

IPCC-Prognose zur Wüstenbildung fehlgeschlagen

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

Cap Allon

Dem IPCC zufolge wird der Klimawandel die Wüstenbildung in Trockengebieten verschlimmern.

Der Doktrin zufolge werden steigende Temperaturen, erhöhte Verdunstung und geringere Niederschläge die Bodendegradation verstärken, was sich wiederum negativ auf Millionen von Menschen auswirken wird, insbesondere in Regionen wie Asien und Afrika.

Die Wüstenbildung wird die Gesundheit der Ökosysteme beeinträchtigen, die landwirtschaftliche Produktivität verringern und zum Verlust der biologischen Vielfalt führen, so die Behauptung.

Ein Blick auf die Realität zeigt jedoch das Gegenteil – der Planet ergrünt aufgrund des erhöhten CO₂-Gehalts in der Atmosphäre. In Südostaustralien zum Beispiel sind die Wälder gewachsen, ein Muster, das auch in der Sahelzone, Westindien, Nordchina und im südlichen Afrika zu beobachten ist – um nur vier weitere Regionen zu nennen (e360.yale.edu).

Die Hauptursache ist der Anstieg des CO₂ in der Atmosphäre, der die Photosynthese fördert und den Pflanzen eine effizientere Wassernutzung ermöglicht. Dieser CO₂-Düngeeffekt fördert das Wachstum der Vegetation selbst in trockenen Regionen. Studien deuten darauf hin, dass sich dieser Trend zur Begrünung mit steigendem CO₂-Gehalt fortsetzen wird, was die Gesundheit der Ökosysteme verbessert, die landwirtschaftliche Produktivität steigert und die Artenvielfalt erhöht – das genaue Gegenteil der Behauptungen des IPCC.

Anstelle der versprochenen Wüstenbildung wächst die Vegetation in den Trockengebieten, die etwa 40 % der Landfläche der Erde bedecken und in denen ein Drittel der Weltbevölkerung lebt. Die überwiegende Mehrheit der trockenen Regionen der Erde ergrünt.

Die Prophezeiungen der AGW-Partei haben sich als völlig falsch erwiesen. Deshalb haben sie die Formulierung in ihren EOTW-Broschüren aktualisiert:

„Ja, die Welt ergrünt“, geben sie nun zu, „allerdings kann die zunehmende Vegetation die knappen Wasserressourcen erschöpfen und die einheimischen Wüstenökosysteme stören. Invasive Arten können auch einheimische Pflanzen verdrängen, was zu ökologischen Verschiebungen führt“.

Diese so genannten „Akademiker“, die diese neuesten Argumente vorbringen, sind bestenfalls eine Beleidigung für die Wissenschaft und schlimmstenfalls rückgratlose Schwindler.

Link:

https://electroverse.substack.com/p/arctic-shipping-season-is-shortening?utm_campaign=email-post&r=32010n&utm_source=substack&utm_medium=email
(Zahlschranke)

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Die Zukunft bzgl. der Vorschriften zu Elektro-Fahrzeugen

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

[Duggan Flanakin](#)

Nur wenige Monate nach seinem Amtsantritt erließ Präsident Joe Biden eine [Durchführungsverordnung](#), in der er das nationale Ziel festlegte, dass bis 2030 mindestens 50 % aller neu verkauften Pkw und Lkw emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen. Im März 2024 [legte](#) die Biden-Regierung dann neue Auspuffvorschriften für Pkw und Lkw fest.

Merkwürdigerweise ist die EPA von ihrem ursprünglichen Plan [abgerückt](#), bis 2030 zwei Drittel aller verkauften Fahrzeuge elektrisch zu betreiben, obwohl die neue Regelung den US-Automarkt „entscheidend“ in Richtung Elektrofahrzeuge und Hybride lenken soll. Die Vorschrift begünstigt Plug-in-Hybride als Teil der Mischung.

Wenn überhaupt, dann ist Vizepräsidentin Kamala Harris (vielleicht wegen ihrer kalifornischen Wurzeln) noch eifriger als Präsident Biden bei der Revolution der Elektrofahrzeuge, obwohl die 42 Milliarden Dollar teure Schnellladeinitiative, für die sie verantwortlich ist, bisher nur neun Stationen hervorgebracht hat.

Unterdessen hatte die Europäische Kommission ein Jahr zuvor [zugestimmt](#), eine „Ausnahme“ von ihrem absolutistischen Elektrofahrzeug-Mandat zu machen, um den weiteren Verkauf von Fahrzeugen zu ermöglichen, die mit E-Kraftstoffen betrieben werden (Kraftstoffe, die aus aufgefangenen Kohlendioxid-Emissionen hergestellt werden).

Während der ehemalige Präsident Donald Trump versprochen hat, die Biden-Vorschriften zu beenden und wahrscheinlich darauf drängt, die neuen EPA-

Abgasvorschriften zurückzunehmen (wie er es zuvor getan hatte), beweisen Autohersteller auf mehreren Kontinenten schnell, dass staatliche Vorschriften allzu oft die Technologie von gestern festschreiben.

Vielleicht inspiriert durch die harte Realität, dass die 125 Jahre alte **Technologie** der Elektrofahrzeuge (obwohl sie seit ihren Anfängen stark modernisiert wurde) auch heute noch nicht in der Lage ist, die drängenden Probleme zu lösen, entwerfen Automobilingenieure auf vier Kontinenten Fahrzeuge, die das batterieelektrische Fahrzeug bald zu einem Eckpunkt des 21. Jahrhunderts machen sollen.

Viele dieser neuen Motorenkonzepte werden keine Kohlendioxidemissionen erzeugen, andere jedoch schon. Keines dieser Fahrzeuge entspricht der EU-Definition, und alle scheinen nicht in die Pläne der Biden- Regierung zu passen, die ausschließlich auf batterieelektrische Fahrzeuge ausgerichtet sind.

In dem Bemühen, die Biden- Vorschriften zu retten, **verkündete** das Energieministerium erst letzten Monat neue potenzielle Zuschüsse in Höhe von 1,7 Mrd. Dollar, die hauptsächlich an General Motors und Stellantis gehen, um bestehende Werke in acht Staaten umzurüsten und Elektrofahrzeuge und Komponenten herzustellen. Das Programm würde erst nach den Wahlen im November abgeschlossen werden.

Doch nur wenige Tage später **kündigte** General Motors CEO Mary Barra an, dass GM Investitionen in Elektrofahrzeuge zurückstellt, um sicherzustellen, dass „das Unternehmen der Nachfrage nicht vorauseilt“. Das Unternehmen **verschiebt** außerdem ein zweites Werk für Elektro-Lkw in den USA und das erste Buick-Elektrofahrzeug. Es ist nun sicher, dass GM sein zuvor angekündigtes Ziel von 1 Million in Nordamerika produzierter Elektrofahrzeuge bis 2025 nicht erreichen wird.

Ford, das mit seinen Elektrofahrzeugen enorme Verluste eingefahren hat (fast 50.000 Dollar pro verkauftem Exemplar), hat gerade **angekündigt**, dass es 3 Milliarden Dollar ausgeben wird, um die Produktionskapazitäten in seinem Werk im kanadischen Oakville für seine sehr profitablen benzinbetriebenen schweren Pickup-Lkw der F-Serie zu erweitern. Zuvor hatte Ford den Bau einer Fabrik für Elektrofahrzeuge im Wert von 12 Mrd. USD, einschließlich einer geplanten Batteriefabrik in Kentucky, unter Hinweis auf die Unzufriedenheit der Verbraucher verschoben.

In der Zwischenzeit hat Stellantis, der größte Autohersteller der Welt, gerade **angekündigt**, dass er 6 Milliarden Dollar in den südamerikanischen Markt investiert, um eine Generation von Motoren zu bauen, die entweder mit Benzin oder brasilianischem Ethanol betrieben werden können. Die Flex-Fuel-Verbrennungsmotoren werden in der Lage sein, nach Belieben zwischen den Kraftstoffen zu wechseln. Sie können auch mit der Plug-in-Hybridtechnologie kombiniert werden, wodurch eine einzigartige Kombination aus der Flexibilität des Verbrennungsmotors, eines Elektromotors und einer Batterie entsteht.

Die neue „Bio-Hybrid“-Familie umfasst einen Basis-Bio-Hybrid, der einen Verbrennungsmotor (Benzinmotor) mit einem Elektroantrieb kombiniert, einen Bio-Hybrid eDCT, der einen Bio-Hybrid-Antriebsstrang mit einer elektrischen Doppelkupplung (EDC) hat, und einen Bio-Hybrid Plug-in, ein Zubehörteil, das zum Aufladen in das Auto gesteckt wird.

Das in Wisconsin ansässige Unternehmen Kohler Engines stellte vor einem Jahr seinen kohlenstofffreien KDH-Wasserstoff-Verbrennungsmotor vor, der mit von Kohler entwickeltem und bezogenem Wasserstoff betrieben werden kann. Der Motor ersetzt das Dieseleinspritzsystem eines Dieselmotors durch ein G.I.D.E.-System für die Wasserstoffversorgung. Der Schritt von Kohler in Richtung Wasserstoff ist nur einer von vielen.

Auch BMW hat beschlossen, von Elektrofahrzeugen auf die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie [umzusteigen](#). Triton EV hat seinen eigenen neuen Wasserstoff-Verbrennungsmotor auf den Markt gebracht, eine Innovation, die ihren Ursprung in Indien hat. Toyota, Hyundai und andere Unternehmen bauen ebenfalls mit Wasserstoff betriebene Verbrennungsmotoren. In der Zwischenzeit hat Volkswagen [angekündigt](#), weitere 1000 Arbeitsplätze in seinem Elektrofahrzeugwerk in Zwickau zu streichen.

An einer anderen Front [kündigte](#) Mazda vor kurzem die Wiederherstellung seiner „RE Development Group“ an, die sich auf die Konstruktion und Entwicklung seines Markenzeichens konzentriert, des Wankelmotors. Laut Mazda ermöglicht das Design des Motors die Verbindung des Kreiskolbenmotors mit einem Lithium-Ionen-Akkupack. Das Unternehmen ist überzeugt, dass sein leichter Motor, der mit kohlenstoffneutralen Kraftstoffen betrieben werden kann, eine bessere Lösung darstellt als Wasserstoff-Brennstoffzellen oder reine Elektrofahrzeuge.

Und erst vor wenigen Tagen berichtete EcoNews über einen von Toyota entwickelten Wasserstoffmotor, der ohne Kraftstoffleitungen und -pumpen auskommt und in Bezug auf die Temperatur sehr vielseitig ist, d. h. er kann in verschiedenen Klimazonen und auf unterschiedlichem Terrain gleichermaßen betrieben werden und verfügt über ein hochwertiges Kühlsystem. Die Toyota-Brennstoffzelle ist in der Lage, Strom zu erzeugen, ohne Wärme abzugeben.

Die neuen Toyota-Nachrichten erinnern an einen Kommentar von Gill Pratt, dem Chefwissenschaftler des Unternehmens, aus dem Jahr 2021. „Unterschiedliche Menschen leben unter unterschiedlichen Umständen und unterschiedlichen Bedürfnissen.“ Das ist etwas, das Biden und die EU in ihrem subventionierten Kreuzzug, die ganze Welt in eine batterieelektrische Zukunft zu zwingen, die nach wirtschaftlichen und physikalischen Gesichtspunkten nicht zu erreichen ist, offenbar vergessen haben.

Das bedeutet, dass, selbst wenn Kamala Harris im November gewählt wird, die Vorschriften für Elektrofahrzeuge tot sein könnten, getötet durch

Innovation.

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link: <https://www.cfact.org/2024/08/03/the-future-of-the-ev-mandate/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Fehlinterpretationen der Klima-Wissenschaft

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

William Kininmonth

Wissenschaft ist die systematische Untersuchung der Struktur und des Verhaltens der physikalischen und natürlichen Welt und beruht auf Beobachtung und Experiment. Das heißt, jede Hypothese muss aus fundierten Beobachtungen und reproduzierbaren Experimenten abgeleitet werden.

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) der Vereinten Nationen verwendet die globale und jährliche Durchschnittstemperatur als Index für die Beschreibung des Klimawandels. Dieser Index ist jedoch irreführend, da er die regionalen und saisonalen Unterschiede in den beobachteten Erwärmungsraten ausblendet und nicht berücksichtigt. Die Hypothese der vom Menschen verursachten globalen Erwärmung muss, um gültig zu sein, auch diese regionalen und saisonalen Unterschiede erklären.

Das sich ständig ändernde Klima der Erde

Seit 1979 werden auf der Grundlage konventioneller und satellitengestützter Beobachtungen systematisch Analysen durchgeführt, die die Grundlage für globale Wettervorhersagen bilden. Die Analysen werden in einer Datenbank (NCEP/NCAR R1) gespeichert, die vom US National Center for Environmental Prediction (NCEP) gepflegt wird. Eine von Satelliten abgeleitete Datenbank der atmosphärischen Temperatur wird von der University of Alabama, Huntsville (UAH) geführt.

Latitude Band	60N – 90N	30N – 60N	10N – 30N	10S - 10N	30S - 10S	60S – 30S	90S – 60S
Trend	6.6	2.5	1.6	1.2	0.5	0.2	3.0

TABELLE I. Die oberflächennahe Erwärmung (2 Meter) (°C/Jahrhundert) ist nicht global einheitlich, sondern variiert je nach Breitengrad. (Daten aus der NCEP-Datenbank für den Zeitraum 1979-2023)

Die aus der NCEP-Datenbank gewonnenen Trends der oberflächennahen Temperatur (2 m) für verschiedene Breitengrade sind in Tabelle I dargestellt. Diese Daten zeigen erhebliche Unterschiede in der Erwärmungsrate für die verschiedenen Regionen der Erde. Die Polarregionen erwärmen sich eindeutig schneller als alle anderen Regionen. Im Gegensatz dazu gibt es im Südlichen Ozean fast keinen Erwärmungstrend.

	SEASON	
	WINTER	SUMMER
ARCTIC	October – March 8.1	April – September 4.2
ANTARCTIC	April – September 5.2	October – March 1.2

TABELLE II. Die oberflächennahe Erwärmung (2 Meter) (°C/Jahrhundert) über der Arktis (60N-90N) und der Antarktis (90S-60S) variiert je nach Jahreszeit. (Daten aus der NCEP-Datenbank für den Zeitraum 1979-2023)

Darüber hinaus gibt es erhebliche jahreszeitliche Unterschiede in den Erwärmungsraten über den Polarregionen, wie Tabelle II zeigt. Sowohl über der Arktis als auch über der Antarktis sind die Erwärmungsraten in den Wintermonaten viel größer als in den Sommermonaten.

Die Beobachtungen zeigen, dass der Index der globalen und jährlichen Erwärmungsrate der Erde von 1,7°C pro Jahrhundert die unterschiedlichen regionalen und saisonalen Merkmale nicht erfasst. Jede Erklärung für die jüngste Erwärmung muss in der Lage sein zu erklären, warum diese regionalen und saisonalen Unterschiede auftreten.

Die Rolle des Kohlendioxids

Kohlendioxid wird als ein gut gemischtes Treibhausgas in der Atmosphäre beschrieben, und seine Konzentration wird in Teilen pro Million (ppm) gemessen. Kohlendioxid befindet sich in einem ständigen Fluss zwischen der Atmosphäre, der Biosphäre und den Ozeanen. Die jährliche durchschnittliche Konzentration weist nur geringe regionale Schwankungen auf, aber es gibt einen ausgeprägten jahreszeitlichen Zyklus mit einem Maximum in der Arktis.

Kohlendioxid wird der Atmosphäre in erster Linie durch zwei Prozesse entzogen: durch Photosynthese in wachsenden Landpflanzen und durch Absorption in den kälteren Ozeanen. Kohlendioxid gelangt in die Atmosphäre durch den Zerfall von Pflanzenmaterial auf dem Land, durch Ausgasung aus wärmeren Ozeanen und durch Emissionen im Zusammenhang mit den industriellen Aktivitäten und dem Lebensstil des Menschen. Aufgrund der großen natürlichen Ströme beträgt die durchschnittliche Verweilzeit eines Kohlendioxid-Moleküls in der Atmosphäre nur etwa vier Jahre.

Die durch menschliche Aktivitäten verursachten Emissionen haben sich auf etwa zehn Prozent der natürlichen Ströme erhöht. Obwohl die saisonale atmosphärische Kohlendioxid-Konzentration über der Arktis, weit entfernt von menschlichen Siedlungen, ihren Höhepunkt erreicht, wird behauptet, dass die steigende atmosphärische Konzentration durch menschliche Aktivitäten verursacht wird.

Ungeachtet der Ursachen nimmt die Kohlendioxid-Konzentration in der Atmosphäre zu. Wie der IPCC zusammenfasst, verringert diese die langwellige Strahlung in den Weltraum, wodurch das langfristige Strahlungsgleichgewicht der Erde gestört wird. Die geringfügige Verringerung des Strahlungsenergieflusses in den Weltraum, die als „Strahlungsantrieb“ bezeichnet wird, soll eine Wärmequelle sein, welche die Erdatmosphäre erwärmt.

Klima-Modellierung

Der IPCC erkennt den Klimaantrieb als „ein Modellierungskonzept“ an, das ein einfaches, aber wichtiges Mittel zur Abschätzung der relativen Auswirkungen auf die Temperatur aufgrund verschiedener natürlicher und anthropogener Strahlungsursachen darstellt.

Ein grundlegender Fehler in diesem Modellierungskonzept ist die Annahme, dass sich die Erde vor der Industrialisierung im Strahlungsgleichgewicht befand.

Erstens herrscht nirgendwo auf der Erde ein Strahlungsgleichgewicht: In den Tropen übersteigt die Absorption der Sonnenstrahlung die Emission langwelliger Strahlung in den Weltraum; in mittleren und hohen Breiten übersteigt die Emission langwelliger Strahlung in den Weltraum die Absorption der Sonnenstrahlung. Die Erde befindet sich nur deshalb in einem annähernden Strahlungsgleichgewicht, weil die Wärme durch Winde und Meeresströmungen aus den Tropen in die mittleren und hohen Breiten transportiert wird.

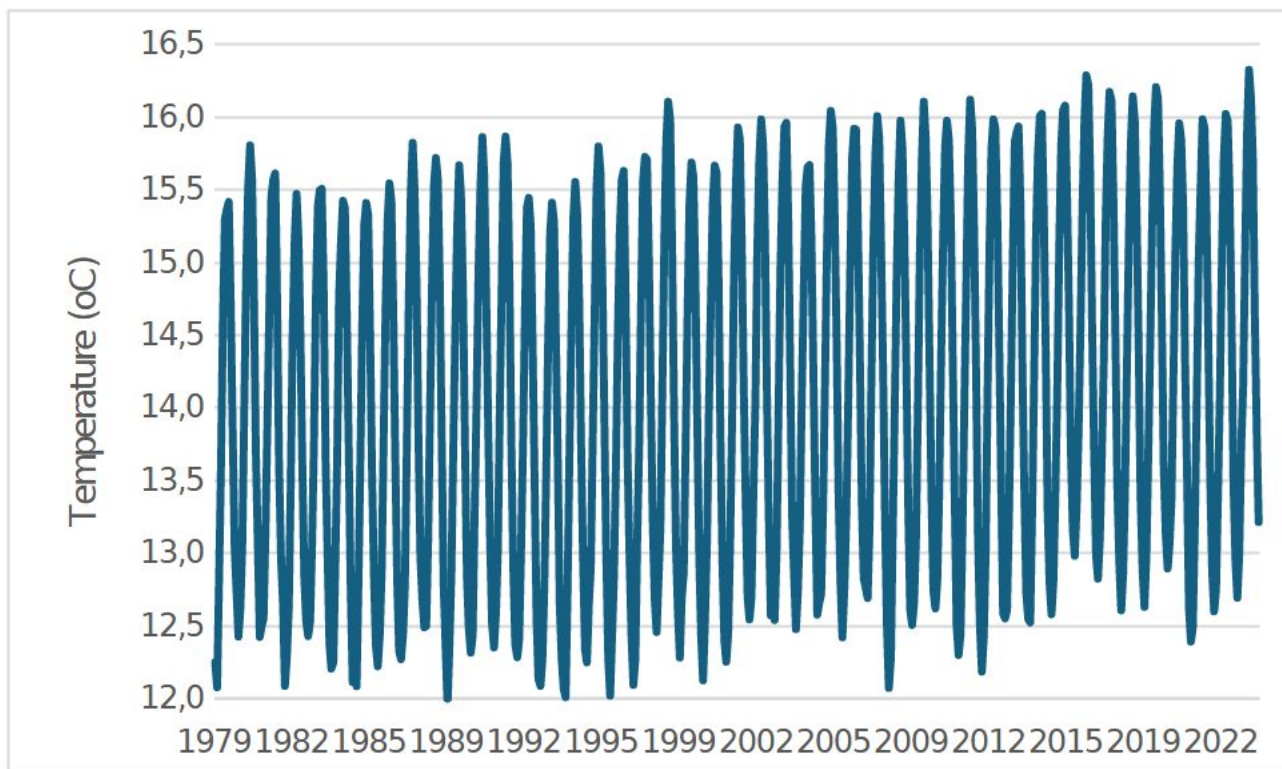


Abbildung 1. Die Kohlendioxid-Konzentration reguliert die Temperatur der Erde nicht, da die globale Durchschnittstemperatur in Oberflächennähe (2 m) einen jährlichen Zyklus von etwa 3 °C aufweist, was deutlich über dem vom IPCC prognostizierten Anstieg bei einer Verdoppelung der Kohlendioxid-Konzentration liegt. (Daten aus der NCEP-Datenbank für den Zeitraum 1979-2023)

Zweitens variiert der Breitengrad, in dem die Sonnenstrahlung absorbiert wird, mit den Jahreszeiten. Der Transport in den Ozean und in die Atmosphäre muss mit der jahreszeitlichen Verschiebung variieren. Wie in Abbildung 1 dargestellt, führt die jahreszeitlich wechselnde Sonneneinstrahlung dazu, dass die globale durchschnittliche Lufttemperatur in Oberflächennähe (2 Meter) eine jährlichen Schwankungsbreite von etwa 3 °C aufweist.

Der Netto-Strahlungsaustausch mit dem Weltraum ist nicht ausgeglichen, wie vom IPCC behauptet, sondern schwankt um einen Gleichgewichtspunkt. Der Grund für diese Oszillation ist der unterschiedliche Anteil der Landmasse in den beiden Hemisphären. Die nördliche Hemisphäre hat einen höheren Landanteil, während die südliche Hemisphäre viel mehr Meeres- als Landfläche hat.

Da der Strahlungsaustausch mit dem Weltraum nicht im Gleichgewicht ist, ist die in der Klimamodellierung verwendete Grundvoraussetzung des Strahlungsantriebs ungültig. Angesichts der starken natürlichen Wärmeströme innerhalb des Klimasystems (Ozeane, Atmosphäre und Eisschilde) gibt es außerdem keinen Grund zu erwarten, dass die geringe Verringerung der langwelligen Energie in den Weltraum die Atmosphäre

aufheizen wird, wenn die Kohlendioxid-Konzentration steigt.

Das Wärme-Reservoir der tropischen Ozeane

Die Ozeane haben eine viel größere Wärmekapazität als die darüber liegende Atmosphäre. Aufgrund ihrer geringeren Dichte und spezifischen Wärme entspricht die Wärmekapazität der Atmosphäre nur etwa den oberen vier Metern der tiefen Ozeane.

Über den tropischen Ozeanen durchdringt die Sonnenstrahlung die Atmosphäre, wird weitgehend absorbiert und erwärmt die Oberflächenschicht bis in eine Tiefe von mehreren hundert Metern. Die tropischen Ozeane mit ihrer hohen Wärmekapazität wirken wie ein Wärmereservoir für das Klimasystem.

Ein Teil der absorbierten Sonnenstrahlung wird durch die Meeresströmungen polwärts transportiert. Der Rest fließt in Form von Nettostrahlungsemission, direkter Wärmeleitung und als latente Energie in Verbindung mit Verdunstung in die Atmosphäre. Jeder der Prozesse, die am Wärmefluss in die Atmosphäre beteiligt sind, ist eine Funktion der Temperatur der Ozeane. Je wärmer das Wasser des Ozeans ist, desto größer ist der Wärmestrom in die Atmosphäre. Die Temperatur des tropischen Ozeans variiert jedoch mit dem polwärts gerichteten Wärmetransport durch die Meeresströmungen: Verlangsamt sich der Transport, erwärmt sich der tropische Ozean, während die Temperatur sinkt, wenn die Transportrate steigt.

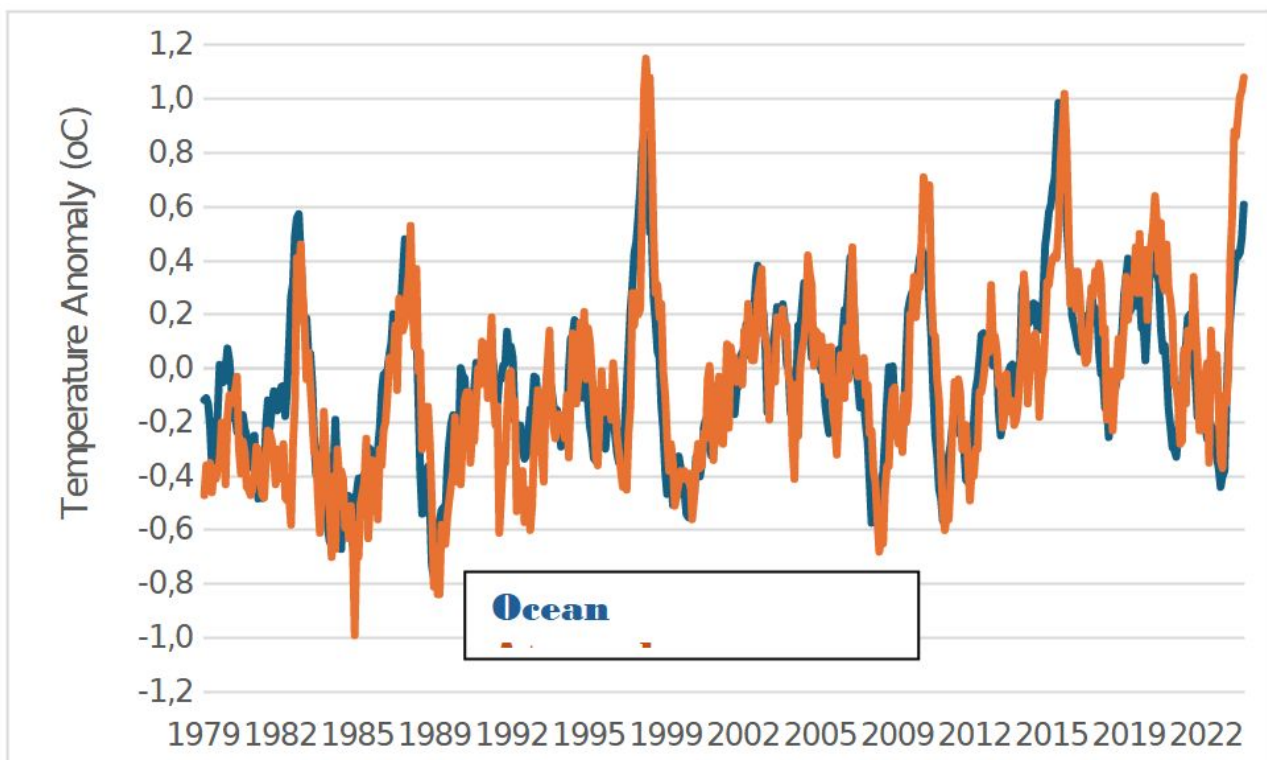


Abbildung 2. Monatliche Temperaturanomalien (°C), die zeigen, wie die

Temperatur der unteren tropischen Atmosphäre auf die sich ändernde Temperatur des Äquatorialozeans reagiert. (Ozeandaten aus der NCEP-Datenbank; Satellitendaten der unteren Atmosphäre von der Universität von Huntsville, Alabama)

Die von Satelliten gemessene Lufttemperatur in der äquatorialen unteren Troposphäre reagiert auf Veränderungen der Temperatur des Ozeans, wie in Abbildung 2 dargestellt. Die Korrelation zwischen den Temperaturen des Ozeans und der Atmosphäre beträgt für den Zeitraum 1979 bis 2023 0,80. Es ist die Temperatur der Atmosphäre, die auf Veränderungen der Ozeantemperatur reagiert, denn die Korrelation steigt auf 0,86, wenn die Aufzeichnung der Lufttemperatur um zwei Monate verzögert wird. Es sind die Wärme und die latente Energie, die von der Meeresoberfläche abfließen und die Temperatur der darüber liegenden Atmosphäre regulieren.

Zusätzlich zu der großen interannualen Variabilität in Abbildung 2 gab es einen Erwärmungstrend von $0,7^{\circ}\text{C}/\text{Jahrhundert}$ im äquatorialen Ozean. Der Erwärmungstrend der Lufttemperatur in der unteren Atmosphäre war etwas stärker ausgeprägt ($1,4^{\circ}\text{C}/\text{Jahrhundert}$), und der Unterschied erklärt sich durch die Physik der auftreibenden Konvektion.

Mit der Erwärmung der Meerestemperatur hat sich auch die Verdunstungsrate und der Fluss latenter Energie in die Atmosphäre erhöht. Folglich steht mehr Wärme zur Verfügung, die vom Wind in hohe Breiten transportiert werden kann. Der polwärts gerichtete Transport durch den Wind ist in den Wintermonaten am stärksten, und es überrascht nicht, dass die zusätzliche Wärme in Form einer stärkeren Erwärmung über den Polarregionen während der Wintermonate beobachtet wird, wie in den Tabellen I und II angegeben.

Warum haben sich die tropischen Ozeane erwärmt?

Die jüngsten 44 Jahre systematischer konventioneller und satellitengestützter Beobachtungen haben zusammen mit der etablierten meteorologischen Wissenschaft gezeigt, dass die langsame Erwärmung der tropischen Ozeane mit den regionalen und saisonalen Merkmalen der polaren Erwärmung zusammenhängt. Die offene Frage lautet: Warum haben sich die tropischen Ozeane erwärmt?

Die Sonnenstrahlung ist die Hauptenergiequelle für die Erwärmung der tropischen Ozeane, und eine Möglichkeit ist, dass die Intensität der Sonnenstrahlung zugenommen hat. Es gibt jedoch keine Beweise für eine solche Veränderung.

Dem IPCC zufolge ist die zunehmende Kohlendioxid-Konzentration die Ursache für die globale Erwärmung. Wenn dies der Fall wäre, müsste das zusätzliche Kohlendioxid die Emission von langwelliger Strahlung aus der Atmosphäre an die Oberfläche deutlich erhöhen. Das heißt, der Ozean

würde erwärmt durch eine erhöhte Absorption der langwelligen Strahlung, die von den Treibhausgasen nach unten abgegeben wird.

	Longwave radiation absorbed at the tropical surface (W/m ²) from emission by water vapour and carbon dioxide				
Carbon Dioxide Concentration (ppm)	0	200	300	400	600
Radiation absorption (W/m ²)	361.40	368.01	368.64	369.26	370.25
Incremental Increase (W/m ²)		6.61	0.63	0.62	0.95

TABELLE 3. Der Anstieg der langwelligen Strahlung zur Erwärmung der tropischen Ozeane bei zunehmender Kohlendioxid-Konzentration ist verschwindend gering. (Berechnungen unter Verwendung des mittelauflösenden Strahlungstransfermodells MODTRAN für die tropische Atmosphäre bei klarem Himmel und mit tropischen Standardtemperatur- und Wasserdampfprofilen).

Die Absorption der langwelligen Strahlung an der Oberfläche kann mit validierten Strahlungstransfermodellen wie dem öffentlich zugänglichen MODTRAN-Modell berechnet werden. Tabelle III zeigt die Veränderung der Absorption der langwelligen Strahlung an der Oberfläche bei schrittweiser Erhöhung der Kohlendioxidkonzentration. Die Tabelle wurde unter Verwendung des MODTRAN-Modells für eine tropische Atmosphäre und klaren Himmel erstellt. Die erste Zeile zeigt die Oberflächenabsorption (in Watt pro Quadratmeter – W/m²) für eine Atmosphäre mit nur Wasserdampf und Kohlendioxid, den primären Treibhausgasen. Die zweite Linie zeigt die schrittweise Änderung bei Erhöhung der Kohlendioxid-Konzentration.

Der wichtigste Punkt in Tabelle III ist, dass Kohlendioxid nur einen begrenzten Beitrag zur Absorption der langwelligen Strahlung an der Oberfläche leistet. Wasserdampf ist das wichtigste Treibhausgas. Außerdem beträgt die Zunahme der Absorption langwelliger Strahlung an der Oberfläche durch zusätzliches Kohlendioxid im 20. Jahrhundert nur 0,2 Prozent.

Die Berechnungen in Tabelle III unterstreichen, dass Kohlendioxid keine Ursache für die Erwärmung der tropischen Ozeane ist. Diese Schlussfolgerung wird durch die Beobachtung gestützt, dass die Kohlendioxid-Konzentration während der letzten Eiszeit vor 20.000 Jahren nur etwa 200 ppm betrug, als der Meeresspiegel etwa 130 Meter niedriger lag als heute und große Eisschilde weite Teile Nordamerikas und Nordwesteuropas bedeckten. In den folgenden 10 000 Jahren, als sich die Erde von dem eiszeitlichen Klima erholte, stieg der Meeresspiegel mit dem Abschmelzen der Eisschilde auf nahezu das heutige Niveau. Während der Erholung stieg der Kohlendioxidgehalt um etwa 100 ppm.

Während des Industriezeitalters im 20. Jahrhundert stieg die Kohlendioxidkonzentration um weitere 100 ppm an, was der Erholung vom eiszeitlichen Klima entspricht. Die minimalen Veränderungen des Meeresspiegels und des Klimas während des Industriezeitalters wären ohne sorgfältige und systematische Beobachtungen nicht zu erkennen.

Die wahrscheinliche Erklärung für die jüngste Erwärmung der tropischen Ozeane ist eine Verringerung des polwärts gerichteten Wärmetransports durch die Ozeane. Tatsächlich gibt es Anzeichen dafür, dass der Golfstrom des Nordatlantiks, eine Hauptkomponente des ozeanischen Wärmetransports, sich verlangsamt, und zwar bereits seit dem frühen 19. Jahrhundert. Winde und Temperaturunterschiede treiben die Meeresströmungen an, und es wird erwartet, dass die Meeresströmungen auf natürliche Weise über eine Reihe von Zeitskalen schwanken und damit das Klima verändern.

Schlussfolgerung

Die Hypothese und die Computermodelle, wonach menschliche Aktivitäten und die Zunahme des atmosphärischen Kohlendioxids die Ursache für die jüngste Erwärmung sind, sind nicht haltbar.

Es gab nie ein Gleichgewicht zwischen der absorbierten Sonnenstrahlung und der in den Weltraum abgestrahlten langwelligen Strahlung. Die Strahlung der Erde in den Weltraum ändert sich mit den jahreszeitlich schwankenden Temperaturen der Oberfläche und der Atmosphäre; dies entspricht einer gut verstandenen Physik. Das Schema des Strahlungsantriebs, das die Grundlage für die Einbeziehung von Kohlendioxid in Computermodelle bildet, führt zu falschen Ergebnissen.

Der vom IPCC verwendete Index der globalen und jährlichen Durchschnittstemperatur ist grob und verdeckt die großen regionalen und saisonalen Unterschiede in der Erwärmungsrate, wie sie in den letzten 44 Jahren zu beobachten waren. Es sind diese regionalen und saisonalen Unterschiede, die zusammen mit gut verstandenen meteorologischen Erkenntnissen darauf hindeuten, dass langsame Schwankungen der Ozeanzirkulationen die Ursache für die jüngste Erwärmung sind.

Diese jüngste Erwärmung ist mit den natürlichen zyklischen Schwankungen des Klimasystems vereinbar. Versuche, die derzeitige Erwärmung durch eine Verringerung der Kohlendioxid-Konzentration in der Atmosphäre aufzuhalten, werden mit Sicherheit scheitern. Eine Regierungspolitik, die sich auf die alarmierenden, aber fehlerhaften IPCC-Temperaturprognosen stützt, sind äußerst fragwürdig.

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Hinweis: Dieser Beitrag wurde per E-Mail versandt, weshalb kein expliziter Link angegeben werden kann. Wer die Übersetzung überprüfen will, kann das anhand des beigefügten Originals tun. ACHTUNG! Im

Original sind die Tabellen und Graphiken am Ende zusammen gelistet.

[MISREPRESENTATIONS OF CLIMATE SCIENCE](#)

Der Deutsche Wetterdienst zeigt: Juli-Erwärmung erst seit 1988 – Unterschiedlicher Verlauf der Juli- Tag/Nachttemperaturen – Teil 2

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

CO₂ ist deshalb nicht der Erwärmungstreiber

Von Josef Kowatsch, Matthias Baritz,

[Teil 1 steht [hier](#)]

- Der Juli zeigt erst ab 1988 eine starke Erwärmung, seit 20 Jahren aber wieder Stillstand.
- Von 1943 bis 1987 wurden die Julimonate sogar kälter
- Ganz Deutschland ist im Juli eine Wärmeinsel, nicht nur die Städte.
- CO₂ hat keinen erkennbaren Einfluss auf die Julitemperaturentwicklung in Deutschland, das zeigen die DWD-Tageshöchst- und Nachttiefsttemperaturen
- Die Julierwärmung findet erst seit 1988 und tagsüber statt

Vorweg: Die Verfasser leugnen nicht die IR-Absorption bestimmter Gase, die man fälschlicherweise Treibhausgase nennt. Wir wollen durch unseren Vortrag und die Grafiken anhand der DWD-Temperaturreihen jedoch zeigen, dass eine Wirkung auf das Temperaturgeschehen der Atmosphäre völlig unbedeutend sein muss.

Erst recht falsch sind damit die Übertreibungen der deutschen Klimanotstandsfront aus Politikern, Medien und bezahlten Panikscheinwissenschaftlern, sowie überzeugten Treibhausgläubigen, deren Erwärmungssorakel eine CO₂ Klimasensitivität weitaus mehr als die vom IPCC verkündeten 2 bis 4,5 Grad zur Voraussetzung hätte. Und das Schlimme, viele jungen Leute glauben auch noch den Panikmeldungen und haben Angst.

Der Deutsche Wetterdienst registriert diesen Juli mit 18,8 Grad, er schreibt neutral auf seiner homepage: „Auch der Juli 2024 war eher

wechselhaft, beständiges Sommerwetter wollte sich einfach nicht einstellen. Entgegen dem allgemeinen Empfinden war der vergangene Juli wärmer als in den herangezogenen Vergleichsperioden. Dabei kam die Sonne etwas überdurchschnittlich oft zum Zuge.“

Nach den Originalmesswerten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) ergeben sich die nun folgenden Grafiken der letzten Jahrzehnte. Unser Startpunkt ist 1943, bis heute also 81 Betrachtungsjahre:

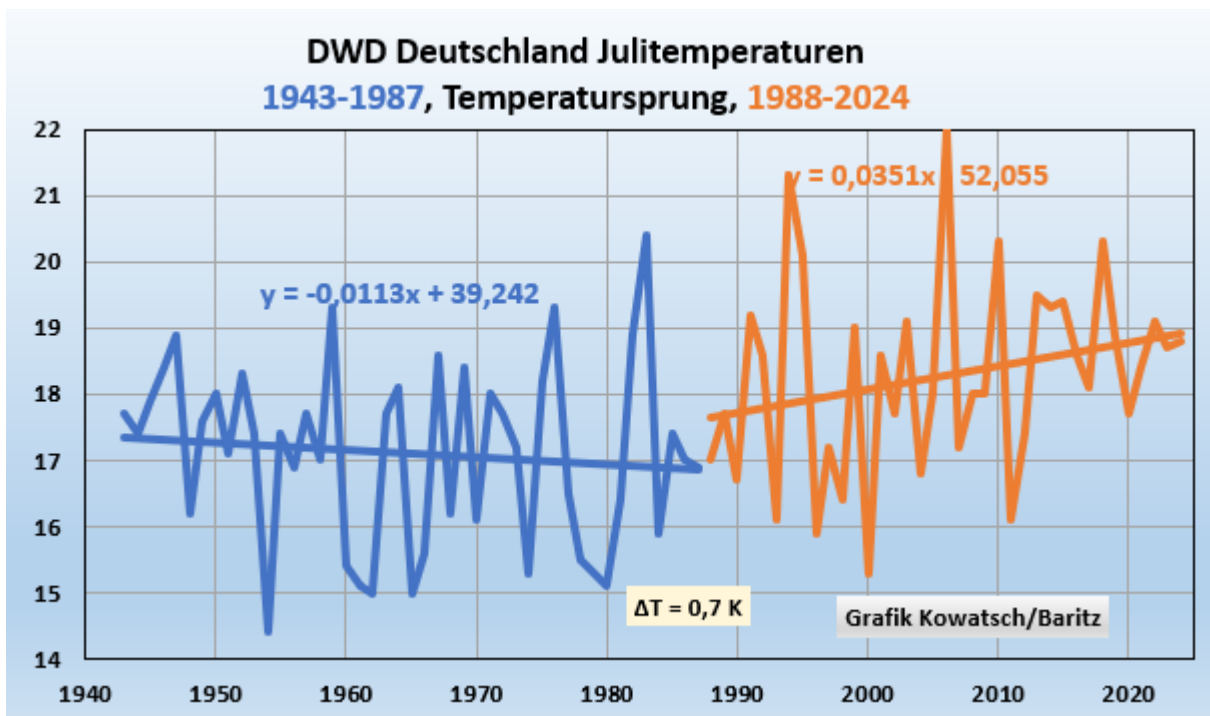


Abb. 1: Der Juli in Deutschland zeigte ab 1943 erstmals 45 Jahre lang eine Abkühlung. Mit einem kleinen Temperatursprung setzte dann ab 1988 plötzlich die Erwärmung ein, erst seitdem, also seit 1988 wird der Monat deutlich wärmer. Die Erwärmung scheint aber im Jahre 2006/07 bereits einen Stillstand erreicht zu haben. Seitdem flacht die Trendlinie wieder leicht ab.

Ergebnis 1: Schon diese Grafik der deutschen Temperaturreihen nach Original-DWD-Daten beweist, dass die Behauptung einer starken CO₂-Treibhauserwärmung falsch ist. CO₂ kann nicht 45 Jahre lang im Juli zuerst abkühlend wirken, dann plötzlich aufgeschreckt durch den Weltklimarat einen Temperatursprung erzeugen und anschließend in 37 Jahren eine so starke Weitererwärmung verursachen.

Und seit 8 Jahren, also ab 2016 wird der Juli wieder kälter, siehe Grafik oben

Unterschiedlicher Verlauf der Juli-Tag/Nachttemperaturen.

– ein starker Beweis gegen Treibhausgase als hauptsächlichlicher

Temperaturtreiber-

Leider bietet der Deutsche Wetterdienst keinen Gesamtschnitt T-max/T-min seiner 2000 Wetterstationen an, was auch nur schwer möglich ist, denn just in den letzten 25 Jahren herrschte ein reger Austausch und Wechsel bei den DWD-Stationen. Wir haben für die nachfolgende Grafik gut 500 DWD-Wetterstationen gefunden, die seit 1947 alle drei Werte mitmessen. Für die Grafik mussten wir die jeweiligen Juli-Jahresschnitte selbst ausrechnen. Zum Vergleich beachte man unsere identische Steigungsformel der 537 Stationen bei der braunen Regressionslinie ab 1988 (Tagesmittel) mit der DWD-Steigungslinie aus Grafik 1.

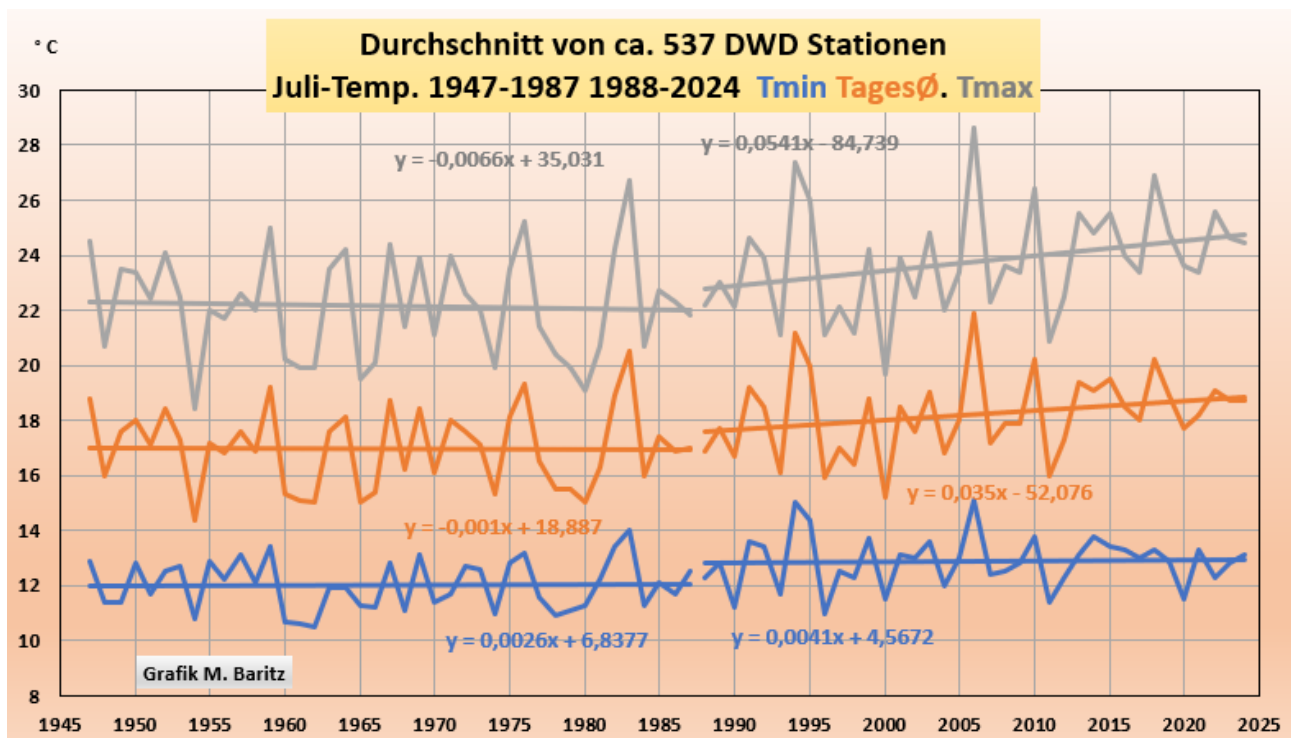


Abb. 2: Die obere Grafikreihe in grau sind die Tageshöchsttemperaturen als Monatsschnitt der 537 DWD-Wetterstationen seit 1947 für das jeweilige Jahr aufgetragen.

Ergebnisse und Auswertung

von 1947 bis 1987: Die T_{max} Kurve fällt leicht ab, ebenso die Tagesmittel, der nächtliche T_{min} Verlauf zeigt einen Stillstand.

1987/88: bei allen drei Temperaturverläufen erfolgt ein Julitemperatursprung von weniger als einem Grad

Von 1988 bis 2024. Die obere graue Kurve der Tageshöchsttemperaturen steigt sehr stark an, die Julinächte (blaue Kurve) ändern sich nicht.

Der Juli wurde laut DWD wärmer, die Erwärmung begann aber erst 1987/88 mit einem Temperatursprung. Die anschließende

starke Weitererwärmung ab 1988 bis heute fand nur tagsüber

statt. Die Physik sagt uns: CO₂ kann seit 1988 tagsüber nicht stark erwärmend wirken und nachts aussetzen. Und dabei wird von Treibhausexperten doch genau das Gegenteil behauptet: Laut einer Treibhaustheorie des RTL-Experten Häckl sollte CO₂ nachts sogar stärker erwärmend wirken. Theorie [hier](#) beschrieben:

Umgekehrt argumentiert: Wäre CO₂ wie vom Geschäftsmodell Treibhauserwärmung behauptet der Haupttemperaturtreiber oder gar der allein temperaturbestimmende Faktor, dann müssten alle 6 Trendlinien in der Grafik 2 denselben Steigungsverlauf haben, bzw. nach Häckl sich nachts sogar stärker erwärmen. Es dürfte auch keinen Temperatursprung geben.

Damit hat der Deutsche Wetterdienst für den Monat Juli anhand seiner Wetterstationen gezeigt: Ein möglicher Treibhauseffekt wirkt allerhöchstens in minimalen homöopathischen Dosen.

Die Klimapanikkirche erklärt den starken Temperaturanstieg in Mitteleuropa nur mit CO₂. U.a. hier: [hier](#), [hier](#) sowie [hier](#) und [hier](#).

Österreich: Auf die Grafik haben wir verzichtet: Der Juliverlauf in Österreich gleicht sehr stark dem deutschen Juliverlauf

Der Juli in anderen Teilen der Welt, insbesondere bei Wärmeinselarmen Wetterstationen.

a. In Grönland, Juli in Tasiilaq, an der S0-Küste

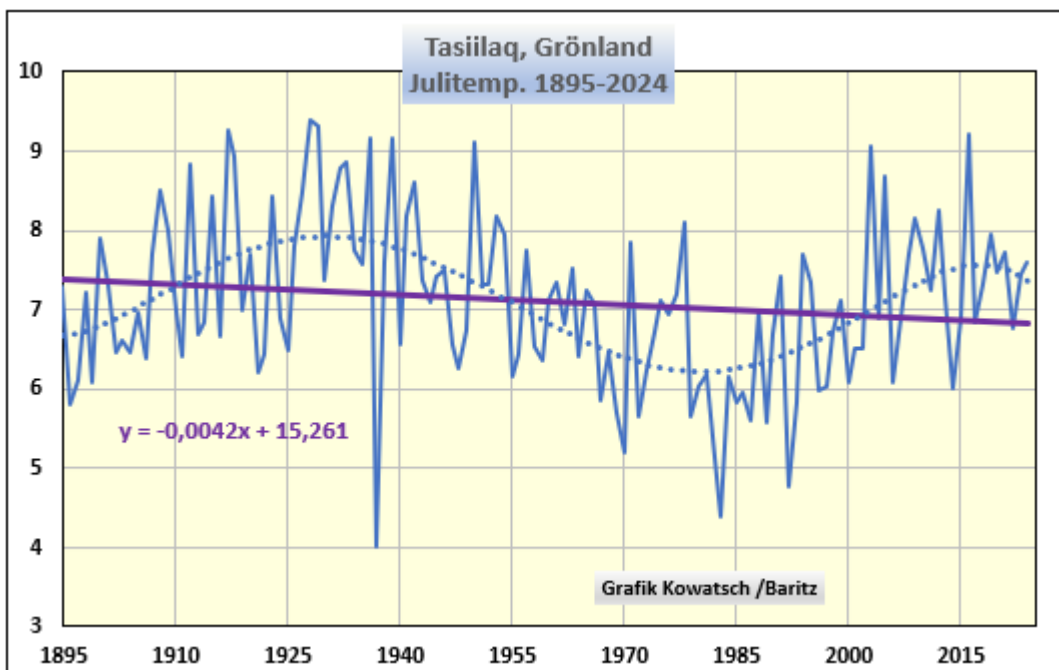


Abb. 3a: Eine rhythmische Temperaturschwingung, momentan wieder abnehmend. insgesamt wird der Juli seit 130 Jahren

jedoch leicht kälter. (negative Trendlinienformel)

Beachte: Die CO₂-Konzentrationen steigen, aber der Juli wird in der S0-Ecke Grönlands kälter. Die Station zeigt eindeutig, dass CO₂ allerhöchstens in homöopathischen versteckten Dosen mitwirken kann. CO₂ ist keinesfalls der Haupttemperaturtreiber.

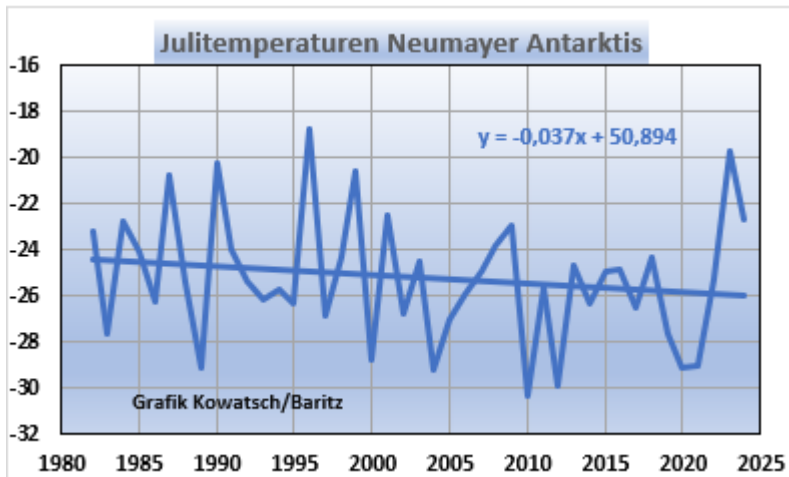


Abb. 3b: Der Juli, auf der Südhalbkugel ein Wintermonat, wird bei der DWD Station Neumayer seit 1982 stetig kälter. Laut Trendlinie um 1,5 Grad seit 1982. Daten 3a und 3b nach [giss.nasa](https://giss.nasa.gov).

Auf bekannte Daten-Änderungen bei GISS möchten wir nebenbei hinweisen, nochmals Neumayer:

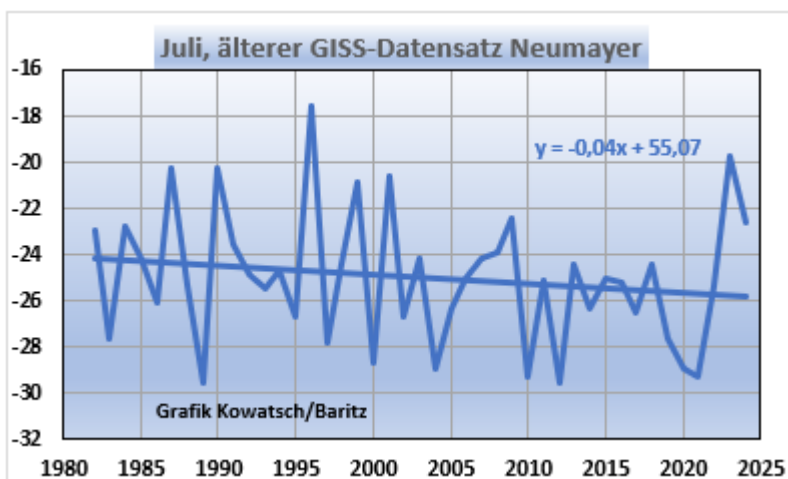


Abb. 3c. Wir haben von Neumayer noch einen älteren GISS-Datensatz, der im Oktober 2022 von Herrn Baritz kopiert wurde. Inzwischen wurde der Datensatz geändert! (manipuliert).

Die Vergangenheit wurde kälter gemacht.

Temperaturabnahme unten 1,7K , oben in Abb. 3b nur noch 1,5K in 42 Jahren.

Abb. 3c. Wir haben von Neumayer noch einen älteren GISS-Datensatz, der im Oktober 2022 von Herrn Baritz kopiert wurde. Inzwischen wurde der Datensatz geändert! (manipuliert). Die Vergangenheit wurde kälter gemacht. **Temperaturabnahme unten 1,7K , oben in Abb. 3b nur noch 1,5K in 42 Jahren.**

Die Vergangenheit bei Neumayer wurde Kälter gemacht, solche Vorgehensweisen von nachträglichen Schreibtischveränderungen kennen wir doch.

Gesamter Südpolarbereich, ab dem 60. Breitengrad:

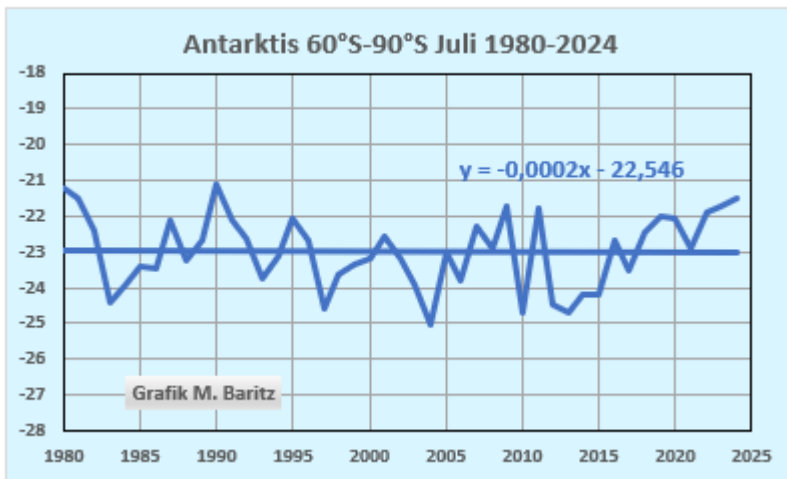


Abb.3d: Juli auf der Südhemisphäre, auf der riesigen Fläche keine Erwärmung entgegen diesen [Horror Meldungen](#): Hitzewelle in der Antarktis!

Daten-Quelle: ECMWF ERA5

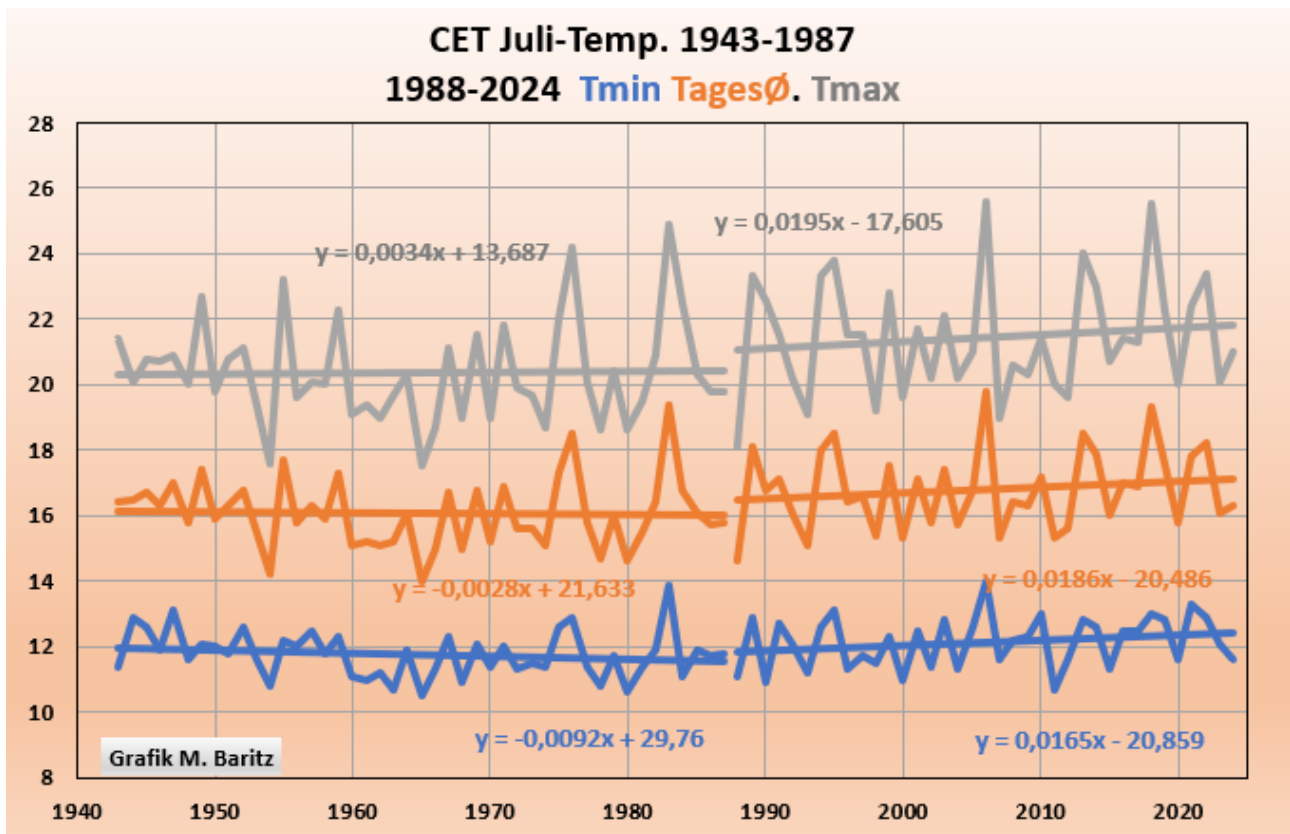


Abb. 3e: Zentralengland zeigt eine ebenso horizontale Temperaturtrendlinie bis 1987 mit anschließender leichter Erwärmung.

[Quelle](#)

Zusammenfassung

Die Kohlendioxidkonzentrationen sind überall auf der Welt seit Messbeginn im Jahre 1958 gleichmäßig deutlich angestiegen und steigen weiter, wobei das Anstiegsintervall in den letzten beiden Jahrzehnten sogar leicht zunehmend ist.

Die Julitemperaturen Deutschlands sind seit 1958 gleichfalls gestiegen, aber nicht kontinuierlich wie die CO₂-Konzentration, sondern durch einen Temperatursprung im Jahre 1988 und einer starken Weitererwärmung tagsüber. Die Juli-Höchsttemperatur wurde bereits 2006 gemessen. Momentan verharren wir aber auf einem oberen Temperaturplateau mit der Tendenz zu einer leichten Abkühlung.

Die Grafiken beweisen, dass CO₂, wenn überhaupt, nur eine völlig unbedeutende Rolle beim Julitemperaturverlauf spielt, der messtechnisch nicht erkennbar ist.

Weitere Beweise der Nichtwirkung des Treibhauseffektes, die in diesem Artikel nicht näher erklärt wurden, sollen hier nur aufgezählt werden:

1. Es gibt keinerlei wissenschaftlichen Versuchsnachweis, der die hohe Wirkung der CO₂-Klimasensitivität von 2 bis 4,5 Grad anzeigt. Bei

dieser geringen von 400 auf 800 ppm Verdopplungskonzentration sind die Messungenauigkeiten im Versuch größer als ein mögliches Nachweisergebnis. Nicht einmal 0,5 Grad Klimasensitivität kann im Versuch nachgewiesen werden.

2. Es gibt keinerlei technische Anwendung des seit 1896 behaupteten hohen Treibhauseffektes. Aus diesem Grund hat auch Einstein dieser CO₂-Erwärmungsvermutung nicht zugestimmt. **"Albert Einstein said 1917 no to CO₂ radiative warming of the atmosphere"** ([hier](#))
3. Der ungewollte Großversuch bei der Sprengung von Nordstream-Pipeline hat zu tagelang erhöhten Konzentrationen des 50-mal stärkeren Treibhausgases Methan über der Ostsee geführt. Keine Temperaturerhöhungen konnten festgestellt werden. Im Gegenteil, nach der Sprengung wurde die Luft über der Ostsee sogar kälter.
4. Gäbe es den hohen CO₂-Erwärmungseffekt, dann wäre die Erde aufgrund des gegenseitigen Hochschaukelns von Temperatur und CO₂-Freisetzung aus den Ozeanen schon längst den Hitzetod gestorben. Das wäre eine Sackgasse der Schöpfung gewesen. Allein, dass wir noch leben, beweist die Richtigkeit unserer Aussagen, ermittelt aus den DWD-Messreihen. Dieser Run-away-effekt hat niemals stattgefunden

Klimaschutz durch CO₂-Einsparung ist vollkommen sinnlos, wichtig wäre ein sinnvoller Naturschutz, der die Naturlandschaften Deutschlands erhält. Vor allem sollte die weitere Landschaftstrockenlegung ausgeglichen werden. Dazu bedarf es keiner Verbote, wie dies derzeit in Berlin (Regierung) üblich ist. Z.B. könnte das Regenwasser in den noch etwa 85% der deutschen Freiflächen zurückgehalten werden, damit es wieder versickern und durch Verdunsten die Landschaft im Juli kühlen kann. Und in unseren überhitzten Städten könnten mehr Grün- und Wasserflächen für ein angenehmeres Klima sorgen, um nur zwei Beispiele zu nennen.

Fazit: Die Geschichte von der menschengemachten Klimakatastrophe durch Treibhausgase ist in Wirklichkeit eine menschengemachte Klimalüge. Wir haben keinen Klimanotstand.

Die Falschbehauptung einer gewaltigen CO₂-Erwärmung ist eine wissenschaftliche Lüge, die zum Geschäftsmodell Erdüberhitzung gehört, damit lässt sich zum ersten Male ein Gas aus der Luft besteuern

Kohlendioxid ist ein lebensnotwendiges Gas für die Schöpfung auf dem Planeten Erde. Wer CO₂ bekämpfen will, handelt gegen die Schöpfung.

Der ständig zunehmende Wärmeinseleffekt ist in Wirklichkeit der anthropogene Temperaturtreiber. Auch für den starken Julitemperaturanstieg tagsüber.

Was wir schon seit längerem fordern, hat nun auch die DUH festgestellt: Zuviel Beton und Asphalt, Flächenversiegelung **und zu wenig Grün befeuern das Problem der Überhitzung der Städte und treiben die gemessenen Temperaturen bei den Wetterstationen nach oben** ([hier](#) in der Tagesschau;

nur einer von vielen links). Nichts mit CO₂-Treibhauseffekt!! Der doch ordentliche Juli-Niederschlag hat wegen den zunehmenden großflächigen Versiegelungen Deutschlands immer weniger kühlende Wirkung, siehe Versiegelungszähler: [hier](#), aktuell 50 816 Quadratkilometer.

Als ob die sekundlich dazukommende 5 Quadratmeter Versiegelung nicht schon genug wären, werden durch ständige Trockenlegungsmaßnahmen der Land- und Forstwirtschaft in Feld, Wald, Wiesen und Fluren, die alle zu einem gefährlichen Absinken des Grundwasserspiegels beitragen, die Bodentrockenheit trotz des hohen Niederschlages der letzten 13 Monate deutschlandweit vergrößert. In den drei Sommermonaten ist deswegen ganz Deutschland nach einigen Hitzetagen eine großflächige Wärmeinsel. Das haben wir [hier](#) über die Steigungsformeln nachgewiesen.

Doch zurück zum Juliverlauf Deutschlands nach den DWD-Daten

Die Klimapanikkirche erklärt den starken Temperaturanstieg in Mitteleuropa nur mit CO₂. U.a. hier: [hier](#) sowie [hier](#) und [hier](#).

Wenn nicht CO₂ seit 1988 die Julierwärmung tagsüber bewirkte, wer oder was dann?

Wir haben fünf Erklärungen in Teil 1 vorgestellt, auf die wir [hier](#) verweisen.

Der natürliche Hauptgrund war die Zunahme der Sonnenstunden und der anthropogene Hauptgrund war die Zunahme der Wärmeinseleffekte bei den Stationen. In diesem Artikel wurde wiederum bewiesen: Kohlendioxid erwärmt gar nichts. Wir sind genauso weit weg von einer Klimakatastrophe wie wir es schon immer waren.

Ein möglicher sechster Grund für die Julierwärmung bzw. zur allg. anthropogenen Wetterbeeinflussung seit 1988 soll hier nur zur Information gestellt werden: das Geo-Engineering. Der Schweizer Dipl. Physiker Dr. rer. nat. Philipp Zeller beschäftigt sich schon 30 Jahre mit den Methoden des Geo-Engineerings. In diesem [Vortrag](#) (45-Minuten) stellt er einige vor, die alle Anwendung finden und so laufend umgesetzt werden.

Wer sich doppelt so lange damit beschäftigen möchte, derselbe Physiker, [Vortrag](#) nur wissenschaftlicher aufgebaut.

Merke: Die Welt steht nicht vor dem Hitzeuntergang, Klimakillende Treibhausgase, Kipppunkte und dergleichen Blödsinn sind Erfindungen, um uns zu ängstigen. Es handelt sich um ein durchtriebenes Geschäftsmodell.

Wir müssen als Naturschützer und Demokraten die unnützen teuren Maßnahmen der Regierung zur angeblichen Klimaretterung zurückweisen und deutlich Stellung beziehen.

Macht mit bei der Aktion: „Stoppt die CO₂-Erwärmungslüge“

Matthias Baritz, Naturschützer und Naturwissenschaftler, Josef Kowatsch, Naturbeobachter, Naturschützer und unabhängiger, weil unbezahlter Klimaforscher.

Gefahren von Elektrofahrzeugen werden immer offensichtlicher

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

H. Sterling Burnett

Es scheint kaum eine Woche zu vergehen, in der die Welt und ich nicht an die Gefahren grüner Technologien erinnert werden, die auf große Lithium-Ionen-Batterien (LI) für den Transport und die Stromversorgung angewiesen sind.

Die Mainstream-Medien konnten eine Geschichte aus Baker, Kalifornien, nicht unterdrücken, wo ein LKW umkippte und Feuer fing – er transportierte LI-Batterien. Ein Artikel auf Climate Realism beschrieb die Situation folgendermaßen:

Ein Langstrecken-LKW, der Lithium-Ionen-Batterien für Elektrofahrzeuge und für Notstromaggregate transportierte, stürzte auf dem Interstate Highway 15 (I-15) zwischen Los Angeles und Las Vegas um. Der Lkw fing Feuer und erzwang die Sperrung zunächst einer Fahrspur und schließlich der gesamten Autobahn. Wie verschiedene Medien wie KVVU-5 Las Vegas und das Las Vegas Review-Journal berichteten, verursachte der Unfall einen massiven Stau, der die Autobahn von Freitag bis Montag sperrte.

„Ich meine, so etwas habe ich noch nie gesehen“, sagte Benjamin Leffel, ein außerordentlicher Professor für öffentliche Politik an der UNLV, gegenüber KVVU-5 News. „Viele haben es den schlimmsten Verkehrsstau ihres Lebens genannt. Da muss ich zustimmen.“

Aufgrund der einzigartigen Gefahren und der Art des Brandes der Lithium-Ionen-Batterien war die Feuerwehr nicht in der Lage, das Feuer zu löschen, und war schließlich gezwungen, den Lkw 30 m von der Straße in die umliegende Wüste zu schieben, wo sie dann eine Böschung um ihn herum errichteten. Das Review-Journal wies darauf hin, dass „Brände von Lithiumbatterien besonders gefährlich sind, da sie Chemikalien und giftige Gase freisetzen, so dass in dieser Situation äußerste Vorsicht geboten war ...“. Das herbeigerufene Gefahrenteam erklärte, dass das Feuer von selbst ausbrennen würde, gab aber keinen Zeitplan an, wann das

voraussichtlich der Fall sein würde.

Und das ist nur ein Lkw an einem ziemlich abgelegenen Ort. Der rührige Sender [KTNV](#), Channel 13 in Las Vegas, sprach vor laufender Kamera mit Anwohnern in Las Vegas und dem stellvertretenden Leiter der Feuerwehr von Clark County über ihre Bedenken hinsichtlich der Möglichkeit eines ähnlichen Brandes auf Straßen und Autobahnen in der Stadt selbst. Der stellvertretende Leiter gab zu, dass die Abteilung viel Zeit mit der Diskussion darüber verbracht hat, wie man mit giftigen LI-Batteriebränden umgeht, und dass der Umgang mit solchen Bränden in der Stadt eine Herausforderung darstellen würde.

Natürlich ist die Autobahn zwischen Los Angeles und Las Vegas nicht der einzige Ort, an dem sich LI-Batteriebrände als „Herausforderung“ erwiesen haben. Brände von Elektrobussen sind überall ausgebrochen, von [Paris](#) über [London](#) bis in die [Vereinigten Staaten](#). Wie ein [Video](#) zeigt, haben die von den Bränden ausgehenden Gefahren dazu geführt, dass ganze Flotten vom Netz genommen und zurück in die Fabriken geschickt wurden.

Und Brände von Elektrobussen sind kaum die einzige oder die häufigste und gefährlichste Bedrohung. E-Scooter sind zur Geißel der Feuerwehr von New York City (FDNY) geworden. Die [New York Post](#) zitierte den Chief Fire Marshal Daniel Flynn mit den Worten, dass durch LI-Batterien verursachte Brände „seit der Pandemie fast um das Neunfache zugenommen haben, wobei sich in den letzten zwei Monaten mehr Brände im Zusammenhang mit den Batterien ereignet haben als im gesamten Jahr 2019.“ In der Tat waren LI-Batterien im Jahr 2023 die größte Einzelursache für Brände in der Stadt. Fox News schrieb:

Elektrofahrräder haben im vergangenen Jahr in New York City eine Rekordzahl von Bränden, Verletzungen und Todesfällen verursacht, da die Demokraten weiterhin auf eine stärkere Verbreitung dieser Geräte als Lösung für das Problem der globalen Erwärmung drängen.

Insgesamt lösten E-Bikes in der Stadt 267 Brände aus, bei denen 18 Menschen starben und 150 verletzt wurden, so die Daten des New York Fire Department (FDNY), die Fox News Digital vorliegen. Die Zahlen stellen die höchsten Werte für jede Statistik dar, wobei die Zahl der Todesfälle im Zusammenhang mit E-Bikes um 200 %, die Zahl der Brände um 21 % und die Zahl der Verletzten um 2 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist.

Brände von E-Scootern haben in Indien auch zu [Todesfällen](#) geführt. Einzelne Vorfälle, bei denen Roller auf der Straße Feuer fingen, sind weit verbreitet, aber der größte einzelne und tödlichste Vorfall eines LI-Batteriebrandes in Indien war, als die Elektroroller in einem Verkaufs-/Vorführraum in Mumbai spontan in Flammen aufgingen, wobei acht Menschen ums Leben kamen und 11 weitere ins Krankenhaus eingeliefert werden mussten.

Dann sind da noch die Brände von Elektroautos, die dazu führten, dass Häuser und Ladestationen brannten, was Rückrufe zur Folge hatte; [Schiffe](#)

mit Elektroautos, die Feuer fingen und sanken, weil die Besatzungen nicht in der Lage waren, das Feuer zu löschen – stellen Sie sich vor, ein ganzes Schiff [geht unter](#), nur weil eine Elektroautobatterie spontan brennt; Versicherer in Großbritannien versichern keine Elektroautos mehr; und es wurden Normen für die Abstände von Elektroautos in Reparaturwerkstätten und Bergungshöfen festgelegt. In Australien fordern die Entsorgungsunternehmen einen koordinierten Plan für den Umgang mit LI-Batterieabfällen, verursachen doch die Batterien mehr als 10.000 Brände pro Jahr.

Allein in der vergangenen Woche brachen in Südkorea zwei Brände in Parkhäusern für Elektroautos aus. Ein Auto wurde gerade [aufgeladen](#), als es in Flammen aufging. Die Feuerwehr konnte das Feuer löschen, ohne die umliegenden Fahrzeuge zu beschädigen und ohne die Integrität der Anlage selbst zu gefährden, und zog das Auto aus der Garage, um sicherzustellen, dass es keinen weiteren Schaden anrichtete. Bei dem anderen Vorfall gab es mehr als 100 unschuldige Todesopfer. Das [Wall Street Journal](#) beschrieb den Vorfall, bei dem sich ein elektrischer Mercedes spontan entzündete und wie eine Bombe wirkte, welche die umliegenden Fahrzeuge in Brand setzte:

Es dauerte nur Sekunden, bis ein unterirdischer Parkplatz in Südkorea in Flammen aufging. Der Verursacher: ein Mercedes-Benz EQE-Elektrofahrzeug, das nicht aufgeladen war.

Das Feuer verbrannte Dutzende von Autos in der Nähe, versengte weitere 100 Fahrzeuge und zwang Hunderte von Anwohnern, Notunterkünfte aufzusuchen, da die Gebäude über dem Parkplatz ohne Strom und Energie waren. Niemand kam ums Leben, aber es dauerte acht Stunden, bis das Feuer gelöscht war.

Das sind nur die „kleinen“ Brände. Immer wieder brechen in Batterielagern, Produktionsstätten und Notstromanlagen, die aus gassenweise angeordneten LI-Batterien bestehen, die für relativ kurze Zeiträume Strom ins Netz liefern sollen, wenn Wind- und Solaranlagen ausfallen, tagelang unauslöschbare Flammen aus, die gelegentlich Feuerwehrleute das Leben kosten und giftige Abgase in die Luft freisetzen, was zu Evakuierungen führt.

Bei einem Brand in einem Batteriewerk in Südkorea Anfang Juni kamen 22 Arbeiter ums Leben, acht weitere wurden ins Krankenhaus eingeliefert. Dies entsprach fast einem Drittel der gesamten Belegschaft, als die Batteriezellen zu explodieren begannen. Das Feuer brannte so heiß, dass das Dach des Gebäudes einstürzte, bevor der Brand gelöscht werden konnte.

Der Feuerwehrbeamte Kim Jin-young erklärte gegenüber Agence France-Presse: „Die meisten Leichen sind schwer verbrannt, so dass es einige Zeit dauern wird, jede einzelne zu identifizieren.“

Nur zwei Wochen zuvor, am 15. Mai 2024, brach in einem Vorort von San

Diego ein Feuer in einer großen Anlage zur Speicherung von Backup-LI-Batterien aus. Die Batterien begannen kaskadenförmig zu explodieren. Das Feuer, das sechs Tage lang brannte und fünf weitere Tage schwelte, setzte die ganze Zeit über Giftstoffe in die Luft frei. Die Straßen zur und um die Anlage wurden gesperrt, die Evakuierung der örtlichen Unternehmen und Wohnhäuser wurde angeordnet, und für ein nahe gelegenes Gefängnis wurde ein „Shelter-in-Place“-Befehl erlassen.

Vor dem Brand prahlte das New Yorker Unternehmen LS Power damit, dass das im August 2020 eröffnete Gateway-Projekt „das größte Batteriespeicherprojekt der Welt“ sei. Solange das Projekt nicht wiederaufgebaut ist, ist die gesamte Reservestromversorgung offline, d. h. die Einwohner Kaliforniens sollten hoffen, dass die Sonne scheint und der Wind beständig weht.

Die Gefahr von Großbränden in Fabriken/Speichern wurde zwar erkannt, aber von den Behörden, die grüne Technologien vorantreiben, schon seit einiger Zeit ignoriert. Wie ich in einem früheren CCW-Beitrag ausführte, brach Ende Juli 2021 in einer der größten Batteriefabriken der Welt, einer Partnerschaft mit Tesla in Australien, ein Feuer aus. Die Fabrik fing während eines Tests Feuer und brannte tagelang, wobei die Feuerwehrleute zunächst nicht in der Lage waren, den Brand zu bekämpfen, da sie nicht über eine Atemschutzrüstung verfügten, die sie vor den giftigen Dämpfen geschützt hätte. Die Behörden forderten die Anwohner auf, in den Häusern zu bleiben und Fenster und andere Lüftungsöffnungen zu schließen.

Zum Zeitpunkt dieses Brandes hatte CNBC bereits über 40 solcher Selbstentzündungen in Batteriefabriken oder Batteriespeichern in den letzten zehn Jahren berichtet, von denen sich die meisten seit 2019 ereignet haben. Bei einem Brand in einer Batteriefabrik in Arizona im Jahr 2019 wurden zwei Rettungskräfte schwer verletzt, und zwei Feuerwehrleute in China kamen ums Leben, als ein mit Solarmodulen auf dem Dach eines Einkaufszentrums verbundenes Batteriemodul in Flammen aufging.

Und im August 2021 meldete die US-amerikanische Kommission für die Sicherheit von Verbraucherprodukten (CPSC), dass die Batteriemodule von etwa 12.000 Solaranlagen für den Hausgebrauch im Jahr 2020 und bis zu diesem Zeitpunkt im Jahr 2021 von den Herstellern wegen der Gefahr einer Verbrennung zurückgerufen wurden.

1965 wurde Ralph Naders Buch „Unsafe at Any Speed“ [etwa: Unsicher bei allen Geschwindigkeiten] veröffentlicht, in dem er die angeblichen Gefahren des Chevrolet Corvair anklagte. Innerhalb weniger Jahre wurde die Produktion des Wagens eingestellt, und seither wird er als Beispiel für den Einsatz für die Sicherheit der Verbraucher angepriesen. Und das, obwohl es keine Beweise dafür gibt, dass der Corvair zu Verletzungen oder Todesfällen geführt hat, die nicht auch bei einem Unfall mit einem anderen in dieser Zeit gebauten Auto hätten auftreten können. Spätere

Tests sowohl des US-Verkehrsministeriums als auch unabhängiger Kfz-Prüflabors ergaben, dass der Corvair nach den damaligen Standards nicht besonders gefährlich war.

Als ich ein Kind war, hatten wir ein Spielzeug/Spiel namens Rasen-Darts. Sie wurden von der CPSC verboten, lange nachdem ich aufgehört hatte, sie zu werfen. Der Grund: In den vorangegangenen zehn Jahren hatten 6.100 Amerikaner die Notaufnahme wegen Unfällen mit Rasendartpfeilen aufgesucht, wobei mehr als die Hälfte der Verletzten 10 Jahre alt oder jünger war.

Die Gefahren von Technologien, die von LI-Batterien abhängig sind, sind für alle offensichtlich und nehmen täglich zu, da die Technologie immer häufiger eingesetzt wird, was größtenteils auf die Klimapolitik der Regierungen zurückzuführen ist. EV-Autos und -Fabriken sind paradigmatisch für ein Produkt, das „bei jeder Geschwindigkeit unsicher“ ist und schon vor einem Jahrzehnt vom Markt genommen worden wäre, wenn die Regierung nicht so besessen von der Bekämpfung des Klimawandels gewesen wäre. **Die EV-Technologie zerstört heute Leben und Eigentum und gefährdet die Gesundheit**, in der Annahme, dass ihre Verwendung die Auswirkungen einer wärmeren Welt in Jahrzehnten geringfügig reduzieren wird. Meiner Meinung nach ist das ein irrationaler und unmoralischer Kompromiss.

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Quellen: [Climate Realism](#); [Climate Change Weekly](#); [Climate Change Weekly](#); [BBC](#); [Energy Central](#); [Australian Broadcasting Corporation](#); [Climate Change Weekly](#)

Link:

<https://heartlanddailynews.com/2024/08/climate-change-weekly-515-ev-dangers-daily-becoming-more-evident/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE