

Die geplante Kubanisierung der EU

geschrieben von Admin | 17. Juli 2021

Das neue EU-Programmpapier „Fit for 55“ will der EU bis 2050 gänzlich das CO2 austreiben, koste es, was es wolle. Hüten wir also unsere ausgedienten Autos mit Verbrennermotor – vielleicht sind sie wie auf Kuba bald auch bei uns der einzige Schlüssel zur individuellen Mobilität.

von Roger Letsch

Die Aufzählung der Maßnahmen, Grenzwerte und Konsequenzen des EU-Programmpapiers mit dem klingenden Namen „Fit for 55“ liest sich wie eine Wunschliste aus einem imaginären Fachblatt „Folterknecht today“. Hinter der pfiffigen Alliteration verbirgt ... nein, das ist das falsche Wort ... grinst den EU-Insassen ein ganzer Strauß von Maßnahmen an, mit denen die EU die Welt fast im Alleingang retten will. Notfalls auch gegen den Willen der Bürger, denn die wurden nicht gefragt, ob sie den aufgelisteten Grausamkeiten freudig zustimmen. Gefragt werden sie aber noch. Nur eben nicht von Brüssel, sondern in den einzelnen Mitgliedsländern. Es ist zum Glück äußerst fraglich, ob die Pläne Timmermans und von der Leyens, der EU bis 2030 ganz und bis 2050 gänzlich das CO2 auszutreiben, etwa in Süd- oder Osteuropa auf vergleichbare Euphorie wie in der Politikblase Brüssels treffen wird.

In der deutschen Presse, die das neue zu besteigende ökologische Matterhorn ansonsten detailreich beschrieb, kamen die Widerstände denn auch nicht vor. Weder der Spiegel noch die Tagesschau oder die Süddeutsche wussten zu berichten, was dem französischen „Le Figaro“ zumindest einen kurzen Satz wert war:

„Das Abkommen wurde von Polen stundenlang blockiert, um Garantien für die Finanzhilfen zu erhalten, die es im Austausch für die Ökologisierung seiner Wirtschaft erhalten würde.“ Wie bei den meisten regulativen Großtaten der EU wird man sich auch hier Gefolgschaft teuer erkaufen müssen. Wer die Zeche am Ende zahlen wird? Na, da kommen Sie sicher selbst drauf, liebe Leser.

3,5 Millionen neue Ladestellen in 8 Jahren

Das Lustige an den EU-Plänen ist, dass sie tatsächlich Zahlen enthalten, an denen man den waltenden Wahnsinn messen kann. Allein für den Umbau des Verkehrssektors in Richtung E-Mobilität und Wasserstoff (alle 60 Kilometer Ladesäulen und alle 150 Kilometer eine Wasserstofftankstelle, EU-weit entlang der Hauptverkehrswege) will man in acht Jahren, also bis 2030, ambitionierte 3.500.000 neue Ladestellen gebaut haben.

Zum Vergleich: Der E-Mobilitäts-Musterknabe Deutschland schaffte von

2020 bis 2021 einen Zuwachs von 900 Ladesäulen. Insgesamt sind es heute ganze 23.300. Selbst wenn man Anzahl und Ausbautempo auf die EU verteilt, stellt sich die Frage: Wer soll die Dinger bauen? Mit welchem Strom sollen sie betrieben werden? Von den Wasserstofftankstellen (2019 gab es in der gesamten EU ganze 140 Stück) schweigen wir hier aus Höflichkeit ebenso wie von den weiteren 16,3 Millionen Ladesäulen bis 2050. Es ist, als hätten die Astronauten von Apollo 11 beschlossen, statt nur zum Mond lieber gleich zum Pluto zu fliegen. Und zwar deshalb, weil man sie bezüglich der Fähigkeiten ihres Raumschiffes im Unklaren gelassen und stattdessen mit Optimismus und politischen Parolen überschüttet hätte. Armstrong und Aldrin landeten bekanntlich auf dem Mond. Der EU hingegen steht eine harte Landung in der Realität bevor.

Der „Fit for 55“-Plan hat den Makel, dass er völlig ignoriert, in welchen Schwierigkeiten beispielsweise Deutschland bei der Umsetzung vieler dieser Teilpläne bereits heute steckt. Stattdessen skaliert man die deutschen Pläne von Energiewende, Verkehrswende und all der anderen „Wenden“ einfach hoch und hofft das Beste. Alles auf einmal, ist die Devise. „Alles auf Strom“ ist der Koks, den sich die Bürokraten durch die Nase ziehen. Doch während die EU-Kommission vor jeden Baum eine Ladesäule stellen will, argumentieren deutsche Klimaretter längst in Richtung Reduzierung des Individualverkehrs. Sei es nun aus moralischen, autoritären oder mathematischen Gründen, weil sich nun mal nicht leugnen lässt, dass mangels Energie nur ein Bruchteil des aktuellen Verkehrs in der elektrischen Zukunft ankommen kann. Doch warum nicht all die willigen Hersteller nutzloser Ladeinfrastruktur vorher kräftig verdienen lassen?

Während man vorgibt, das neue, vereinigende „Symbol“ der EU sei die Ladesäule, wissen wir hierzulande bereits, dass es eher das Lastenfahrrad sein wird. In den Niederlanden, der Heimat des Klimaschutzkommissars Frans Timmermans, mag man sich in diese Kurve legen können. In Paris, Rom oder Warschau halte ich das für ausgeschlossen. Doch wo selbst der chronisch optimistische deutsche Wirtschaftsminister kleinlaut anmerkt, dass man nicht wisse, woher der ganze zusätzliche Strom für Transport, Güterverkehr, Heizung und den ganzen Rest kommen soll (eine Tatsache, die selbst schlichten Gemütern wie mir bereits vor fünf Jahren klar war), ruft die *Süddeutsche* eilig „Windräder, Windräder, Windräder“ und wünscht sich, dass nun endlich (!) auch sakrosankte Landschaften in den Schwachwindgebieten Bayerns und Baden-Württembergs „optisch gebrochen“ werden. Aussichten müssen brechen für den energetischen Endsieg.

Die sozial verträgliche Umgestaltung

Kurz vor der Bekanntgabe des energiepolitischen Pyramidenbaus der EU-Kommission gab Timmermans ein Interview, in welchem er einen unverstellten Blick auf seine Ahnungslosigkeit ermöglichte.

„Und wir müssen das auch auf den Transport ausweiten, auf Lieferungen,

und auch auf das Heizen von Wohnhäusern. [...] Wir suchen nach effizienteren Ergebnissen, die auch in der Lage sind, die Umweltbelastung ohne Energie-Armut zu verringern.“

Energie-Armut dürfte das Stichwort sein, unter dem die künftige EU firmieren wird, die von Timmermanns und von der Leyen – der eine nicht gewählt und die andere stand nicht mal auf einem Wahlzettel – in einen dirigistischen Nannystaat umgewandelt wird. Auf die Frage, ob diese Umwandlung nicht teuer sei, antwortet Timmermanns:

„Das wird der Markt schon regulieren. Ich kann zwar vorhersagen, dass der Preis steigen wird, aber nicht schnell, sondern Schritt für Schritt, damit alle die Möglichkeit haben, sich anzupassen.“

Ändert euch. So einfach ist das.

Nachdem er mit dem Schienenwolf über ganze Industrien gefahren ist, will Timmermanns die Aufräumarbeiten dem Markt überlassen. Das ist geradezu obszön, beispielsweise angesichts der Zukunft des Lieferverkehrs, der elektrisch mit einem Viertel der Reichweite, halber Zuladung, doppeltem Fahrzeuggewicht und zehnfacher „Tankzeit“ auskommen muss – und da reden wir noch nicht von LKWs. Und was macht es schon, dass alles teurer wird, man kann sich ja anpassen!

Unsereiner kann gar nicht schnell genug hinterherverdienen, um all die Herzensprojekte der EU-Kommission finanzieren zu können. Vermutlich wird die Dynamisierung der Gehälter Brüsseler Spitzenbürokraten mühelos Schritt halten können mit dem Tempo des Umbaus. Bei Ihnen und mir, liebe Leser, bin ich mir da nicht so sicher. Doch auch für uns gibt es einen Ausweg. Auf die Frage, wann es nach seiner Meinung keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr geben werde, antwortet Timmermanns:

„Das müssen wir uns fragen, wenn sie nicht mehr gebaut werden. Denn ihre Nutzung im Straßenverkehr zu verbieten, wäre sehr schwierig. Und eines werden wir mit Sicherheit nie sagen: Ab diesem Jahr sind sie verboten!“

Nicht dass solche Nichtigkeiten wie Bestandsschutz in Brüssel letztlich viel gelten würden, aber wir dürfen noch hoffen. Stellen Sie Ihre ausgedienten Verbrenner also gut und sicher ab, liebe Leser. Sie könnten sich dereinst zum Rückgrat einer energetischen Mangelwirtschaft erweisen wie auf Kuba. Verachtet von der Regierung, aber bitter nötig für das bisschen Individualverkehr auf der Insel, das man sich aus den Fünzigern bis heute bewahrt hat. Ein schwacher Puls zwar, aber immer noch ein Puls. Die Insel EU, demnächst nach dem Plan der EU-Kommission abgeschottet von der Welt durch ein selbstverhängtes CO₂-Embargo, ist dann zwar sicher bald Selbstversorger bei CO₂-neutralem Stahl, Kupfer und Zement, darf aber nur aus der Entfernung dabei zusehen, wie sich die Weltwirtschaft immer weiter Richtung Asien und China verlagert. Zumindest Timmermanns ist optimistisch.

„Diese neue Wirtschaft bringt zwei Millionen Arbeitsplätze mit sich. Die Herausforderung bei dieser Revolution besteht – wie schon damals bei der Dampfkraft und den fossilen Brennstoffen – darin, den Bürgern die Möglichkeit zu verschaffen, sich umzuschulen. Sich neu zu qualifizieren. Einfach um weitere Arbeitsplätze zu schaffen. Andere Fähigkeiten.“

Ändert euch. So einfach ist das. Joe Biden nannte es einst „Learn to code“, doch das gilt natürlich nicht für die digital legasthenische EU. Hier werden später alle entweder im EU-Parlament oder jener neu zu schaffenden Brüsseler Behörde arbeiten, in der die Energiebedürftigkeit der EU-Bürger festgestellt, verwaltet und durch erzieherische Maßnahmen abgestellt wird. Diese Fähigkeit zu erwerben, dürfte zumindest einigen meiner Landsleute nicht schwerfallen.

Dieser Beitrag erschien zuerst auf Roger Letschs Blog Unbesorgt.

KLIMAPROGRAMM „FIT FOR 55“ Von der Leyen setzt durch: Heizen, Autofahren und Fliegen sollen teurer werden

geschrieben von Admin | 17. Juli 2021

Angeblich gab es fünf Stunden Diskussion unter den Kommissaren, ein volles Drittel hat gefordert, das Klimapaket nicht zu verabschieden. Von der Leyen hat sich durchgesetzt: CO₂-Ablässe sollen weiter ausgedehnt und teurer werden – aber Verbrenner dürfen bleiben, sofern sie mit synthetischen Kraftstoffen fahren.

von Holger Douglas

Lange angekündigt konnten sie kaum größer sein, die Sprüche, mit denen die EU-Kommission ihre Klimarettungsvorschläge der Öffentlichkeit vorstellten. Eine »industrielle Revolution« sollten sie laut EU-Kommissar Timmermans sein, denn die Welt sei aus den Fugen geraten, und wir seien geboren, alles wieder in Einklang zu bringen. Klingt aus dem Mund des fürstlich dotierten Sozialisten ziemlich schräg – ebenso wie die Forderung, doch deshalb Benziner und Dieselfahrzeuge abzuschaffen und das Leben viel, sehr viel teurer werden zu lassen – unter anderem die warme Wohnung, den Flug in den Urlaub und den Hausbau.

Während Frankreich an seinem Nationalfeiertag das Hinwegfegen eines verachteten Regimes feierte, verschärfte die EU-Kommission in Brüssel

ihre Gangart vor allem gegenüber der deutschen Autoindustrie und den Bürgern. Die EU will noch mehr regulieren, noch tiefer in die Geldbeutel greifen; CO₂-Ablässe sollen weiter ausgedehnt und teurer werden und noch mehr Geld in Brüsseler Kassen spülen – garniert mit Doktrinen, die EU »klimaneutral« machen zu wollen. Laut *Le Point* gab es fünf Stunden Diskussion unter den Kommissaren, ein volles Drittel hat gefordert, das Klimapaket NICHT zu verabschieden. Von der Leyen hat sich durchgesetzt.

Die Vorschläge der Kommission sehen vor:

- Ab 2035 auf Fahrzeuge mit Verbrennermotor zu verzichten oder wie man aus dem Wischiwaschi heraushören konnte: Sie sollen kein CO₂ mehr ausstoßen dürfen. Das bedeutet vermutlich auch, Verbrennerautos mit synthetischen Kraftstoffen soll es nicht explizit an den Kragen gehen. Denn die gelten als »klimaneutral«.
- In jedem Fall sollen Fahrzeuge bis 2030 ihren CO₂-Ausstoß noch um weitere 55 Prozent senken. Noch 2019 hatte sich die EU mal auf 37,5 Prozent CO₂-Reduktion festgelegt. Wers vergessen hat: Wir leben schließlich im Klimanotstand. Den hatte die EU im selben Jahr ausgerufen.
- Innereuropäische Flüge sollen ebenso teurer werden, weil künftig eine Kerosinsteuer erhoben werden soll. Die kostenlosen »Verschmutzungsrechte« der Luftfahrt sollen wegfallen. Plätze frei also für EU-Bürokraten und andere grüne Vielflieger, denen höhere Flugpreise nichts ausmachen. Flüge mit Privatjets sollen übrigens von der Kerosinsteuer ausgenommen werden. Weg also mit billigen Ferienfliegern, Mosel statt Malle für den Plebs.
- Teurer werden sollen auch Gas und Heizöl. Die müssen am Emissionshandelssystem teilnehmen und sogenannte »Verschmutzungsrechte« kaufen. Die aber sollen von Jahr zu Jahr weniger werden, sodass die Preise steigen. Frieren gegen den Klimawandel für diejenigen, die sich eine warme Wohnung nicht mehr leisten können.

Die Kommission will künftig die CO₂-Rechte verknappen. Das bedeutet, den Hahn für Industrie und Energieerzeugung zuzudrehen. Das ausgeweitete Emissionshandelssystem soll nach Angaben der EU zu 61 Prozent zu jenem 55 Prozent-Ziel beitragen, also einen recht großen Teil übernehmen. Klar, dass auch Jobs verloren gehen, sagen die gut bezahlten EU-Leute im Umfeld der Kommissionsverkündung, aber es gebe sicher auch neue Jobs. Zum Beispiel wären da welche in der Batteriefertigung. Doch die läuft zum großen Teil vollautomatisch ab. Für die Automobilindustrie sei das sogar sehr gut, behauptet Brüssel.

»Es hilft dem Weltklima nichts, wenn wir die Industrie in Deutschland zerstören und die Produktion in Regionen abwandert, wo das gleiche Ergebnis mit deutlich höherem CO₂-Ausstoß erreicht wird«, kritisierte Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) die EU-Vorschläge. Sie begrüßt jedoch die Einführung eines Klimaablasshandels auch für Kraftstoffe und Heizungen. Doch: »Mit dem für 2035 vorgesehenen Flottengrenzwert von 0 Gramm schlägt die EU-Kommission faktisch ein Verbot von Verbrennungsmotoren vor – das gilt

auch für Hybride und für leichte Nutzfahrzeuge. Das ist innovationsfeindlich und das Gegenteil von technologieoffen. Die Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher wird unnötig eingeschränkt. Die dadurch geforderte Beschleunigung der Transformation ist vor allem für viele Zulieferer kaum zu schaffen. Die Auswirkungen für die Arbeitsplätze in diesem Bereich werden erheblich sein.«

Die FDP im Europaparlament begrüßt ebenfalls die Ausweitung des Emissionshandelssystems als »zentrales Werkzeug für effektive Klimapolitik«, will aber »klimaneutrale Mobilität« nur mit technologischen Innovationen. Nicola Beer, stellvertretende Bundesvorsitzende FDP: »Eine Regulierung, die das Ziel hat, ausschließlich Elektromotoren zuzulassen, lehnen wir Freien Demokraten ab«.

»Das politisch forcierte Aus für Diesel und Benziner wäre für Deutschland eine volkswirtschaftliche Katastrophe«, erklärt der verkehrspolitische Sprecher der AfD-Bundestagsfraktion, Dr. Dirk Spaniel. Der frühere Maschinenbau-Ingenieur bei Daimler-Benz betont: »Doch die Schlagzeilen ‚Das Aus für Verbrenner!‘ sind eine Mogelpackung. Hier wird das Ende des Verbrennungsmotors nur suggeriert. Tatsächlich fordert die EU Kommission das Ende des Verbrennungsmotors mit fossilen Kraftstoffen. Synthetische Kraftstoffe werden ausdrücklich als CO₂-neutral anerkannt. Das ist alles andere als ein Freibrief für Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe. Die Bundesregierung und mittlerweile auch die EU-Kommission haben sich damit eine alte AfD-Forderung zu eigen gemacht. Und zwar synthetische Kraftstoffe als CO₂-neutrale Alternative zu akzeptieren. Das bekräftigt dann wieder: Der Verbrenner ist nicht totzukriegen! Und das aus gutem Grund: Er ist nämlich die ökologisch und ökonomisch beste Technologie.« Jetzt liegen offiziell die Vorschläge der Kommission auf dem Tisch. Die Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten im EU-Rat und im EU-Parlament beginnen. Klar dürfte dabei eins sein: Heizen, Autofahren und Fliegen werden im Namen des Klimas teurer. Mehr Geld aus dem Klimaablasshandel wird in die Brüsseler Kassen gespült und gibt damit dem Moloch noch mehr „Bimbos“ in die Hand, weiter nach Gutdünken herumzufuhrwerken – solange ihm jedenfalls niemand in die Parade fährt.

Sogar die östlichen EU-Mitgliedsländer scheinen einverstanden, werden sie doch mit Geldern zugedeckt. 25 Prozent der Einnahmen aus dem Emissionshandel sollen in einen „Klimasozialfonds“ fließen, der natürlich auch wieder teuer und aufwendig nach Wohlgefallen verteilt werden wird.

Undenkbar scheint zumindest im Augenblick, dass diese Vorschläge im Industrieland Deutschland widerstandslos hingenommen werden, wenn sich die Folgen breit abzeichnen. Zu tiefgreifend werden die Einschnitte sein, wenn große Autostädte wie Sindelfingen, Wolfsburg oder Ingolstadt dichtmachen müssen. Die Verwerfungen dürften nicht mehr beherrschbar sein. Ein Blick nach Detroit lohnt.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier

Elektroautos: Doppelt soviel CO2 wie gedacht

geschrieben von Admin | 17. Juli 2021

171 Auto-Experten aus sechs Ländern werfen der EU-Kommission vor, die CO2-Emissionen von E-Fahrzeugen falsch berechnet zu haben. Der Ausstoss liege in Wahrheit um Faktor zwei höher. Stimmt der Vorwurf, ist es mit den ökologischen Vorteilen der Elektromobilität weitgehend vorbei.

von

Alex Reichmuth, Nebelspalter

CO2-Bilanzen von Elektromobilen sind eine hochumstrittene Sache. Zwar stossen E-Autos während des Betriebs kein Kohlendioxid aus. Aber bis sie mit vollen Batterien für die nächste Fahrt bereitstehen, geht viel Kohlendioxid in die Luft. Zum einen ist die Herstellung der Batterie sehr CO2-intensiv. Zum anderen wird der Strom, den E-Mobile tanken, unter Umständen mit fossilen Brennstoffen produziert. Je nachdem, welche Werte man punkto Fahrleistung und Strommix voraussetzt, fällt die CO2-Bilanz völlig unterschiedlich aus.

Klar ist, dass Elektroautos gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nur dann ökologisch im Vorteil sind, wenn der getankte Strom weitgehend CO2-frei hergestellt ist. Kommen bei der Stromproduktion aber überwiegend Kohle oder Gas zum Einsatz, schneiden E-Mobile sogar deutlich schlechter ab. Die Umweltfreundlichkeit der Elektromobilität hängt darum wesentlich davon ab, ob in Zukunft viel mehr Wind- und Solarstrom produziert werden kann.

Der durchschnittliche Strommix ist entscheidend

Jedenfalls sollte für eine faire Beurteilung immer mit dem CO2-Wert des durchschnittlichen Strommix, der bereitsteht, gerechnet werden. 171 Wissenschaftler und Auto-Experten aus sechs EU-Staaten werfen der EU-Kommission in einem Brief nun vor, für den Strommix der Zukunft falsche Annahmen getroffen und den CO2-Wert entsprechend falsch berechnet zu haben. Über den «Brandbrief» hat die «Stuttgarter Zeitung» zuerst berichtet.

Da nicht nur in der Mobilität ein Wechsel zur Elektrizität vorgesehen sei, sondern auch in der Industrie und beim Heizen, reiche der Ökostrom

nicht. Darum gehe die Rechnung punkto CO2 nicht auf.

Konkret seien die realen CO2-Emissionen der Stromproduktion im Jahr 2030 zum Beispiel für Deutschland mehr als doppelt so hoch wie bisher angenommen. Denn die EU-Kommission gehe bei ihren Vorgaben irrtümlich davon aus, dass der Strom wegen des Ausbaus von Wind- und Solaranlagen sauberer werde. Da aber nicht nur in der Mobilität ein Wechsel zur Elektrizität vorgesehen sei, sondern auch in der Industrie und beim Heizen, reiche der Ökostrom nicht. Darum gehe die Rechnung punkto CO2 nicht auf.

«Ein Einsparpotenzial, das wir nicht haben»

«Die Zahlen suggerieren ein Einsparpotenzial, das wir nicht haben», sagte Mitunterzeichner

Thomas Koch vom Karlsruher Institut für Technologie gegenüber der Deutschen PresseAgentur. Denn der Strommix sei schlicht falsch berechnet worden. «Die Frage ist nicht:

Elektroauto oder Verbrenner. Die Frage ist: fossil oder nicht.»

Als Beispiel diene im Artikel der «Stuttgarter Zeitung» der elektrisch betriebene ID.3 von VW. Mit einem Bedarf von 16,1 Kilowattstunden pro 100 Kilometer und einer totalen Laufleistung von 224'000 Kilometer verursache dieses Fahrzeug gemäss EU-Kommission 14 Tonnen Kohlendioxid. Nehme man aber einen realistischen Strommix an, müsse von einem Ausstoss von 30 Tonnen Kohlendioxid ausgegangen werden.

Alle Technologien werden gebraucht

Die Verfasser des Briefes bekennen sich zum ökologischen Umbau und zur Notwendigkeit, den Ausstoss von CO2 deutlich zu reduzieren, auch im Verkehr. Alle Technologien wie das E- die Reduktion von Kohlendioxid, wenn CO2-neutral hergestellter synthetischer Kraftstoff in× Auto, die Brennstoffzelle und der Hybrid würden gebraucht. Am erfolgversprechendsten sei hoch effektiven Verbrennungsmotoren genutzt würde. Aber ausgerechnet die Antriebstechnologie von Autos mit dem niedrigsten CO2-Ausstoss, Hybrid-Diesel, werde politisch und wirtschaftlich anscheinend «komplett ausgebremst».

Am 14. Juli will die Kommission die neuen, verschärften CO2-Flottengrenzwerte für

Personenfahrzeuge 2030 vorstellen, die sich aus heutiger Sicht nur mit massenhaft Elektroautos erreichen lassen.

Die unterzeichnenden Wissenschaftler fordern die EU-Kommission auf, ihre Gesetzgebungsvorschläge im Interesse der EU-Bürger, die eine

effektive Reduzierung des CO₂-Austosses wollen, zu ändern. Ihre Forderung kommt zu einem brisanten Zeitpunkt: Am 14. Juli will die Kommission die neuen, verschärften CO₂-Flottengrenzwerte für Personalfahrzeuge 2030 vorstellen, die sich aus heutiger Sicht nur mit massenhaft Elektroautos erreichen lassen.

«Hochgradig peinlich»

Die Kritik an den Verfassern des Briefes folgte auf der Stelle. Christian Rehtanz, Energiespezialist an der TU Dortmund, sprach gegenüber «ZDF» von einem «Lobbyistenschreiben», das «hochgradig peinlich» sei. Mit dem Schreiben werde krampfhaft versucht, «die Kolbenmaschine zu retten». Auch der ungekrönte «Autopapst» Ferdinand Dudenhöfer meldete sich zu Wort: Wenn er schon das Wort «Technologieoffenheit» höre, dann mutmasse er, dass man noch länger dem Verbrennungsmotor die Stange halten wolle.

Ob die Umstellung auf Elektromobilität wirklich der ökologische Königsweg ist, muss darum mehr denn je hinterfragt werden.

Der Streit um die richtigen CO₂-Werte der Elektromobilität in der EU muss auch die Schweiz interessieren. Der hierzulande produzierte Strom ist zwar weitgehend CO₂-frei. Doch mit der angestrebten Elektrifizierung der Gesellschaft ist fraglich, ob das so bleibt. Es dürfte im Zuge des Atomausstiegs kaum gelingen, mit Wind- und Solarstrom die steigende Stromnachfrage zu decken. Entweder importiert die Schweiz dann grosse Mengen an Elektrizität, die mutmasslich einen hohen Anteil an fossilem Strom enthält. Oder sie stellt Gaskraftwerke auf, die die CO₂Bilanz des Stroms ebenfalls verschlechtern. Ob die Umstellung auf Elektromobilität wirklich der ökologische Königsweg ist, muss darum mehr denn je hinterfragt werden.

Der Beitrag erschien zuerst im Nebelspalter hier

Wo bleibt das Ozonloch? – Die Geschichte des FCKW-Verbots

geschrieben von Admin | 17. Juli 2021

Das Gas ›FCKW wurde in den 80er Jahren als Hauptverursacher des Ozonlochs ausgemacht, daher 1989 verboten. Prof. Dr. Carl Otto Weiss erläutert in einem sehr interessanten Interview, welche Gründe wirklich

für das Verbot ausschlaggebend waren.

Interview mit Herrn Prof. Dr. Carl Otto Weiss

Sehr geehrter Herr Dr. Weiss,

in einer Höhe von 20 bis 30 Kilometern schützt eine Ozonschicht die Erde vor der schädlichen Ultraviolettstrahlung der Sonne. Seit wann gibt es das Ozon in dieser Höhe?

Antwort: Die Bildung der Ozonschicht startete bereits vor rund 700 Millionen Jahren. Dazu musste zunächst die vor 2,3 Milliarden Jahren in Gang gekommene Sauerstoffentstehung in der Weise abgeschlossen werden, dass der sich bildende Sauerstoff über Oxidationsvorgänge mit dem komplett an Land vorkommenden Eisensulfid eine Verbindung eingegangen ist, somit eine Sättigung erreicht war. Erst danach konnte sich die Atmosphäre weiter mit Sauerstoff anreichern, was der Ozonbildung den Boden bereitete. Dies war die Voraussetzung dafür, dass sich das Leben an Land entfalten konnte, da nun die Erde vor der schädlichen UV-Strahlung der Sonne geschützt war.

Ozon gibt es auch am Boden. Wie entsteht es dort?

Antwort: Ozon bildet sich in Erdnähe unter dem Einfluss von UV-Strahlung bei der chemischen Reaktion von Stickoxiden mit Sauerstoff. Dort bleibt es jedoch nicht lange, denn Ozonmoleküle zerfallen normalerweise innerhalb einiger Tage zu Sauerstoff. Darüber hinaus entsteht Ozon bei einem Gewitter durch elektrischen Stromfluss zwischen Wolke und Erdboden.

Das Gas birgt gesundheitliche Risiken. Es steht sogar im Verdacht, Krebs auszulösen. Untersuchungen zeigen, dass länger anhaltende Belastungen zudem ein Risiko für das Pflanzenwachstum, Ernteerträge sowie die Qualität landwirtschaftlicher Produkte darstellen. Hat Ozon am Boden keinen Nutzen und sollte es daher durch technische Mittel komplett von dort eliminiert werden?

Antwort: Das wäre wohl ein unnützer Aufwand, zumal Ozon, wie bereits erwähnt, durch chemische Prozesse in Sauerstoff umgewandelt wird. Ozon ist nicht ausschließlich schädlich, sondern kann auch nutzbringend eingesetzt werden. Ich denke da beispielsweise an Raumlufthereinigungssysteme – wie etwa die chemiefrei arbeitenden Urinale, die oft in Autobahntoiletten aufgestellt werden – oder an Geräte zur Wasseraufbereitung, wie sie beispielsweise in Schwimmbädern benötigt werden. Ozon wirkt desinfizierend. Eine Eigenschaft, die sehr nützlich ist.

Was am Boden teilweise Probleme macht, ist in der Höhe extrem segensreich. Ohne Ozonschicht würde die UV-Strahlung der Sonne ungefiltert die Erdoberfläche erreichen, was wohl eine steigende

Hautkrebsrate zur Folge hätte. Wie ist denn das Ozon für diesen Schutzschirm in dieser Höhe überhaupt entstanden?

Antwort: Ozon entsteht in der Stratosphäre durch die Verbindung eines Sauerstoffatoms mit einem Sauerstoffmolekül. Ein einzelnes Stratosphäre-Sauerstoffatom kann – vor allem über den Tropen – aus der Zerstörung von Sauerstoffmolekülen durch ultraviolette Strahlung hervorgehen. Man spricht hier von der Photolyse. In der unteren Stratosphäre hingegen entsteht Ozon durch die Photolyse von Stickstoffdioxid. Hier ist ein immerwährender Kreislauf aus Werden und Vergehen im Gange, in dem das stratosphärische Ozon durch ultraviolette Strahlung erneut in ein Sauerstoffatom und ein Sauerstoffmolekül getrennt wird, somit abermals Partikel für die Bildung von Ozon entstehen.

Nun werden die Bürger seit fast 40 Jahren mit immer neuen Meldungen geängstigt, dass es ein Ozonloch gäbe, das mal größer, mal kleiner sei. War zuvor kein Ozonloch vorhanden?

Antwort: Das Ozonloch, also die verminderte Ozonkonzentration über der Antarktis, existierte dort schon immer, da in dieser Gegend die niedrigste Temperatur der Erde herrscht. Schon in den 1920er Jahren erkannten die Astronomen, die im Ultraviolett Spektralbereich beobachteten, dass man die Messungen am besten im Winter macht, da dann die Ozonkonzentration gering ist und das UV weniger gehindert wird, auf die Erdoberfläche zu gelangen. Je kälter es ist, desto weniger Ozon ist in der oberen Atmosphäre zugegen. Aus diesem Grund gibt es natürlich manchmal ein Ozonloch über der Arktis.

Die Vermessung des Ozons wurde Anfang der 1980er Jahre aufgenommen. Dies ist eine relativ kurze Zeitspanne. Gibt es keine Messungen aus früherer Zeit?

Antwort: Ozonmessungen aus früherer Zeit sind mir nicht bekannt, aber die Erkenntnis, dass die Ozonkonzentration mit der Temperatur abnimmt, stammt – wie gesagt – schon aus den 1920er Jahren.

Wenn es keine Messungen aus früherer Zeit gibt, dann ist eine Aussage, dass ein „Ozonloch“ menschengemacht ist, unhaltbar, da es keine Werte hinsichtlich eines „Normalzustandes“ gibt, der vor dem Aufkommen von FCKW geherrscht haben musste. Was meinen Sie dazu?

Antwort: Wie ich schon erwähnte, ist es schon lange bekannt, dass die Ozonkonzentration mit der Temperatur abnimmt. Da sich daraus logisch ergibt, dass die Ozonkonzentration über der kältesten Region der Erde geringer sein muss als über anderen, wärmeren Regionen, interessierte die Frage nach der Ozonkonzentration über der Antarktis niemanden. Dass ausgerechnet über der Antarktis – wo bestimmt kaum FCKW emittiert wird – die Wirkung von FCKW am stärksten sein soll, ist ja auch eine erstaunliche Behauptung.

Sie erwähnen das Gas >FCKW<. Dieses wurde als angeblicher Verursacher

des Ozonlochs ausgemacht und im Jahre 1989 mit dem Montreal-Protokoll verboten. Nun wurde in den Jahren 2006 bis 2008 festgestellt, dass in dieser Zeit das Ozonloch noch größer war als in den 1990er Jahren. Am 26. März 2020 wurde über der Arktis sogar ein plötzlich auftauchendes Ozonloch beobachtet, das bereits zum 26. April 2020 wieder komplett verschwunden war. Was sagen Sie als Fachmann dazu?

Antwort: Die Erklärung für die Konzentrationsschwankungen an Ozon in der oberen Atmosphäre ist eigentlich ganz einfach: Die dort vorherrschende Ozonkonzentration schwankt gezwungenermaßen mit der dort herrschenden Lufttemperatur, die sich ja auch fortlaufend lokal ändert.

1995 wurde der Nobelpreis für Chemie an den Meteorologen Paul Crutzen sowie die Chemiker Mario José Molina und Frank Sherwood Roland vergeben. Während die beiden Chemiker 1974 vor dem Einsatz von FCKW als Treibmittel warnten, behauptete Crutzen später, den Nachweis für die gefährliche atmosphärische Reaktion des Gases FCKW in der Atmosphäre erbracht zu haben. Ist Ihnen dieser Nachweis bekannt beziehungsweise wurde damals der Nachweis von anderen Wissenschaftlern bestätigt?

Antwort: Es ist mir nicht bekannt, dass die Untersuchungen von Paul Crutzen von anderen Wissenschaftlern nochmals überprüft wurden. Spätere Arbeiten zeigten jedoch, dass die Rechnungen von Crutzen fehlerhafte Annahmen enthielten, seine Schlussfolgerungen hinsichtlich der Wirkung von FCKW auf das Ozon demnach falsch waren.

Forscher des ›Copernicus Atmosphäre Monitoring Service‹ (CAMS) behaupten, dass das über der Arktis beobachtete Ozonloch von einem ungewöhnlich starken und langlebigen Polarwirbel verursacht wurde, der mit extrem niedrigen Temperaturen, einer meteorologischer Isolation und der Bildung polarer stratosphärischer Wolken einherging. Was meinen Sie zu dieser These?

Antwort: Das kann schon sein. Die erwähnten Phänomene bewirken ja Temperaturänderungen, die die Ozonkonzentration nachhaltig beeinflussen.

Haben demnach Paul Crutzen und die beiden Chemiker den Nobelpreis zu Unrecht erhalten und das Ozonloch hat grundsätzlich andere Ursachen? Immerhin vermehren die CAMS-Wissenschaftler, dass aufgrund saisonaler Veränderungen jedes Jahr Ozonlöcher über der Antarktis entstehen, was sich schwer mit der These vereinbaren lässt, dass das Gas FCKW der Hauptverursacher des Ozonlochs sei.

Antwort: Soweit ich mich erinnere wurde nach 2010, nach einer chinesischen Arbeit, von Crutzens Institut in Mainz verlautbart: Nun müsse die Chlorchemie der Stratosphäre neu geschrieben werden.

Nun wurde damals behauptet, dass die durch den Menschen verursachte globale Erwärmung der unteren Troposphäre das Ozonloch möglicherweise zunächst weiterwachsen wird, da sich die polare untere Stratosphäre aufgrund der Zunahme der Treibhausgase in der Troposphäre weiter

abkühlt. Bis 2010 haben Simulationsmodelle eine Abkühlung um 0,5-1,5 Grad Celsius im Vergleich zu 1992-2000 errechnet, was einer Vergrößerung des Ozonlochs um 0,33-1,00 Millionen Quadratkilometer zur Folge haben könnte. Was ist von den damals prognostizierten Zahlen eingetroffen?

Antwort: Das weiß ich leider nicht. Logisch ist aber, dass eine Abkühlung die Ozonkonzentration in der Stratosphäre vermindert. Dass allerdings eine Abkühlung auf Grund der angeblichen Erderwärmung durch Treibhausgase erfolgen soll, ist in meinen Augen ziemlich paradox.

Als junger Physiker haben Sie in den 70er Jahren eine Konferenz in Dallas besucht, um Informationen zu einem von Ihnen benötigten Spin-Flip-Raman-Laser zu bekommen. Auf diesem Kongress hatten Sie eine Begegnung mit US-Kollegen, die ebenfalls so einen Laser suchten, um damit per Stratosphärenballon die Auswirkungen des Gases FCKW auf das Ozon in großer Höhe zu messen. Bitte erläutern Sie, was die Kollegen hier vorhatten.

Antwort: Mittels dieses Lasers sollte die Ozonkonzentration und gleichzeitig die Chlorkonzentration, die vermutlich von FCKW herrührt, in der oberen Atmosphäre gemessen werden um gegebenenfalls die offiziell behauptete Korrelation zu bestätigen. Dies wurde nach Aussage der beiden Fachkollegen von Dupont, der größten Chemiefirma der Welt, finanziert. Dieses Unternehmen hielt damals gemeinsam mit ICI England die Patente der FCKW-Kühlmittel, welche zu dieser Zeit ausliefen.

Im Laufe des Gesprächs wiesen Sie die beiden Kollegen darauf hin, dass für eine derartige Messung eigentlich ein einfaches, leichtes und nur schuhkartongroßes Spektrometer völlig ausreichend wäre. Welche Antwort haben Sie auf Ihren Einwand erhalten?

Antwort: Dupont habe zur Bedingung der Finanzierung gemacht, dass etwas wissenschaftlich Spektakuläres gemacht werden müsse. Daher der Einsatz auf dem Stratosphärenballon des sehr unpraktischen, sehr aufwändigen und sehr unzuverlässigen und schweren Spin-Flip Raman Lasers, statt eines einfachen handelsüblichen Spektrometers.

Demnach wurde vom US-Konzern Dupont eine wissenschaftliche Arbeit finanziert mit dem Ziel, FCKW nach dem Auslaufen der eigenen Patente vom Markt zu verdrängen, damit man mit einem bereits patentierten Nachfolgeprodukt (FKW welches kein Chlor enthält, da Chlor angeblich den Ozonabbau bewirke) weiterhin eine Monopolstellung in Sachen Kältemittel halten konnte?

Antwort: Ja, so erklärten mir das die beiden Fachkollegen. Dass es sich um Bewahrung des Kältemittelmonopols handelt, wurde ja auch ersichtlich als 30 Jahre später, die Patente für das Nachfolgeprodukt FKW wiederum ausliefen. Da wurden die FKW verboten, da sie angeblich zur Erderwärmung beitragen. Sodass abermals das Monopol für ein neues Kältemittel gewahrt wurde.

Konnten die beiden US-Kollegen mit ihrer Auftragsforschung nachweisen, dass FCKW an der Zerstörung der Ozonschicht maßgeblich beteiligt ist?

Antwort: Nein das gelang ihnen nicht. Sie sagten mir später, dass das Chlor, welches von den FCKW eingetragen würde, nur etwa 1/700 dessen ausmacht, was aus den Weltmeeren herausdampft, die ja das Salz NaCl in riesigen Mengen enthalten. So ein sehr kleiner Anteil ist natürlich sehr, sehr schwer vom überwiegenden Hauptanteil messtechnisch zu unterscheiden

2010 konnte man in deutschen Zeitungen von Veröffentlichungen chinesischer Chemiker über genauere Untersuchungen lesen, die zeigten, dass FCKW eigentlich nichts mit dem Ozonabbau zu tun haben können. Was haben diese herausgefunden?

Antwort: Das Hauptergebnis war, dass in Crutzens Rechnungen, ein Reaktionsquerschnitt (Reaktionswahrscheinlichkeit) zehn Mal höher angenommen war als der korrekte Wert. Mit dem korrekten Wert errechnet man einen völlig vernachlässigbaren Einfluss der FCKW-Emissionen

Die Story über den FCKW-Einfluss auf die Ozonschicht war demnach von Anfang an ein kompletter Schwindel?

Antwort: Nach Freunden von mir, die in der Industrieforschung tätig sind, ist so ein Versuch – ein Monopol aufrecht zu erhalten (auch mittels Behauptungen finanziell abhängiger Wissenschaftler) – ein durchaus üblicher Vorgang. Die Sache erlangte nur dadurch Aufsehen, da sie – wie üblich – zur Verängstigung (und der dann resultierenden Opferbereitschaft zur Verarmung) der Bevölkerungen propagandistisch inszeniert wurde. Ohne diese propagandistische Ausschlichtung wäre der Vorgang nur ein ziemlich übliches Geschäftsverhalten geblieben

Wenn das so ist, dann kann davon ausgegangen werden, dass von interessierter Seite auch in Sachen CO₂ ein ähnlich großer Schwindel ersonnen wurde, um immense Gewinne und Steuern einzufahren?

Antwort: Es gibt ja eine sehr umfangreiche Analyse die klärt, mit welchen Mitteln und mittels welcher politischen Beeinflussung es möglich war, den Bevölkerungen dies absolut unplausible Szenario einzureden. Nämlich das Buch ›The Ozone Discourses‹ des Autors F. Litfin. In dieser über 1000-Seiten-Analyse wird angemerkt, dass die Erkenntnisse der Ozon-Kampagne nützlich sein können, um den Bevölkerungen das Märchen von der Erderwärmung durch CO₂ einzureden.

Haben Sie Beispiele, die den CO₂-Schwindel an Hand von Fakten widerlegen?

Antwort: Es gibt zum Beispiel eine Publikation mit dem Namen › Die Phasenbeziehung zwischen atmosphärischem Kohlendioxid und globaler Temperatur‹, die von drei Autoren – darunter dem mittlerweile emeritierten dänischen Professor Ole Humlum von der Universität Oslo –

ausgearbeitet wurde. Dieses Papier zeigt deutlich, dass der CO₂-Gehalt der Luft erst etwa zehn Monate nach(!) einer Temperaturerhöhung ansteigt, das Gas CO₂ demnach kein Temperaturtreiber sein kann. In dieser Publikation wird auch gezeigt, dass die derzeit gemessene CO₂-Konzentration der Atmosphäre keine Korrelation mit den menschlichen Emissionen zeigt. Unsere eigene Arbeit, die 2000 Jahre Erdtemperatur analysierte, zeigte ja dass die Erdtemperatur, und insbesondere die immer als Beleg für eine Klimawirkung von CO₂ angeführte Erwärmung von 1870 an, tatsächlich von drei Hauptklimazyklen bestimmt wird. Eine nichtzyklische, einmalige signifikante Erwärmung durch CO₂ ist damit ausgeschlossen. Diese Zyklen stimmen auch noch mit den Hauptzyklen der Sonnenaktivität überein. Ein klarer Hinweis, dass die Sonne und nicht CO₂ unser Klima bestimmt. Dass der Temperaturanstieg, der offiziell CO₂ zugeschrieben wird in Wirklichkeit natürlich ist, wurde auch bereits mit anderen Untersuchungsmethoden belegt.

Demnach ist das Verringern von CO₂-Emissionen völlig nutzlos, da das Gas CO₂ nicht die Ursache für eine Temperaturerhöhung ist.

(ich habe das Weitere gestrichen, da mir inzwischen klar wurde, dass Humlum's Befund geringer Korrelation zwischen Emission und CO₂ Gehalt die Schlussfolgerung: der CO₂ Anstieg seit 1870 sei thermisch, und nicht menschengemacht, nicht rechtfertigt. Genaueres auf Anfrage)

Antwort: Die offizielle Behauptung, dass die menschengemachte CO₂-Emission den CO₂-Gehalt der Atmosphäre erhöht, wir daher nicht so weitermachen können wie bisher, deshalb wir die CO₂-Emission auf null verringern müssen, ist Unsinn. Der Grund: In jedem System mit Zu- und Abflüssen stellt sich mit der Zeit ein Gleichgewicht zwischen Zu- und Abflüssen ein. Dies bedeutet, dass, wenn wir so weiteremittieren wie bisher, sich der CO₂ Gehalt der Atmosphäre nach Erreichen des Gleichgewichtes überhaupt nicht mehr ändert: Selbst wenn wir beliebig lange emittieren! Die entsprechende Behauptung, wir dürfen nur noch so und so viele Tonnen CO₂ emittieren bis die Temperatur um zwei Grad gestiegen ist, ist – ganz abgesehen davon, dass CO₂ keine große Rolle für die Erdtemperatur spielt – daher schlichter physikalischer Unsinn. Allerdings ist CO₂ nun einmal DIE unverzichtbare Pflanzennahrung. Eine wesentliche Reduktion hätte gravierende Auswirkung auf die Welternährung.

In der Frankfurter Rundschau war am 11.3.2019 Folgendes lesen: »In wenigen Jahrzehnten hat die Menschheit die globalen Temperaturen 170 mal schneller steigen lassen, als es ohne menschliches Zutun geschehen wäre«. Was sagen Sie zu solchen Behauptungen?

Antwort: Bei solchen Zahlen müsste eigentlich auch der verschlafenste Journalist aufwachen. In den letzten 50 Jahren stieg die Erdtemperatur um rund 0,5 Grad. Demnach müsste die schnellste Temperatursteigerung vor

der Industrialisierung 170 mal kleiner sein, also $0,5 \text{ Grad}/170 = 0.003$ Grad pro 50 Jahre. Das ist unmessbar wenig. Also gab es weder eine römische Warmzeit, noch eine mittelalterliche Warmzeit (als in Norddeutschland mittelmeerische Pflanzen wuchsen) noch den Anstieg von rund einem Grad in den wenigen Jahrzehnten nach dem tiefen Minimum von 1450. Tatsächlich zeigt die wissenschaftliche Auswertung der Klimadaten der letzten Jahrtausende, dass in 30 Prozent aller 50-Jahr-Perioden mit Erwärmung, der Anstieg schneller(!) erfolgte als in den letztvergangenen 50 Jahren, die Anstiegsgeschwindigkeit der letzten 50 Jahre also im völlig normalen natürlichen Bereich liegt. Man kann vielleicht von Journalisten nicht erwarten, dass sie die wissenschaftliche Literatur kennen, aber wenigstens Aufwachen und mal kurz das Gehirn einschalten, wenn unmögliche Zahlen behauptet werden – das sollte der „Qualitätsjournalismus“ schon leisten.

Nach solchen Informationen sollte es nicht wundern, wenn es auch in Sachen ›Meeresspiegelanstieg‹ keine korrekten Daten von offizieller Seite gibt. Ist das so?

Antwort: Michael Beenstock ist Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Hebräischen Universität von Jerusalem. In seinem mit drei weiteren Autoren erstellten Werk › Standort der Gezeitenmesser und Messung des globalen Anstiegs des Meeresspiegels‹ zeigt Beenstock, dass die Zahlen über Meeresspiegelanstieg in den Medien völlig übertrieben sind. Die tatsächlichen Anstiege liegen bei völlig harmlosen 1 mm pro Jahr. Sogar Satellitenmessungen zeigen nur harmlose 3 mm Anstieg pro Jahr. Es wurde allerdings kürzlich geklärt, dass diese Zahlen zu groß wegen Brechungsindex-Inhomogenitäten der Luft sowie der Ionosphäre rauskommen. Es wird sogar vermutet, dass der Anstieg des Meeresspiegels um 1mm pro Jahr durch Bewässerung aus Grundwasserreservoirien zustande kommt.

Demnach hat der Mensch nur einen geringen Anteil hinsichtlich eines Einflusses auf das Erdklima?

Antwort: Es gibt immer noch keinen einzigen wissenschaftlichen Beleg für einen menschlichen Einfluss auf das Erdklima. Selbst der Weltklimarat, der doch die Aufgabe hat, nachzuweisen, dass der Mensch das Klima nachhaltig beeinflusst, spricht angesichts fehlender Belege nur von „hohen Wahrscheinlichkeiten“. Hinzu kommt, dass es über 2000 wissenschaftliche Arbeiten gibt – veröffentlicht nach Bestätigung ihrer Richtigkeit durch die Fachgutachter – die, jede Einzelne(!), die offiziellen Behauptungen widerlegen. Dagegen gibt es nicht eine einzige Arbeit welche einen signifikanten Klimaeinfluss aus Messungen nachweist. Ein wesentlicher CO₂ Einfluss ist nur eine bereits vielfach widerlegte Behauptung.

Worauf führen Sie zurück, dass sich eine solche Politik ohne Gegenwehr durchsetzen konnte?

Antwort: mittlerweile ist es leider so, dass unzählige Jobs von der Hypothese menschengemachter Erderwärmung abhängen. Hinzu kommen die enormen geopolitischen Gestaltungsmöglichkeiten die sich durch die Hypothese vom menschengemachten Klimawandel ergeben. Ganz zu schweigen von den enormen Geldmitteln, die durch diesen Schwindel generiert werden können. Wissenschaftler, die die Fakten benennen verlieren heute meist ihren Job. Letztlich hat es das Establishment geschafft, durch seine finanzielle Kontrolle der Medien einen Schwindel als Wahrheit zu verkaufen. („Wenn man eine Lüge oft genug wiederholt wird sie geglaubt“: A. Hitler)

Gab es dies in der Geschichte schon einmal?

Antwort: Oh ja, sogar mehrmals! Um die Bevölkerung in Angst zu halten und damit die Herrschaft zu stabilisieren, erzählte beispielsweise die herrschende Inca-Clique der Bevölkerung, es müssten Menschenopfer gebracht werden, sonst ginge morgen die Sonne nicht mehr auf. Zudem musste die Bevölkerung beim Abschlachten der „Opfer“ zusehen. Aus Angst, selbst ein Opfer zu werden, wurde nichts gegen den Unsinn gesagt. Nur nicht auffallen war damals die Parole – genau wie heute.

Heute wird erklärt: leider, leider müsse man die Bevölkerung verarmen (und versklaven) sonst würde morgen die Erde brennen. Schon 2009 veröffentlichten die 50 führenden Zeitungen der Welt den gleichlautenden Text: Es ist der allerletzte Moment, die Erde zu retten. Wenn wir nicht SOFORT handeln. Jetzt – 11 Jahre später – ist immer noch der „allerletzte“ Moment, und das wird sich auch nie ändern. Es wird immer der „allerletzte“ Moment sein, auch noch in hundert Jahren, wenn die Erde eigentlich längst verbrannt sein sollte. Die Polkappen sollten nach Al Gore ja auch schon 2014 abgeschmolzen sein, und seit 2000 nach Latif in Deutschland kein Schnee mehr fallen. Es wird bereits die Todesstrafe gefordert, für das Beibringen von Belegen, dass CO2 für das Erdklima keine wesentliche Rolle spielt. Also lieber nicht auffallen, damit man nicht so endet, wie die Opfer der Incas.

Herr Dr. Weiss, vielen Dank für das Interview!

www.eike-klima-energie.eu

BU: Prof. Dr. Carl Otto Weiss war Direktor und Professor in der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt Braunschweig/Berlin

Quellen:

<https://www.wissenschaft-im-dialog.de/projekte/wieso/artikel/beitrag/wie-kam-der-sauerstoff-in-die-luft/>

https://wiki.bildungserver.de/klimawandel/index.php/Stratosph%C3%A4risches_Ozon

<https://de.wikipedia.org/wiki/Ozon>

Der Beitrag erschien zuerst in „Welt der Fertigung“ [hier](#)

Peter Ridd: Vom Kampf eines «Klimaskeptikers»

geschrieben von Admin | 17. Juli 2021

Der australische Ozeanwissenschaftler Peter Ridd wagte es, die Bedrohung des Great Barrier Reefs durch den Klimawandel in Frage zu stellen und Kollegen zu kritisieren. Daraufhin entliess ihn die James-Cook-Universität. Jetzt befasst sich das höchste Gericht des Landes mit seinem Fall.

von Alex Reichmuth, Nebelspalter

Immer wieder gibt es Berichte von Wissenschaftlern, die dem menschengemachten Klimawandel skeptisch gegenüberstehen, wonach ihre Forschung verdrängt und übergangen wird. Es kommt zuweilen der Verdacht auf, dass der Wissenschaftsbetrieb ein Problem hat mit Resultaten, die dem Narrativ der gefährlichen Erderwärmung und ihrer schlimmen Folgen nicht entsprechen. Auf der anderen Seite des Planeten, in Australien, geht in diesen Tagen gerade der Kampf eines «Klimaskeptikers», der sich gegen seine Kaltstellung zur Wehr gesetzt hat, in die entscheidende Phase.

Es handelt sich um Peter Ridd, Physiker und renommierter Meereswissenschaftler. Er forscht seit den 1980er-Jahren zum Great Barrier Reef, dem grössten Korallenriff der Erde, das sich vor der Nordostküste Australiens über 344'000 Quadratkilometer erstreckt. Peter Ridd war Professor und während vieler Jahre Leiter des Marine Geophysical Laboratory an der James Cook Universität in North Queensland – bis er vor drei Jahren entlassen wurde.

Angeblich bedrohtes Korallenriff

Das Great Barrier Reef ist vielen Menschen rund um den Globus ein Begriff, weil es wegen des Klimawandels in Gefahr sein soll. Zumindest lautet der Konsens vieler Wissenschaftler und der meisten Journalisten, dass immer mehr Korallen wegen der Erderwärmung absterben und das Riff – von der Unesco seit 1981 als Weltnaturerbe geführt – vom Untergang

bedroht ist. Höhere Wassertemperaturen und eine zunehmende Versauerung des Meeres sollen den Korallen immer mehr zusetzen.

Peter Ridd ist allerdings entschieden anderer Meinung. Er kommt aufgrund seiner Forschungsergebnisse zum Schluss, dass von einem bevorstehenden Klimawandelbedingten Kollaps des Great Barrier Reefs keine Rede sein könne. «Weder die Anzahl der Korallen noch das Korallenwachstum haben sich seit Beginn der Aufzeichnungen zum Riff verändert», schreibt er dem «Nebelspalter». Es sei zwar richtig, dass hin und wieder grössere Mengen an Korallen absterben, vor allem wegen Hurrikanen, aber auch wegen der berüchtigten Korallenbleiche. «Aber sie erholen sich jedesmal vollständig.» Es handle sich um völlig natürliche Vorgänge.

Es mangle an kritischer Begutachtung

Ein Problem sieht Peter Ridd nicht beim Zustand des Korallenriffs, sondern im Forschungsbetrieb. Es würden viele wissenschaftlich untaugliche Berichte zur angeblichen Gefährdung des Great Barrier Reefs publiziert. Es mangle an einer kritischen Begutachtung. Willfährige Medienschaffende würden die Kunde vom vermeintlich sterbenden Riff über die ganze Welt verbreiten.

«Die moderate Erwärmung des letzten Jahrhunderts liegt innerhalb der natürlichen Variation, auch wenn sie wahrscheinlich teilweise auf CO₂ zurückzuführen ist.»

Peter Ridd

Ganz allgemein zählt Ridd zu den Skeptikern in Sachen Klimakatastrophe, die sich angeblich anbahnt. «Die moderate Erwärmung des letzten Jahrhunderts liegt innerhalb der natürlichen Variation, auch wenn sie wahrscheinlich teilweise auf CO₂ zurückzuführen ist», schreibt er. Er glaube nicht, dass es eine gefährlich starke Erwärmung geben werde. Solche Standpunkte sind in der Forschergemeinde nicht gerne gesehen.

Vorwürfe und Disziplinarmaßnahmen

Doch Ridd hielt mit seiner Meinung nicht zurück. Er kritisierte als Angestellter der James-Cook-Universität die Resultate seiner Kollegen zum Great Barrier Reef – in wissenschaftlichen Berichten, aber auch in Zeitungsartikeln und in Fernsehinterviews. Es sei seine Pflicht gewesen, auf systematische Probleme bei der Qualitätssicherung an wissenschaftlichen Institutionen hinzuweisen, argumentiert der Meeresforscher.

Bei seinen Chefs kam die Kritik nicht gut an. Die James-Cook-Universität warf Ridd «unkollegiales» Verhalten vor und verfügte Disziplinarmaßnahmen. Sie wollte ihm einen Maulkorb verpassen und

ordnete unter anderem an, dass er nicht mal seiner Frau von den Konflikten mit seinen Kollegen erzählen dürfe. Im Mai 2018 wurde Ridd von der Universität schliesslich entlassen. Die Begründung: Er habe Verhaltensvorschriften verletzt – etwa die, «die Integrität und den guten Ruf der Universität» nicht anzutasten.

«Eine Form von 'Cancel Culture'»

«Ich wurde gefeuert, weil ich der Orthodoxie bezüglich des Zustands des Great Barrier Reefs entgegentrat», schreibt Ridd. «Es war eine Form von wissenschaftlicher 'Cancel Culture'.» Es sei einfacher gewesen, ihn aus dem Weg zu schaffen, als sich mit ihm auf eine wissenschaftliche Debatte einzulassen.

Das Gericht befand, dass die James-Cook-Universität «das Konzept der intellektuellen Freiheit nicht verstanden» und die Rechte von Ridd übergangen habe.

Vermutlich war seine Kritik für die Universität auch deshalb unbequem, weil diese eine Gefahr für die Finanzierung der Institution darstellte. Denn die Uni bekommt von der Öffentlichkeit Geld für die Erforschung der Gefährdung des Riffs. Stellt sich heraus, dass gar keine Gefährdung besteht, wäre auch der Geldfluss in Frage gestellt.

Peter Ridd focht seine Entlassung vor Gericht an. Im April 2019 bekam er in erster Instanz recht. Ein Gericht in Brisbane entschied, dass seine Entlassung gesetzeswidrig war. Der Einzelrichter befand, dass die James-Cook-Universität «das Konzept der intellektuellen Freiheit nicht verstanden» und die Rechte von Ridd übergangen habe. Im September 2019 wurde die Universität zu einer Schadenersatzzahlung und einer Busse von insgesamt 1,2 Millionen australischen Dollar (etwas über 800'000 Franken) verpflichtet.

Zahlreiche Unterstützer im Gerichtssaal

Doch die Universität legte gegen dieses Urteil Berufung ein und erhielt im Juli vor einem Jahr in zweiter Instanz recht. Das wiederum liess Ridd nicht auf sich sitzen und zog seinen Fall an das höchste Gericht Australiens, den High Court, weiter. Sein Kampf kostete ihn bis heute weit über eine Million australische Dollar. Das Geld hat er unter anderem mit einer Crowdfunding-Kampagne zusammenbekommen.

«Die australischen Universitäten sind keine Institutionen mehr, welche sich vorbehaltlos hinter intellektuelle Freiheit und das wissenschaftliche Verfahren bei der Suche nach der Wahrheit stellen.»

«The Australian»

Der High Court hat Ridds Rekurs zugelassen. Am 23. Juni fand die Verhandlung statt. Der Gerichtssaal war voll mit Unterstützern des Wissenschaftlers.

Gesetz für «wissenschaftliche Redefreiheit»

Auch in den Medien bekommt Ridd zunehmend mehr Support. «Die australischen Universitäten sind keine Institutionen mehr, welche sich vorbehaltlos hinter intellektuelle Freiheit und das wissenschaftliche Verfahren bei der Suche nach der Wahrheit stellen», schrieb «The Australian». «Stattdessen bilden sie jetzt Vetternwirtschafts-Bürokratien, welche rigide eine nicht hinterfragbare Orthodoxie vorantreiben und in der Lage sind, jedermann zu verfolgen, der es wagt, sich ausserhalb deren rigiden Gruppendenkens zu stellen.» Es handle sich bei Ridds Fall, so «The Australian» weiter, «um eines der bedeutendsten Verfahren für intellektuelle Freiheit in der Historie australischer Rechtsprechung».

Das Urteil des High Court erfolgt schriftlich und wird in einigen Wochen bis Monaten erwartet. Peter Ridd hat auf jeden Fall schon jetzt einiges erreicht. Australien hat ein Gesetz erlassen, gemäss dem die Universitäten die «wissenschaftliche Redefreiheit» in ihre Statuten einbauen und schützen müssen. Heute könnte Ridd nicht mehr entlassen werden.

Der Beitrag erschien zuerst im Nebelspalter hier