

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

Kurzbeiträge zu neuen Forschungsergebnissen – Ausgabe 2 / 2025

geschrieben von Chris Frey | 18. Januar 2025

Einführung des Übersetzers: hier folgen drei Kurzbeiträge vom 15. und 16. Januar 2025 aus den jeweiligen Bulletins von Cap Allon. Im ersten wird die Kalamität hierzulande beleuchtet. Danach hebt Cap Allon hervor, wie segensreich die Warmzeiten auf der Erde waren. Am 16. Januar zeigt Allon die wahren Verhältnisse bzgl. Flächenbränden.

Deutschland: Heizenergie-Nachfrage steigt drastisch

Die deutschen Behörden haben aufgrund der jüngsten „strengen Kälte“ Schnee- und Eiswarnungen ausgegeben.

Der Frost hat zu einem erheblichen Anstieg des Heizbedarfs geführt, so dass der Stromverbrauch einen neuen Höchststand erreicht hat. Auch im Verkehrsbereich kam es zu Störungen, so dass sich die Flüge auf den Flughäfen Leipzig und Köln/Bonn – um nur zwei zu nennen – verspäten.

Deutschlands Energieprobleme sind ein Musterbeispiel für das Versagen der Politik, wenn Ideologie über Logik gestellt wird. Das rücksichtslose Streben des Landes nach unzuverlässigen erneuerbaren Energien, gepaart mit der schlecht durchdachten Entscheidung, aus der Kernenergie auszusteigen, hat es anfällig für Energieengpässe gemacht.

Wind- und Solarenergie, die als Allheilmittel für Deutschlands Energiebedarf angepriesen werden, versagen genau dann, wenn sie am meisten gebraucht werden – in langen, kalten Wintern, wenn die Sonne kaum scheint und der Wind still steht. Anstelle einer soliden, diversifizierten Energiestrategie hat sich Deutschland, wie die meisten westlichen Volkswirtschaften, den Launen von Fanatikern gebeugt und auf intermittierende Energiequellen gesetzt, die immer wieder versagen.

Die Abhängigkeit von russischem Gas hat das Problem noch verschlimmert.

Jahrelang ignorierte Berlin die Risiken, die mit der Abhängigkeit von

einem fremden Regime in Bezug auf kritische Ressourcen verbunden sind, um dann festzustellen, wie verwundbar es ist, wenn Moskau seine Energieexporte zu einer Waffe macht. Jetzt haben die Deutschen mit steigenden Heizkosten und drohenden Stromausfällen im Winter zu kämpfen – die Strafe dafür, dass sie der grünen Propaganda“ Vorrang vor pragmatischer Energiesicherheit eingeräumt haben.

Der Energiesektor leidet unter der explodierenden Nachfrage und den knappen Ressourcen. Der Deutsche Wetterdienst hat die Bewohner aufgefordert, sich auf anhaltende Kälte einzustellen, und hält die Notdienste in höchster Alarmbereitschaft.

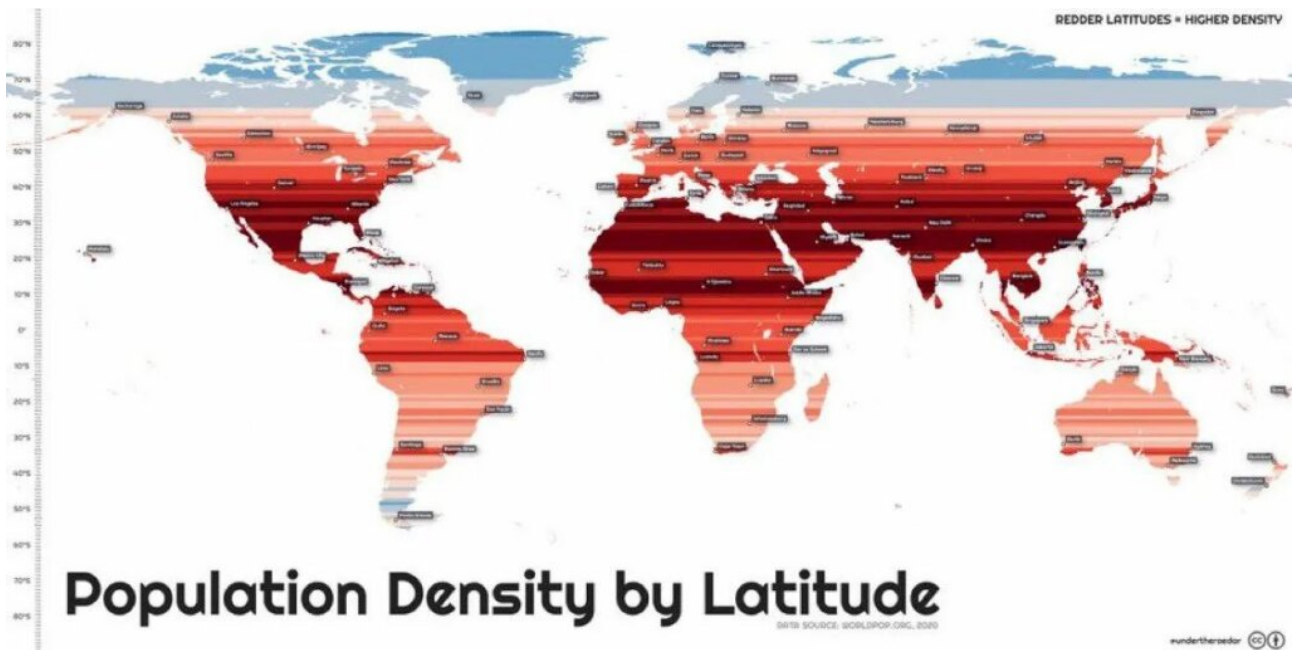
Warum nur erfährt man Derartiges nie aus deutschen Medien?

Bevölkerungsdichte in Abhängigkeit von der geographischen Breite

Wärmere Klimazonen waren schon immer ein Segen für das Leben auf der Erde. Sie werden als „Klimaoptimum“ bezeichnet, weil sie eine größere Artenvielfalt und Fülle begünstigen. Die Klimafanatiker unter uns haben das völlig falsch verstanden.

Der Mensch ist von Natur aus ein Wärme liebendes Lebewesen. Wir haben uns am Äquator entwickelt, wo wir in der Wärme gedeihen, und haben es nur durch technischen Einfallsreichtum geschafft, in höheren Breitengraden zu leben – durch die Beherrschung von Feuer, durch Kleidung und Schutz.

Doch trotz dieser Anpassungen bevorzugt die überwiegende Mehrheit der Menschheit immer noch die warme Umarmung der Regionen zwischen 40°N und 40°S, wobei 75 % noch näher, nämlich zwischen 30°N und 30°S, angesiedelt sind. Das sind die Regionen des Komforts und des Lebens:



Die Artenvielfalt nimmt ab, je weiter man sich von den Tropen entfernt – Kälte und Unwirtlichkeit gehen Hand in Hand, und wenn das eine zunimmt, nimmt auch das andere zu. Das CAGW-Narrativ ignoriert diese grundlegende Wahrheit eklatant: **Kälte ist der Killer.**

[Hervorhebung im Original]

Link zu beiden Beiträgen:

https://electroverse.substack.com/p/polar-conditions-grip-se-europe-deadly?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email

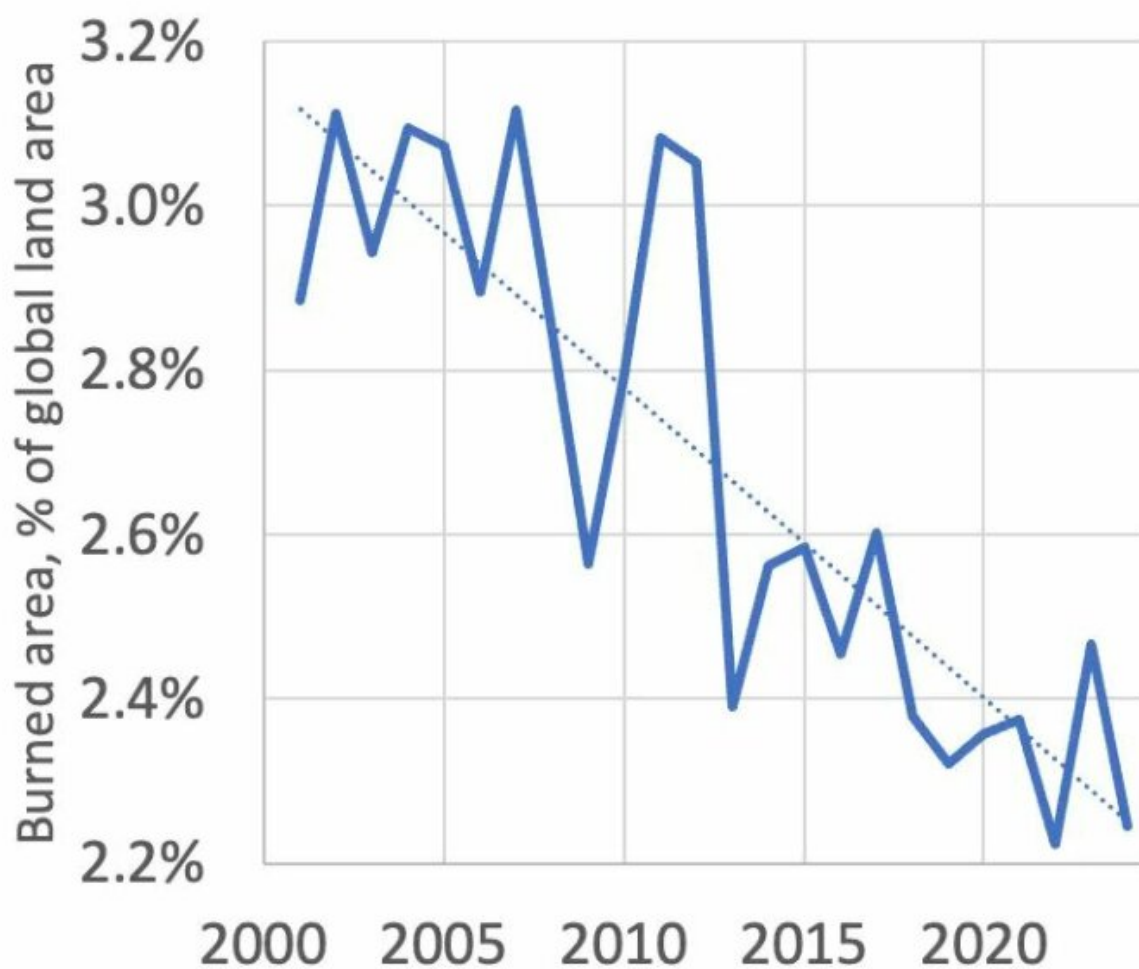
Eine Meldung vom 16. Januar 2025:

Weniger Brände in der Welt

Die Satellitendaten der NASA zeigen einen seit Jahrzehnten anhaltenden drastischen Rückgang der weltweit verbrannten Fläche, wobei 2024 der zweitniedrigste jemals aufgezeichnete Wert erreicht wird:

The world burning *less*

Climate alarmists keep telling us the world is increasingly on fire. It is not. This is the latest NASA satellite data 2001-24:



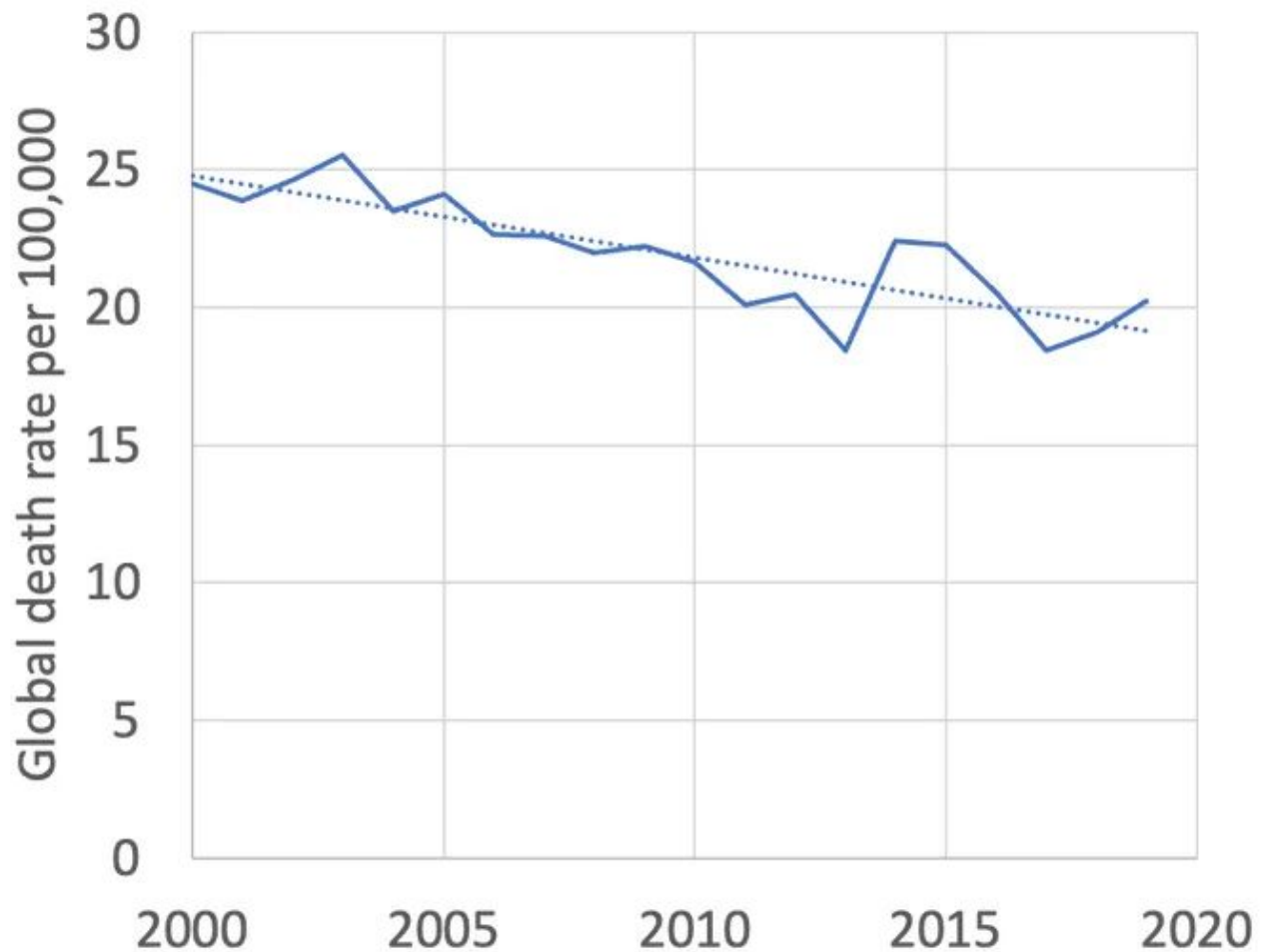
From MODIS satellites, <https://modis.gsfc.nasa.gov/data/dataproduct/mod14.php>, with data to 2022 from lead author, with 2023 and 2024 estimated from Global Wildfire Information System (<https://gwis.jrc.ec.europa.eu/apps/gwis.statistics>). Linear trendline. Global land area at 148.94Mkm², x.com/bjornlomborg

[Savannenbrände, die für über 80 % der weltweit verbrannten Flächen und mehr als die Hälfte der PM2,5-Luftverschmutzung verantwortlich sind, sind deutlich zurückgegangen. Dadurch ist die Zahl der durch Brände verursachten Todesfälle zwischen 2000 und 2019 um fast 25 % gesunken, obwohl die Weltbevölkerung um 1,6 Milliarden Menschen gewachsen ist. Doch diese Verbesserungen werden beiläufig beiseite geschoben, da sie dem lukrativen „Klimakatastrophen“-Schwindel entgegen stehen.

Lächerlicherweise tun Zeitungen wie die Washington Post diesen globalen Rückgang als „irreführend“ ab und konzentrieren sich stattdessen nur auf die regionalen, lokal begrenzten Brände, die zunehmen. Die gefährlichsten und umweltschädlichsten Brände – die Savannenbrände – werden völlig außer Acht gelassen, um das Narrativ aufrechtzuerhalten.

Wie Bjorn Lomborg feststellt, heben die Medien nur die Gebiete hervor, in denen es mehr brennt, und ignorieren das Gesamtbild des Rückgangs. Hier geht es eindeutig nicht um Daten oder Wissenschaft, sondern um eine menschenfeindliche Politik. Unabhängig davon brennt die Welt weniger, die Luftqualität verbessert sich, und Leben werden gerettet.

Global Death Rate from Fire Air Pollution



[https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(24\)02251-7/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(24)02251-7/fulltext), x.com/BjornLomborg

[Bjorn Lomborg]

Link:

https://electroverse.substack.com/p/japan-resorts-near-5-meters-164-feet?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Was passiert, wenn man den Inhalt eines kleinen AA – Akku mit Wasser in Berührung bringt?

geschrieben von Admin | 18. Januar 2025

Lithium mit Wasser in Berührung – eine garantierte aber leider hochexplosive Mischung.

Von Michael Limburg

Lithium Batterien, auch als Akkus, sind in jedem Haushalt, in jeder Werkstatt, und nun auch in Autos, dort aber in Riesenmengen, anzutreffen. Wer sie ordnungsgemäß entsorgt, dürfte an sich auf der sicheren Seite sein, aber mit zunehmender Dichte, auch von Elektroautos, wie in China, Norwegen und anderswo, steigt auch die Gefahr, dass diese Batterien wild entsorgt werden. Und diese Gefahr steigt nicht nur, erst schleichend, dann exponentiell ansteigend, sondern sie sorgt auch dafür, das ganze Landstriche – wegen der Brandgefahr, aber vor allem wegen der Wasserlöslichkeit von Lithium und allen seinen Verbindungen – unbewohnbar werden. Denn Lithium ist ein hochaktives Nervengift, und schon in geringster Menge tödlich, oder wie das Docchek-Flexicon meint.“

Eine **Lithiumintoxikation** ist eine Vergiftung mit Lithium. Sie entsteht bei Serumkonzentrationen von über 1,5 mmol/l, wobei Werte ab 3,5 mmol/l letal sein können.

Das ist nur eine kleine Lithium-Batterie, die man so herkömmlich kauft.

Einfach mal sich ansehen, was passiert, wenn der Inhalt mit Wasser in Berührung kommt. □

Und jetzt mal kurz drüber nachdenken, wie groß die Lithium-Batterie in einem E-Auto ist. □ pic.twitter.com/ZkWDaBrWkL

– AldousHuxley (@AHuxley1963) January 15, 2025

Mt Dank an Aldous Huxley, der dieses Filmchen am 15.1.25 bei X postete.

Daher hier nochmal der Inhalt der **Anmerkung der Redaktion zum Artikel am 6.1.24 von Klaus Ridder „Warum geht es der deutschen Autoindustrie so schlecht (hier)**

Anmerkung der Redaktion

Das passiert nie. Und man kann Ihnen auch sagen warum: Die Batterie – besser der Akku – ist das Problem. Führt man dem E-Mobil elektrische Energie per Leitung (Züge, Busse) oder per Diesel (Bahn, Schiffe) zu, dann kann der e-Motor seine Vorzüge ausspielen. Für die Ladung kann sich sogar eine „Atombatterie“ vorstellen, die aus wenigen Mikrogramm Uran Strom herstellt, die gibt es bisher aber nirgends.

Es ist – wie schon erwähnt- der elektrochemische Akku. Und dazu gibt es 2 Naturgesetze.

1. Die elektrochemische Spannungsreihe

2. Die gesamte Energie muss darin gespeichert sein, nicht wie beim Otto- oder Dieselmotor der für 1 l Benzin rd. 12,4 Luft benötigt, d.h. den Rest der Verbrennung der Sauerstoff besorgt.

Und dann kommt noch hinzu, dass Lithium ein hochgiftiges Nervengift ist. Die Chinesen werden es als Erste erfahren, was das bedeutet.

Zu 1. Die elektrochemische Spannungsreihe sagt, dass 2 Elektroden, verbunden mit einem Elektrolyten, welche die Spannung zwischen ihnen erzeugen, max. 5,4 V abzugeben in der Lage sind. Der Tesla bspw. hat 3,8 V.

Nun gehören aber viel Leistung dazu ein Gefährt von 1,5 t schnell zu bewegen. Leistung in der E-technik ist aber Spannung x Strom. Bspw. hat man für die Hochvolt Überlandleitung die Spannung auf 380.000 V hochtransformiert. Wenn die Leitung 1 GW oder 1000 MW oder 1.000.000 KW übertragen soll, bspw. über mehrere Drähte, dann muss sie darin „nur noch“ rd. 2.600 A übertragen. Das ist gut beherrschbar. Aus diesem Grunde gibt es in China, sogar Hochvolt-Leitungen mit 1Mega-Volt. Damit reduzierte sich der Strom um den Faktor 2,63 erneut. Denn Strom in Leitungen bedeutet in erster Linie Wärme.

Eine Leitung zuhause hat einen Nennstrom von 16 A. Und das bei 230 V. Das sind dann max. 3.680 W, oder 3,68 KW. Sind es mehr, fliegt die Sicherung raus.

Nun benötigt man bei, sagen wir 100 kW Antrieb (- also 134 PS) und 3,8 V pro Element 100 dieser Batterieelemente (also 100 von diesen Batterieelementen hintereinander geschaltet) die dann zusammen eine Spannung von 380 V hätten. Diese würden dann, bei 100 KW, dafür 263 A ziehen. Das müsste allerdings jedes Element abgeben und das ist leider zu viel. Man muss also auch noch vielleicht diese 100 x 3,8 V parallelschalten. Dann kann so ein Akku pro Zelle mit 2,63 A dauerhaft belastet werden. Doch 100 x 100 sind 10.000 Akkuzellen. In einem Haufen miteinander verbunden, wobei die äußeren besser gekühlt werden als die weiter innen liegenden. Und dann kommt eben noch das Gesetz Nr. 2 dazu. Es muss gesamte Energie im Akku gespeichert werden. Das bedeutet, das in

dem Akku dauerhaft – wenn er geladen ist – ein Höllenfeuer brennt. Immer. Und wenn die Akkus dann altern, dann fließen immer Ausgleichsströme von Zelle zu Zelle, eben dahin, wo der Widerstand am geringsten ist. Und Strom im Leiter bedeutet auch hier wieder Wärme. Deshalb benötigt der Tesla allein 1/3 der Leistung zur Kühlung der Batterie. Das ist der Grund, warum alte Lithiumbatterien, oder anders beschädigte Feuer fangen. Ein Feuer was mit herkömmlichen Mitteln, z.B. Wasser nicht gelöscht werden kann.

Fazit: Die gesamte E-Mobilität ist von Anfang an tot, sofern man auf Akkus setzt. Porsche und andere haben das um 1900 schon erfahren, wir müssen es erst wieder lernen.

Und dann gibt es auch das Problem der wild entsorgten Akkus – die immer mehr werden – und damit der kommenden Vergiftung des Grundwassers. Denn Lithium ist in all seinen Verbindungen ist wasserlöslich. Dieses Problem werden vielleicht die Chinesen als Erste lernen müssen. Näheres dazu hier.

So geht Grüne Umweltpolitik!

Auf dem Foto sieht man eine Planiererraupen, die Rotorblätter einer Windmühle vergräbt, die zur Erzeugung „grüner Energie“ genutzt wurde.

Diese Klängen müssten eigentlich entsorgt werden, aber es gibt derzeit keine Möglichkeit, sie zu recyceln.

pic.twitter.com/WZPmKTVqVi

– Lexa ☐☐ (@rebew_lexa) January 16, 2025

Kärnten besiegt den EU-Windkraft-Wahn

geschrieben von AR Göhring | 18. Januar 2025

Es gab im Bundeslande Kärnten eine Volksbefragung zum Thema Windkraftausbau. Ergebnis: +50% dagegen. Dr. Steiner erläutert.

Das globale *Net Zero*-Finanzkartell zerfällt vollständig in seine Bestandteile

geschrieben von Chris Frey | 18. Januar 2025

Francis Menton, [MANHATTAN CONTRARIAN](#)

Vor weniger als drei Wochen, am 23. Dezember, habe ich in einem [Beitrag](#) [in deutscher Übersetzung [hier](#)] über den Optimismus über den möglichen Untergang der grünen Energie-Phantasterei zur Kenntnis genommen, dass zwei der größten US-Banken gerade aus der so genannten „[Net Zero Banking Alliance](#)“ ausgetreten sind. Dabei handelt es sich um Goldman Sachs und Wells Fargo. Diese beiden Banken waren zusammen wie viele andere auch der NZBA beigetreten, darunter alle großen Banken, als diese im Jahr 2021 unter der Schirmherrschaft der UNO gegründet worden war. Die NZBA und andere Gruppen, die etwa zur gleichen Zeit gegründet wurden, wollten ein Kartell von Finanzinstituten sein, das den Planeten retten würde, indem es den Kohlenwasserstoff-Brennstoffen das gesamte Investitionskapital entzieht und das Geld in die „grüne“ Energiewende umleitet. Jetzt, kurz nach der Wiederwahl von Donald Trump, haben zwei der größten Bankengiganten beschlossen, auszusteigen. Könnte dies ein Zeichen dafür sein, dass die Phantasie der kohlenstofffreien grünen Energie ihre Macht verliert?

In der kurzen Zeit seit diesem Beitrag hat sich das Rinnsal von Rücktritten aus der NZBA und verwandten Gruppen in eine Lawine verwandelt. Innerhalb eines Wimpernschlags ist die einst ernsthafte Gefahr fast vollständig verschwunden, dass Kohlenwasserstoff-Kraftstoffe durch einen Gruppenboykott von Investoren verschwinden könnten.

Mehr zu den jüngsten Entwicklungen später in diesem Beitrag. Doch zunächst etwas zur Geschichte der NZBA und der damit verbundenen Kumpanei von Weltverbesserern.

2021 war das Jahr, in dem die große UN-Klimakonferenz, die so genannte „Conference of Parties“ oder „COP“, in Glasgow, Schottland, stattfinden sollte. Obwohl die COPs normalerweise jedes Jahr stattfinden, hatte es 2020 wegen der Covid-Pandemie keine gegeben. Nach der einjährigen Unterbrechung wurde die COP-26 schließlich vom 31. Oktober bis zum 13. November 2021 abgehalten. Boris Johnson, Premierminister des Vereinigten Königreichs, der sich vom einstigen Klimaskeptiker zum uneingeschränkten Alarmisten gewandelt hatte, war entschlossen, diese COP-26 zum Nonplusultra aller COPs zu machen. Die Schwärme kleiner aufstrebender Tyrannen in den UN-Bürokratien, die gerade erst ihre äußerst

erfolgreichen Covid-Machtübernahmen hinter sich gebracht hatten, waren bereit, ihre neuen Muskeln in der Klima-Arena spielen zu lassen.

Während der monatelangen Vorbereitungen für die Konferenz in Glasgow kamen die Vereinten Nationen auf die glänzende Idee, alle großen Finanzinstitute der Welt in Kartellen zusammenzuschließen, um ihr Kapital in eine „Energiewende“ und weg von Kohlenwasserstoff-Brennstoffen zu lenken. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im April 2021 die Glasgow Financial Alliance for Net Zero, kurz [GFANZ](#), gegründet. Auf deren Website heißt es:

Die Glasgow Financial Alliance for Net Zero (GFANZ) bringt führende Finanzinstitute und andere Teilnehmer des Finanzdienstleistungssektors zusammen, die sich individuell dazu entschlossen haben, die Ziele der Kapitalmobilisierung und der Beseitigung der Hindernisse zu unterstützen, denen sich Unternehmen bei der Dekarbonisierung gegenübersehen. ... Die GFANZ wurde gegründet, um ein Forum zu schaffen, das sich mit den sektorweiten Herausforderungen und Chancen der Netto-Null-Umstellung befasst und entsprechende Maßnahmen anregt.

Die treibende Kraft hinter dieser Initiative scheint ein Mann namens Mark Carney zu sein. Haben Sie schon mal von ihm gehört?

Carney ist gebürtiger Kanadier und ein großer Guru in der Welt des Zentralbankwesens: Er war von 2008 bis 2013 Gouverneur der Bank of Canada und wechselte dann prompt zum Gouverneur der Bank of England von 2013 bis 2020 (der erste Nicht-Brite in dieser Position). Auf diesem Weg wurde Carney zu einem der wichtigsten Verfechter der Religion des Klimaalarms. Nach seinem Ausscheiden aus der Bank of England wechselte er zur UNO, wo er den hochtrabenden Titel „Special Envoy on Climate Action and Finance“ erhielt. Auf der Website der Organisation heißt es: „GFANZ wurde im April 2021 vom UN-Sonderbeauftragten für Klimapolitik und Finanzen Mark Carney und der COP26-Präsidentschaft ins Leben gerufen, um den Übergang zu einer Netto-Null-Wirtschaft zu beschleunigen.“

Carney wurde Vorsitzender der GFANZ. Bis zur COP-26 im November 2021 hatte Carney auch keinen Geringeren als den ultimativen Klimaheuchler Mike Bloomberg (mit den sieben Häusern und acht Privatflugzeugen) als Ko-Vorsitzenden gewinnen können. Laut der [GFANZ-Website](#) sind die beiden auch heute noch Co-Vorsitzende.

Die GFANZ war dann maßgeblich an der Organisation einer Reihe von Untergruppen beteiligt, die nach Industriezweigen unterteilt sind. Für den heutigen Beitrag relevant sind die [NZBA](#) (die zeitgleich mit der GFANZ im April 2021 gegründet wurde) und die Net Zero Asset Managers Initiative, [NZAMI](#), die bereits etwas früher im Dezember 2020 ins Leben gerufen worden war.

Sowohl der NZBA als auch der NZAMI gelang es in kürzester Zeit, die größten Namen der jeweiligen Branche als Mitglieder zu gewinnen. Die

Verpflichtungserklärungen der Gruppen sind in einem bürokratischen Stil verfasst, der sie schwer verständlich macht, aber es ist zumindest klar, dass es darum geht, die Finanzierung der Kohlenwasserstoff-Kraftstoffindustrie zu stoppen. Hier ist zum Beispiel der erste Punkt des „[Commitment Statement](#)“ des NZAB:

Umstellung der betrieblichen und zugeordneten Treibhausgas-Emissionen aus ihren Kredit- und Investitionsportfolios, um bis 2050 oder früher eine Netto-Null-Emission zu erreichen.

Und damit komme ich zu den jüngsten Entwicklungen: Der Austritt von Goldman Sachs und Wells Fargo aus der NZAB Anfang Dezember öffnete schnell die Scheunentore für die anderen grossen Akteure, die nun ebenfalls aussteigen. Am 31. Dezember [meldete](#) Reuters, dass die Citibank und die Bank of America die NZAB gerade verlassen haben. Morgan Stanley gab seinen [Ausstieg](#) am 2. Januar bekannt, JP Morgan [verließ](#) die Allianz am 7. Januar. Diese sechs großen Banken haben einen [Marktanteil](#) von mehr als 25 % am gesamten US-Bankensektor.

Und erst vor wenigen Tagen ist der größte Vermögensverwalter des Landes, BlackRock, aus dem NZAMI [ausgetreten](#). Von den drei größten Vermögensverwaltern war ein weiterer, Vanguard, bereits im Jahr 2022 ausgetreten. Damit bleibt von den drei Großen nur noch State Street übrig.

In der Zwischenzeit, falls Sie sich fragen, was mit Mark Carney los ist, scheint er nach dem Justin Trudeau ein führender Kandidat für den Vorsitz der kanadischen Liberalen Partei zu sein. In einem gestrigen [Bericht](#) der CBC heißt es, dass Carney die Unterstützung von etwa 30 liberalen Abgeordneten hat. Das würde bedeuten, dass Carney der nächste Premierminister Kanadas werden könnte, sollten die Liberalen die Wahlen gewinnen, die voraussichtlich noch in diesem Jahr stattfinden werden. Andererseits sieht es nach den jüngsten Umfragen so aus, als würden die Liberalen auf eine der größten Niederlagen in der Geschichte Kanadas zusteuern. Diese [Umfrage](#) von CBC News vom 6. Januar kommt zu dem Schluss, dass die Konservativen bei einer Wahl an diesem Tag etwa 227 Sitze gegenüber 44 Sitzen der Liberalen gewinnen würden (bei einem Parlament von 338 Sitzen).

Carney könnte also die Chance bekommen, zu testen, wie gut sich die Botschaft des Klimalarms bei den kanadischen Wählern weiterhin verkauft. Bislang sieht es nicht gut aus.

Link:

<https://climaterealism.com/2025/01/the-global-net-zero-financial-cartel-falling-apart/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE