Vorsitzende der Demokratischen Versammlung von Kalifornien Richard Rivas eröffnete die neue Legislaturperiode und [signalisierte](#), dass er sich auf die Sorgen der Wähler in Bezug auf das Wohnungswesen und die außerordentlich hohen Lebenshaltungskosten in Kalifornien konzentrieren wolle, wobei er insbesondere die Klimapolitik des Staates in Frage stellte: „Kalifornien war schon immer ein Vorreiter in Sachen Klima. Und das werden wir auch weiterhin tun“, sagte er seinen Kollegen im Parlament. „Aber nicht auf dem Rücken der armen und arbeitenden Menschen, nicht mit Steuern oder Gebühren für Programme, die nicht funktionieren, und nicht durch die Blockierung von Wohnungsbau und wichtigen Infrastrukturprojekten. Deshalb müssen wir uns an den Ergebnissen orientieren. Wir können nicht blindlings die Institutionen verteidigen, die zu diesen Problemen beitragen.“*

Hernandez und Teixeira verglichen verschiedene Kennzahlen für Kalifornien, Florida, Texas und die Vereinigten Staaten insgesamt, um

festzustellen, wie erfolgreich Kaliforniens Anspruch auf eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz war. Sie erklärten dies:

*Kaliforniens Anspruch auf ökologische Überlegenheit bestand schon lange vor der Verabschiedung von AB32, dem Gesetz aus dem Jahr 2006, das den Staat zu ehrgeizigen Klimazielen verpflichtete und ein Cap-and-Trade-System einführte, mit dem diese Ziele erreicht werden sollten. Schon vor diesem bahnbrechenden Gesetz waren die Pro-Kopf-Kohlenstoffemissionen des Staates weitaus geringer als im nationalen Durchschnitt.*

Die Autoren zeigen, dass ein Hauptgrund für die niedrigen Pro-Kopf-Emissionen Kaliforniens darin lag, dass die Emissionen des Stromsektors von Anfang an niedrig waren. Texas und Florida haben ihre Emissionen im Elektrizitätssektor ohne klimapolitische Maßnahmen gesenkt, weil Kraftwerke „aus überwiegend wirtschaftlichen Gründen von Kohle auf Erdgas umgestellt worden sind“. Die kalifornische Klimapolitik beschränkt künftige Technologien zur Stromerzeugung auf Solar- und Windenergie sowie Batteriespeicher. Die unvorhergesehenen Kosten, die mit dem Einsatz dieser Technologien verbunden sind, haben dazu geführt, dass die kalifornischen Strompreise nach denen von Hawaii die zweithöchsten sind.

In meinem Artikel habe ich Kalifornien mit New York verglichen. Die in New York beobachteten Emissionssenkungen sind auch auf die Umstellung auf Erdgas als Brennstoff zurückzuführen. Die Kosten für die Einführung von Windkraft, Solarenergie und Energiespeicherung werden allmählich deutlich und werden die Tarife in die Höhe treiben, um mit Kalifornien und Hawaii als den teuersten Ländern zu konkurrieren. Eine weitere Gemeinsamkeit besteht darin, dass sowohl Kalifornien als auch New York in Zukunft Emissionsreduzierungen in anderen Sektoren erzielen müssen. Der Sektor mit den meisten Emissionen in Kalifornien ist der Verkehr, und aufgrund der klimatischen Unterschiede hat der Gebäudesektor in New York die höchsten Emissionen. Die Verkehrsemissionen sind nur geringfügig niedriger. Dieser Artikel hebt die Beschreibung von Hernandez und Teixeira hervor, welche Strategien zur Emissionsreduzierung für den kalifornischen Verkehrssektor geplant sind, um die Klimaziele zu erreichen.

## **Strategien im Transport-Sektor**

Hernandez und Teixeira sprachen ein Problem an, das zwar von den New Yorker Behörden anerkannt wurde, dessen Auswirkungen aber nur wenige verstehen. Künftige Emissionsreduzierungen werden nicht aus dem Stromsektor kommen, weil der zusätzliche Nutzen gering ist:

*Die Solaranlagen auf den Dächern und andere wichtige klimapolitische Entscheidungen in Kalifornien brachten trotz steigender Kosten zunehmend abnehmende Erträge, da ein Großteil der leicht zu erzielenden Emissionssenkungen dank des niedrigeren Basisstromverbrauchs und der frühzeitigen Einführung von Erdgas bereits realisiert worden war. Die*

*Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen durch den teuren Zubau von erneuerbaren Energien war nie in großem Umfang zu erwarten. Der Bundesstaat konzentrierte sich daher zunehmend auf die aggressive Reduzierung der Emissionen aus dem Verkehrssektor – der größten Emissionsquelle des Bundesstaates.*

In New York ist der Gebäudesektor aufgrund unseres Klimas die größte Quelle von Emissionen. Dennoch sind die Ziele des Climate Act so extrem, dass New York und jedes andere Land, das Netto-Null-Emissionen erreichen will, letztendlich die gleichen aggressiven Strategien zur Reduzierung des Verkehrssektors verfolgen muss wie Kalifornien:

Im Vergleich zu Ländern wie Texas und Florida wurden die Emissionen in Kalifornien seit 2006 überproportional stark im Verkehrssektor und nicht im Stromsektor reduziert. Die Anforderungen an kohlenstoffarme Kraftstoffe sowie neue Vorschriften für Raffinerien und Auflagen für Elektrofahrzeuge haben die Kosten für das Autofahren insgesamt erheblich erhöht. Kalifornien hat jetzt routinemäßig die zweithöchsten [Benzinpreise](#) des Landes, gleich nach Hawaii, das sein gesamtes Benzin per Schiff importieren muss. Der Bundesstaat hat die schrittweise Abschaffung von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen bis 2035 vorgeschrieben, und die Benzinpreise scheinen nun sogar Hawaii zu übertreffen: Wenige Tage nach der Wahl stimmte das California Air Resources Board (CARB) für eine weitere Verschärfung des Low Carbon Fuel Standard, eine Maßnahme, welche die [Benzinpreise](#) voraussichtlich bis zu 85 Cent pro Gallone [ca. 4 l] weiter erhöhen wird.

Es fällt mir schwer zu glauben, dass die Kalifornier diesen massiven Anstieg der Benzinkosten einfach so hinnehmen werden. Aber das ist noch nicht alles.

*Noch ehrgeiziger ist die Forderung der kalifornischen Klimabehörde, dass selbst nach der Umstellung Kaliforniens auf Elektrofahrzeuge die lokalen Regierungen und regionalen Planungsbehörden den Autoverkehr um 30 % reduzieren sollten – eine [Verringerung](#) der gefahrenen Kilometer, die 2,5 Mal so hoch wäre wie der Rückgang der gefahrenen Kilometer während des Covid-Lockdowns. Um dieses Ziel zu erreichen, empfiehlt CARB den lokalen Regierungen die Beseitigung von Fahrspuren durch so genannte „road diets“, die die Fahrzeiten und Verkehrsstaus verlängern und Anreize für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs schaffen sollen, obwohl die massiven Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr den Rückgang der Fahrgastzahlen, der vor der Covid-Pandemie begann, nicht umkehren konnten und zu massiven Betriebsdefiziten der Nahverkehrssysteme geführt haben.*

## **Diskussion**

Die Mutter aller Realitätsnöte kommt auf diejenigen Regulierungsbehörden zu, die glauben, dass Straßen-Gebühren von den Bürgern akzeptiert werden. Der öffentliche Nahverkehr ist vom Konzept her gut, aber die

Realität ist, dass unsere Gesellschaft heute im größten Teil des Landes auf den Individualverkehr angewiesen ist. Vor hundert Jahren gab es in jeder Stadt ein ausgedehntes Netz von Ober- und Überlandbahnen, und die Städte waren kompakt genug, um diese Transportmöglichkeit zu nutzen. Mit praktikabel meine ich, dass die Menschen in einer angemessenen Zeit von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz gelangen konnten. Danach jedoch begannen diese Oberleitungssysteme zu verschwinden, weil es unbequem ist, sich auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlassen. Die meisten dieser Systeme gibt es heute nicht mehr. Selbst wenn sie durch Bussysteme ersetzt werden, ist es eine Tatsache, dass der öffentliche Nahverkehr mehr Zeit in Anspruch nimmt und man sich an einen Fahrplan halten muss. In den letzten 100 Jahren hat sich die Entwicklung immer weiter ausgeweitet, so dass der öffentliche Nahverkehr viele Menschen nur noch in Großstädten von ihrem Wohnort zum Arbeitsplatz bringen kann. Das macht die Nachfrage nach Individualverkehr unelastisch. Nur Dummköpfe glauben, dass Straßenbaumaßnahmen Anreize für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs schaffen werden. Dies wirkt sich auf die Ziele der Emissionsreduzierung aus, da die angestrebte Verringerung der Emissionen im Verkehrssektor niemals eintreten wird.

## **Schlussfolgerung**

Die meisten Leser hier sind sich der Schwierigkeiten bewusst, die mit den von der Realität auferlegten Netto-Null-Umstellungsplänen verbunden sind. Wenn man sich der physischen Herausforderungen bewusst ist, werden die unvermeidlichen Auswirkungen der Umstellungsmaßnahmen auf die persönliche Wahl und die Lebensqualität offensichtlich. Leider sind sich die meisten Menschen [noch] nicht bewusst, was auf sie zukommt.

Die Öffentlichkeit ist mit der unaufhörlichen Propaganda konfrontiert, dass es eine existenzielle Klimakrise gibt, die sich in jedem extremen Wetterereignis zeigt. Alles, was sie hören, ist die massive Lüge, dass die Lösung des Problems nur darin besteht, die Nutzung fossiler Brennstoffe einzustellen, obwohl diese billiger, widerstandsfähiger und sicherer wären und die Lebensqualität verbessern würden.

Irgendwann wird die Tatsache, dass diese Pläne Maßnahmen enthalten, „die darauf abzielen, die Fahrzeiten und Verkehrsstaus zu verlängern und Anreize für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu schaffen“, in das Bewusstsein der Öffentlichkeit einsickern. Ich kann mir kein Szenario vorstellen, in dem dies nicht zu massiven Rückschlägen führen wird. Wird die Scharade enden, wenn das Wind- und Solarsystem einen massiven Rückschlag verursacht oder wenn die Öffentlichkeit aufgefordert wird, 85 Cent mehr pro Gallone zu zahlen und auf persönliche Transportmöglichkeiten zu verzichten?

*Roger Caiazza blogs on New York energy and environmental issues at [Pragmatic Environmentalist of New York](#). This represents his opinion and not the opinion of any of his previous employers or any other organization with which he has been associated.*

Link: <https://wattsupwiththat.com/2025/01/08/california-tipping-point/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE