

Erreichen von „Net Zero“

geschrieben von Chris Frey | 15. März 2023

Viv Forbes

Wenn wir erst einmal die letzte Kohlemine in die Luft jagen, alle Dieselmotoren zu den Abwrackern schicken, keinen Beton mehr verwenden, die Segeljachten neu erfinden, das Grasland mit Solaranlagen und die Hügel mit Windkraftanlagen bedecken und dann unser gesamtes Vieh schlachten, so die Kleriker des grünen Kults, . . . das globale Klima wird sich beruhigen – nicht zu warm, nicht zu kalt. Es wird kein wildes Wetter mehr geben, keine Dürren, Überschwemmungen, Wirbelstürme oder Schneestürme und kein Aussterben von Pflanzen und Tieren.

Doch die Aufzeichnungen in den Felsen erzählen eine ganz andere Geschichte über Klimaveränderungen. Selbst als die Natur noch alles selbst im Griff hatte, war die Welt kein ruhiger Ort.

Lange bevor die erste Dampflokomotive über die erste Eisenbahnstrecke schnaufte, wurde die Erde regelmäßig von Naturkatastrophen heimgesucht – Erdbeben, Flutwellen, Polverschiebungen, magnetische Umkehrungen, Vulkanausbrüche, Unwetter und Dürreperioden. Riesige Gebiete waren von erstickenden Eiskontinenten, Wüstensand, gewaltigen Schlamm- und Lavaströmen, Salzsichten und dicken Kohleflözen bedeckt. Tausende von Arten verschwanden, darunter Dinosaurier, Mammuts und die australische Megafauna.

Der moderne Mensch ist nicht immun gegen das drohende Aussterben, aber es wird nicht von der heutigen warmen, feuchten Atmosphäre oder von dem Gas des Lebens, dem Kohlendioxid, ausgehen. Es wird wahrscheinlich vom nächsten eiszeitlichen Klimazyklus dieser Ära kommen, bei dem lange, bittere Eiszeiten von kurzen Wärmeperioden getrennt werden. Diese globalen Wetterzyklen werden durch wechselnde Umlaufbahnen im Sonnensystem ausgelöst.

In jeder kurzen Warmzeit wie dem heutigen Holozän stoßen die sich erwärmenden Ozeane genügend Kohlendioxid in die Atmosphäre aus, um das reichhaltige Pflanzen- und Tierleben zu unterstützen, das uns heute umgibt. Aber niemals hat diese „globale Erwärmung“ die zyklische Rückkehr des Eises verhindert. Die Warmzeit des Holozäns, in der wir leben, hat ihren Höhepunkt bereits überschritten, und lange bevor wir Netto-Null-Emissionen erreichen, wird die Kälte zurückkehren.

Wenn Schneestürme wehen und Gletscher wachsen, werden sich die großen Eisschilde wieder ausbreiten. Kohlendioxid wird aus der Atmosphäre in die sich abkühlenden Ozeane entweichen, und der größte Teil der Menschheit wird von Frost, Dürre, Ernteaussfällen und Hunger bedroht sein. Einige wenige Glückliche, die in Äquatorregionen oder in Bunkern

und Gewächshäusern rund um Kohle- oder Atomkraftwerken leben, werden vielleicht überleben.

Diejenigen, die noch in der Lage sind, Uran, Kohle, Öl oder Gas abzubauen, schaffen es vielleicht, genügend Wärme und Kohlendioxid als Pflanzennahrung zu erzeugen, um die kalte Sonne, den Permafrost und die trockene, karge Atmosphäre teilweise auszugleichen. Und einige wenige, die über die entsprechenden Fähigkeiten und Werkzeuge verfügen, könnten wieder zu Jägern und Sammlern werden (die meisten Neandertaler haben den letzten Eiszeitzyklus jedoch nicht überlebt).

Wir sollten die moderne Warmzeit nicht fürchten, sondern feiern und für die vielen Vorteile danken, die sich aus der Nutzung dieser wunderbaren natürlichen Vorräte an Kohlenwasserstoff und Kernenergie ergeben, um unsere Häuser zu wärmen, Wasser zu pumpen, Batterien aufzuladen und unsere Tiere und Pflanzen zu ernähren.

Diese guten Zeiten werden nicht ewig andauern.

Wenn das Eis zurückkehrt, werden verfallene Windturbinen und schneebedeckte Solarzellen als nackte Grabsteine auf dem Friedhof der gescheiterten grünen Religion zurückbleiben.

***Autorin:** [Viv Forbes](#) is Executive Director of The Saltbush Club, whose members are concerned that climate-alarm policies promoted by most politicians are not based on sound science, and cause great damage to Australia.*

Link: <https://cornwallalliance.org/2023/03/achieving-net-zero/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE

Neuer historischer Ozean-Vertrag?

geschrieben von Chris Frey | 15. März 2023

Kurzmeldung von [Kip Hansen](#)

[Alle Hervorhebungen im Original]

Die Umwelt- und Klimanachrichten sind voll von Schlagzeilen wie diesen
[alle übersetzt]:

UN schmiedet historisches Abkommen zum Schutz der Meere: Was Forscher denken ([hier](#))

IMO begrüßt neuen Meeresvertrag zum Schutz der biologischen Vielfalt auf hoher See ([hier](#))

Neuer historischer UN-Vertrag über die Ozeane kann dem Klimaschutz helfen ([hier](#))

Endlich ein neues Abkommen für die Hohe See ([hier](#))

Nationen einigen sich auf Sprache für historischen Vertrag zum Schutz der Meere ([hier](#))

Es gibt nur ein kleines Problem – **nur die letzte Schlagzeile ist wahr.**

Überraschenderweise ist es [Catrin Einhorn](#) von der NY Times (die den Link wiederholt), welche die Nachricht richtig wiedergibt.

Es gibt kein Abkommen. Lassen Sie mich das anders formulieren:

Es gibt keinen neuen Vertrag.

Keine einzige Nation hat einen neuen Vertrag genehmigt oder unterzeichnet.

Wie? Moment ... wenn es keinen neuen Vertrag gibt, wenn es überhaupt keinen Vertrag gibt, warum geht es dann in den Schlagzeilen?

*„Nach zwei Jahrzehnten Planung und Gesprächen, die in den letzten Tagen in New York in einem zermürbenden Rennen gipfelten, hat sich eine **deutliche Mehrheit der Nationen auf die Formulierung eines historischen UN-Vertrags zum Schutz der biologischen Vielfalt der Ozeane geeinigt.**“*
[Quelle. [NY Times](#) – ja, wiederholter Link]

Und (Hut ab vor Catrin Einhorn):

„Es ist jedoch noch ein weiter Weg, bis der Vertrag in Kraft treten kann. Der nächste wichtige Schritt wäre die formelle Annahme der Sprache durch die Länder, die am Samstagabend beschlossen wurde. Danach müssten die Länder den Vertrag selbst ratifizieren, was häufig die Zustimmung des Gesetzgebers erfordert.“

Bisher hat noch kein Land die notwendigen Schritte unternommen, um die Sprache, auf die sich eine deutliche Mehrheit der Länder geeinigt hat, formell anzunehmen, die genaue Sprache zu bestimmen, die ein solcher Vertrag für sein Land haben könnte, und kein Land hat einen solchen Vertrag ratifiziert.

Unter dem Strich:

1. Es gibt keinen Vertrag!

Trotz des ganzen Lärms gibt es noch keinen Vertrag... und niemand weiß, wann ein solcher Vertrag fertiggestellt und von einer ausreichenden

Anzahl von Nationen akzeptiert werden könnte, um ihn durchsetzbar zu machen.

2. Wie genau der vorgeschlagene Vertrag als Vertrag über den Klimawandel angepriesen werden kann, bleibt selbst von denen, die dies behaupten, unerklärt.

Kommentar des Autors:

Es scheint, dass der noch immer erhoffte Ozeanvertrag ein Klimavertrag ist, so wie der Inflation Reduction Act (2022) eine Klimagesetzgebung ist, d.h. nur in den Köpfen von Aktivisten existiert, die verzweifelt nach Klimaschutzmaßnahmen suchen.

Link: <https://wattsupwiththat.com/2023/03/10/historic-new-oceans-treaty/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE

Mit Batterien angetriebene Elektrofahrzeuge sind nicht die richtige Antwort

geschrieben von Chris Frey | 15. März 2023

Donn Dears

Wie werden sich 250 Millionen batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEVs) auf das amerikanische Stromnetz im Jahre 2050 auswirken?

Was wird es kosten, um das Stromnetz in die Lage zu versetzen, 250 Millionen BEVs sicher mit dem benötigten Strom zu versorgen?

Und ist es überhaupt möglich, das Netz so umzubauen, dass dieses Ziel erreicht wird?

Dieser Artikel wird zeigen, dass es für die Vereinigten Staaten nahezu unmöglich ist, die Kapazität ihres Stromnetzes zu erhöhen, um 250 Millionen BEVs zu versorgen. Jede der folgenden Komponenten des Stromnetzes muss untersucht werden, um die Kosten für die Bereitstellung des von BEVs benötigten Stroms zu ermitteln und um festzustellen, ob es überhaupt möglich ist, die Änderungen vorzunehmen:

- Ladestationen

- Transformatoren für Verteilungs- und Umspannwerke
- Neue Kraftwerke
- Übertragungsleitungen
- Unterirdische und Freileitungen

Ladestationen

Um 250 Millionen ICE-Fahrzeuge zu versorgen, werden in den Vereinigten Staaten etwa 125.000 Tankstellen mit jeweils mindestens acht Zapfsäulen benötigt. Das Laden zu Hause kann zwar den Bedarf an so vielen Tankstellen verringern, aber die Zeit, die für das Laden eines BEV benötigt wird, beträgt 30 Minuten, also sechsmal so viel Zeit wie für das Tanken eines ICE-Fahrzeugs. Diese längere Zeitspanne könnte jede Verringerung durch das Laden zu Hause ausgleichen.

[ICE = Internal Combustion Engine = Verbrennungsmotor]

Tesla verfügt über 1.772 Supercharging-Standorte, d. h. Stationen in Nordamerika, mit jeweils etwa zehn Ladestationen. Auf dieser Grundlage verfügt Tesla über etwa 17.720 Ladestationen. Wenn man davon ausgeht, dass die Kosten für die Stromversorgung 100.000 Dollar pro Station betragen und die Kosten für jede Kabine bei 20.000 Dollar liegen, hätte das derzeitige System von Tesla rund 530 Millionen Dollar gekostet.

Für die Bereitstellung der gleichen Anzahl von Ladestationen wie bei 125.000 Tankstellen wäre das Äquivalent von 71 Tesla-Systemen erforderlich, was Kosten in Höhe von 37,5 Milliarden Dollar verursachen würde.

Transformatoren für Verteilungs- und Umspannwerke

Es gibt zwei verschiedene Gruppen von Verteilungs- (DT) und Umspannwerkstransformatoren.

- Zum einen gibt es die über das ganze Land verteilten Vororte und Kleinstädte, in denen überwiegend Einfamilienhäuser, einige Mehrfamilienhäuser und Leichtindustrie angesiedelt sind.
- Dann gibt es die Großstädte, in denen die meisten Menschen in Mehrfamilienhäusern leben und ihre Autos auf der Straße parken.

In diesem Artikel werden die besonderen Probleme der Großstädte nicht berücksichtigt.

Ungefähr 25 Millionen Stromzapfsäulen versorgen Einfamilienhäuser in den amerikanischen Vorstädten und auf dem Land, und praktisch alle diese Stromzapfsäulen müssen ersetzt werden, um das Laden von BEVs zu ermöglichen.

Zum Hintergrund: DTs versorgen in der Regel vier Haushalte, so dass die

kombinierte Last aller vier Haushalte vom Verteilungstransformator getragen werden muss. Bei vier Haushalten müssen daher wahrscheinlich acht BEVs mehr oder weniger jede Nacht aufgeladen werden.

Die Kosten für den Austausch eines 50-KVA-Verteilertransformators, einer typischen Größe, gegen einen 100-KVA-Transformator belaufen sich auf etwa 20.000 Dollar. Auf dieser Grundlage belaufen sich die Kosten für den Austausch von 25 Millionen DTs auf über 500 Milliarden Dollar. In Mehrfamilienhäusern in amerikanischen Vorstädten werden größere Transformatoren verwendet, die ebenfalls zu geschätzten Kosten von 41 Mrd. \$ ersetzt werden müssen.

Die Transformatoren in den Umspannwerken versorgen die Verteilungstransformatoren, und mit der zunehmenden Belastung der Verteilungstransformatoren steigt auch die Belastung der Umspanntransformatoren. Wenn nur 15 % der 55.000 Transformatoren in den Umspannwerken aufgrund überlasteter Verteilungstransformatoren überlastet werden, könnten sich die Kosten für den Ersatz der überlasteten Umspanntransformatoren auf 9,9 Milliarden Dollar belaufen. Daher belaufen sich die Kosten für den Ersatz von Verteilertransformatoren und Transformatoren in den Vereinigten Staaten auf dem Festland ohne die Verteilertransformatoren in Großstädten auf etwa 551 Mrd. \$.

Neue Kraftwerke

Die vom National Renewable Energy Laboratory (NREL) veröffentlichte Electrification Futures Study [Zukunft der Elektrifizierung] schätzt die Menge an neuer Stromerzeugungskapazität, die erforderlich wäre, wenn alle Fahrzeuge BEVs wären und alle Gebäude elektrisch beheizt würden. Der Teil der NREL-Studie, der dem Bedarf an Stromerzeugungskapazität für 250 Millionen BEVs am nächsten kommt zeigt, dass der Stromverbrauch in den USA von 4.127 TWh auf 5.800 TWh steigen würde.

Unter der Annahme, dass Erdgas-Kombikraftwerke (NGCC) mit einer Leistung von 800 MW und einem Kapazitätsfaktor von 54,4 % zu einem Preis von 1.000 \$ pro KW gebaut werden, um die zusätzliche Kapazität bereitzustellen, werden 439 neue NGCC-Kraftwerke benötigt, die 351 Milliarden \$ kosten.

Übertragungsleitungen

Auf der Grundlage der Broschüre des Midcontinent Independent System Operator (MISO) zur Kostenschätzung für Übertragungsleitungen wird eine kurze, 200 Meilen lange 230-KV-Leitung wahrscheinlich 600 Millionen Dollar kosten.

Da NGCC-Kraftwerke relativ nahe am Ort der Nachfrage platziert werden können, sind längere Leitungen wahrscheinlich nicht erforderlich. Geht man davon aus, dass die Hälfte der neuen NGCC-Kraftwerke an bestehende Übertragungsleitungen angeschlossen werden kann, würden sich die Kosten

für neue Übertragungsleitungen, sofern sie gebaut werden können, auf 132 Milliarden Dollar belaufen.

Unterirdische und Freileitungen

Zweifellos wird es zu Ausfällen dieser Leitungen kommen, aber es ist nicht möglich, die Kosten für deren Ersatz zu schätzen.

Zusammenfassung

Die Aufrüstung des amerikanischen Stromnetzes für 250 Millionen BEVs wird über eine Billion Dollar kosten.

Aber wird es möglich sein, das Netz zu modernisieren?

Der Bau von Übertragungsleitungen ist ein Problem und wird es wohl auch bleiben. Vor allem die Beschaffung von Stromverteilern und Umspannwerken für die Aufrüstung des Netzes ist möglicherweise gar nicht möglich.

Nahezu die Hälfte aller DTs wird importiert, ebenso wie fast alle Umspannwerke. Infolgedessen liegt die jährliche Verfügbarkeit von DTs bei etwa einer Million Einheiten. Bei dieser Rate würde es fünfundzwanzig Jahre dauern, das Netz aufzurüsten.

Die Beschaffung eines Umspannwerkstransformators dauert über ein Jahr. Die Aufrüstung des Stromnetzes für 250 Millionen BEVs lässt sich nicht in ein oder zwei Jahren bewerkstelligen und könnte Jahrzehnte dauern.

Was können wir aus diesen zusätzlichen Informationen schließen, wenn wir sie mit den früheren Berichten über die Materialverfügbarkeit vergleichen?

In Anbetracht der Tatsache, dass es nicht genügend Materialien gibt, um alle BEVs zu bauen, dass die Einfuhr der Materialien die Vereinigten Staaten strategisch benachteiligt, dass die Kosten für die Aufrüstung des Stromnetzes unerschwinglich sind und dass die Aufrüstung Jahrzehnte dauern könnte, kann man zu Recht zu dem Schluss kommen, dass **der Verkauf von Verbrennungsmotoren nicht länger verboten werden sollte.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Es sollte den Amerikanern freistehen, die Art von Auto zu kaufen, die sie bevorzugen.

Autor: [Donn Dears](#) is an engineer and retired senior executive of the General Electric Company who spent his career in the power sector. He led organizations that provided engineering services for GE's large electrical apparatus and spearheaded the establishment of GE subsidiary companies around the world. Donn actively participated in providing engineering services to a wide range of industries, including electric utilities, steel, mining, and transportation.

Link:

<https://www.cfact.org/2023/03/09/battery-electric-vehicles-are-not-the-answer/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Klimakartelle planen die Abschaffung von Einfamilienhäusern und Privatautos

geschrieben von Chris Frey | 15. März 2023

Larry Bell

Allysia Finley, die regelmäßig für das Wall Street Journal schreibt, veröffentlichte vor ein paar Wochen einen [Artikel](#) mit dem Titel „*The Climate Crusaders Are Coming for Electric Cars Too*“ (Die Klimakreuzritter zielen auch auf Elektroautos), eine Prophezeiung, die mit einem besorgniserregenden Trend zur sozialen Kontrolle übereinstimmt, den auch ich beobachtet habe.

Es ist nicht so, dass „grüne“ Lobbys die nötige öffentliche Unterstützung haben, um die meisten von uns dazu zu bringen, Freiheiten, die wir für selbstverständlich halten, gegen ihre verzauberten „progressiven“ Visionen einer Ameisenfarm-Utopie einzutauschen – zumindest noch nicht – aber man sollte sie auch noch nicht auf der Rechnung haben.

Frau Finley bezog sich auf einen Bericht der Universität von Kalifornien, Davis, und eines Netzwerks von Akademikern und Politikexperten mit der Bezeichnung „Klima- und Gemeinschaftsprojekt“ mit der Schlussfolgerung, dass die Erreichung der Netto-Null-Klimaziele der Linken zur Rettung des Planeten einige wirtschaftliche und soziale Veränderungen erfordern könnte, die wir vielleicht nicht als Teil des Deals erkannt hätten.

Wie zum Beispiel die „Verdichtung von Vorstädten mit geringer Dichte, während mehr Menschen in städtischen Gebieten mit hoher Dichte leben können“, was gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr nützlicher und effizienter macht.

Dies wiederum wird die „Abhängigkeit vom Auto“ verringern, was im Wesentlichen durch die Verringerung „finanzieller Subventionen für Privatfahrzeuge“ erzwungen werden kann, z. B. durch das kostenlose

Parken auf der Straße und die Erhebung von Gebühren auf Pickups und SUVs (einschließlich Elektroautos).

Ihrer Einschätzung nach wird die „derzeitige dominante Strategie“ des Automobilsektors, die darin besteht, benzinbetriebene Fahrzeuge durch E-Fahrzeuge zu ersetzen, nicht annähernd ausreichen, ohne dass der Besitz und die Nutzung von Autos zurückgehen.

Außerdem, wer braucht sie schon, wenn es all die neuen Elektro-Trolleys und erdgasfreien Effizienzwohnungen gibt, die so beliebt sind?

Abgesehen vielleicht von einigen von uns, die sich fragen, woher der ganze Strom kommen soll.

[PJM Interconnection](#), einer der größten Netzbetreiber des Landes, prognostiziert, dass die derzeitige, auf unzuverlässige und unzureichende erneuerbare Energiequellen setzende Regierungspolitik die Stromversorgung in 13 östlichen Bundesstaaten in seinem 65-Millionen-Kundengebiet in die Gefahr eines „Energieungleichgewichts“ (Engpässe und Stromausfälle) bringt, während der Strombedarf weiter steigt.

Dieser Umstand verschlimmert sich noch, da Kohle- und Gaskraftwerke vor allem aufgrund der politisch bedingten hohen Kosten für die Einhaltung der EPA-Vorschriften der Biden-Regierung in den Ruhestand gehen. Dazu gehört auch die vorgeschlagene „Good Neighbour Rule“, die noch in diesem Monat verabschiedet werden soll und etwa 10.500 MW an fossilen Kraftwerken zur Stilllegung zwingen wird.

Hinzu kommt der [Druck](#) aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG), der Investitionen in Kohlekraftwerke zunichte macht. Die Klimapolitik von Illinois und New Jersey wird voraussichtlich zu einem erheblichen [Verlust](#) von 8900 MW führen.

Zusätzlich zu den Versorgungsengpässen ist zu bedenken, dass unsere alternden Stromnetze nur eine begrenzte Kapazität haben, um die sich rasch verändernde Stromnachfrage und -abhängigkeit in den Bereichen Verkehr (öffentlicher Verkehr und Elektrofahrzeuge), Hausklimatisierung (Heizung und Kühlung), Mobiltelefone und Computer sowie elektrifizierte Lebensstile im Allgemeinen zu bewältigen.

Nach [Angaben](#) des Wall Street Journal gab es in den USA im Jahr 2000 weniger als zwei Dutzend größere Stromausfälle, während es im Jahr 2020 mehr als 180 waren.

Was die anderen bereits erwähnten besorgniserregenden Trends betrifft, so hat die Biden-Regierung vorgeschlagen, dass das Ministerium für Wohnungswesen und Stadtentwicklung eine „Affirmatively Furthering Fair Housing“-Regel (AFFH) aus der Obama-Ära wieder einführt, die es der US-Bundesregierung im Wesentlichen erlaubt, der lokalen Flächennutzungs- und Bebauungspolitik für Einfamilienhäuser vorzugreifen.

AFFH hatte Anlass zu zahlreichen rechtlichen Anfechtungen gegeben – nicht wegen der anerkannten legitimen Vorzüge des Verbots von Diskriminierung im Wohnungswesen aufgrund von Rasse, Religion, nationaler Herkunft, Geschlecht (und in der geänderten Fassung) Behinderung und Familienstand – sondern vielmehr wegen der Ausweitung der Kontrolle der Bundesregierung über die unabhängige lokale Verwaltung in einem wirklich drakonischen Ausmaß.

Als **Bedingung** für den Erhalt von Bundeshilfe gab das AFFH dem HUD die Macht, jede Gemeinde, die Bundesmittel aus Steuergeldern erhielt, zur Einhaltung von Quoten für die Rassenverteilung zu zwingen.

AFFH verstieß auch gegen ein Urteil des Obersten Gerichtshofs, in dem bekräftigt wurde, dass der Fair Housing Act „kein Instrument ist, um Wohnungsbehörden zu zwingen, Prioritäten neu zu ordnen“ oder „eine bestimmte Vision der Stadtentwicklung zu verordnen“.

Nichtsdestotrotz, ob verboten oder nicht, erlebte der Bezirk Westchester County im Bundesstaat New York eine kostspielige illustrative Geschichte nach einer Klage, in der behauptet wurde, dass das Vorstadtdorf Tuckahoe nicht mit der sozialtechnischen „Vision“ des HUD übereinstimmt.

Die grundlegende Flächennutzungspolitik von Westchester wurde auf der Grundlage von Bebauungsbeschränkungen wie Gebäudehöhe und Flächendichte als rassistisch „ausgrenzend“ eingestuft.

Einfamilienhäuser auf 100 m²-Grundstücken wurden als potenziell „diskriminierend“ eingestuft – angeblich, weil sich Angehörige von Minderheiten diese nicht leisten könnten.

Das HUD könnte sich hier auf ausgrenzende Häuser in Westchester County bezogen haben, wie das 1,7 Millionen Dollar teure 11-Zimmer-Kolonialhaus in Chappaqua, das 1999 von Bill und Hillary Clinton gekauft wurde.

Apropos New York: Die demokratische Gouverneurin Kathy Hochul hat in ihrer **Rede** zur Lage des US-Staates am 5. Januar 2022 einen Plan zur Abschaffung der Gesetze für Einfamilienhäuser und die Verpflichtung der Gemeinden, in Wohngebieten mindestens eine zusätzliche Wohneinheit auf selbst genutzten Grundstücken zuzulassen, vorgestellt.

Kurz gesagt, Wohnungen würden gefördert, und die lokalen Regierungen hätten nicht die Macht, sie zu stoppen.

Und was hat das nun wirklich mit „Klimagerechtigkeit“ zu tun?

Einem **Bericht** des *Multidisciplinary Digital Publishing Institute* zufolge sind die Tagestemperaturen in ehemals benachteiligten Stadtvierteln in 108 Städten bis zu 5 K höhere Tagestemperaturen als andere, weil es dort weniger Parks und Bäume gibt und die Nähe zu Industriegebieten, die mehr Strom verbrauchen.

Vermutlich überwiegen in diesen Vierteln die Bevölkerungsgruppen, die die größten Schwierigkeiten haben, ihre Haushalts- und Lebenshaltungskosten zu decken, was direkt auf den grünen Krieg gegen wirtschaftliche fossile Energie zurückzuführen ist.

Kann mir jetzt bitte jemand erklären, wie das Zusammenpferchen von mehr Menschen und die Erhöhung des Strombedarfs zusammen mit der gefährdeten Zuverlässigkeit ihr Leben – das Leben von irgendjemandem – besser machen soll?

This article originally appeared at [Newsmax](#)

Autor: CFACT Advisor [Larry Bell](#) heads the graduate program in space architecture at the University of Houston. He founded and directs the Sasakawa International Center for Space Architecture. He is also the author of „Climate of Corruption: Politics and Power Behind the Global Warming Hoax.“

Link:

<https://www.cfact.org/2023/03/06/climate-cartels-plan-to-cancel-single-family-homes-private-cars/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Klima-Faktencheck: Ausgabe Februar 2023

geschrieben von Chris Frey | 15. März 2023

Steve Milloy

Zehn mal Klimapropaganda vom Februar 2023 entlarvt und widerlegt. Die vollständige PDF-Version (zum Anklicken der Links erforderlich) finden Sie [hier](#).

Laut NASA-Satellitendaten war der Januar 2023 kühler als der Januar 1988. Das bedeutet, dass alle Treibhausgasemissionen seit dem Januar vor James Hansens berühmter Aussage im Senat im Juni 1988, die die globale Erwärmungshysterie auslöste – etwa 50 % des gesamten vom Menschen verursachten CO₂ in der Atmosphäre – den Januar 2023 nicht wärmer gemacht haben als den Januar 1988. Obwohl uns immer wieder suggeriert wird, dass alle Emissionen den Planeten erwärmen, scheint dies nicht ganz der Fall zu sein.

Trotz des offensichtlichen Fehlens einer emissionsbedingten Erwärmung haben die Medien wieder einmal alles Mögliche auf den gefürchteten „Klimawandel“ geschoben – die nackte Annahme, dass die menschlichen Treibhausgasemissionen den Planeten zerstören. Hier sind zehn dieser Nachrichten vom Februar 2023:

Behauptung: HURRIKANSCHÄDEN DURCH DEN KLIMAWANDEL VERURSACHT? Andrew Freedman von Axios [behauptete](#) in seinem Artikel „America’s growing hurricane wind problem“, dass der Klimawandel die zerstörerischen Winde im Landesinneren verstärken und mehr Schäden durch Hurrikane verursachen würde.

Faktencheck: Laut IPCC und NOAA gibt es keinen Zusammenhang zwischen den Emissionen und der Aktivität von Hurrikanen jeglicher Art. Während die Sturmschäden tendenziell zugenommen haben, verschwindet dieser Trend, wenn die Daten um Wirtschaftswachstum und Entwicklung bereinigt werden. [Mehr](#)

Behauptung: IST DER KLIMAWANDEL SCHULD AM SCHNEEMANGEL IN NEW YORK CITY? In „New York’s Record Warm Winter: Good for Sunbathing, Bad for Ski Slopes“ macht die New York Times den Klimawandel für den fehlenden Schneefall in dieser Saison in New York [verantwortlich](#).

Faktencheck: Die New York Times hat den Mangel an Schneefall auf so ziemlich alles geschoben: 1976 war es die globale Abkühlung, die den Schneefall [reduzierte](#). Im Jahr 1996 hieß es, die globale Erwärmung verursache [Schneestürme](#). Jetzt ist es die globale Erwärmung, die den Schneefall reduziert. Was ist es nun, New York Times? [Mehr](#)

Behauptung: SCHMELZEN DER ANTARKTISCHEN GLETSCHER ALS URSACHE FÜR DEN ANSTIEG DES MEERESSPIEGELS? In dem [Artikel](#) „Warming seas are carving into glacier that could trigger sea level rise“ (Erwärmende Meere lassen Gletscher kalben, was einen Anstieg des Meeresspiegels auslösen könnte) behauptete der Reporter der Washington Post, Chris Mooney, dass „die sich schnell erwärmenden Ozeane den antarktischen Thwaites-Gletschers von unten schmelzen und damit das Risiko erhöhen“.

Faktencheck: Im weiteren Verlauf des Artikels räumt die Washington Post ein: „In der Antarktis hat sich bisher kein klarer Abwärtstrend bei der Gesamtausdehnung des Meereises gezeigt. Es hat sogar den Anschein, als ob die Eisausdehnung leicht zunehmen würde.“ In der Tat hat sich die Antarktis seit 1980 leicht abgekühlt, und es gibt keinen Trend bei der Ausdehnung des antarktischen Meereises. Schließlich gibt es vulkanische Aktivitäten unter dem Thwaites-Gletscher, die von Mooney nicht erwähnt wurden. [Mehr...](#)

Behauptung: WIRD INDIEN ANFÄLLIGER FÜR EXTREMES WETTER? Bloomberg News [berichtet](#) in „Globale Erwärmung macht Indien anfällig für extreme Wetterereignisse“, dass der „Klimawandel“ „wahrscheinlich mehr extreme Wetterereignisse in Indien verursachen wird“.

Faktencheck: Es werden keine Daten genannt, die auf eine Verschärfung der Trends für Dürre und Starkregen in Indien hinweisen, und es scheint auch keine zu geben. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass das Wetter in Indien in den letzten Jahren durch die anhaltende „triple-dip“ La Niña beeinflusst wurde. [Mehr](#)

Behauptung: EVAKUIERUNG VON MIAMI WEGEN DES ANSTIEGS DES MEERESSPIEGELS? *The Nation* veröffentlichte eine [Debatte](#) mit dem Titel „Sollten wir mit den Vorbereitungen für die Evakuierung von Miami beginnen?“ Ein Teilnehmer schlug vor, Miami zu evakuieren, weil die Bewohner wegen des Anstiegs des Meeresspiegels bald keinen Platz mehr zum Leben haben werden.

Faktencheck: Die National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) unterhält einen Gezeitenpegel direkt vor der Küste von Miami auf Virginia Key. Dieser Gezeitenpegel zeigt, dass der Meeresspiegel in Miami sogar langsamer steigt als der weltweite Durchschnitt von 3 cm pro Jahrzehnt. In Miami gibt es also keine Anzeichen für eine Beschleunigung des Meeresspiegelanstiegs. [Mehr](#)

Behauptung: GEFÄHRLICHES ABSCHMELZEN DER EISDECKE? Andrew Freedman von Axios [behauptete](#) in „Drastic emissions cuts needed to avert multi-century sea level rise, study finds“, dass „nur durch die [Begrenzung](#) der vom Menschen verursachten globalen Erwärmung auf 1,5°C oder weniger... das Schmelzen der Eisschilde und der Anstieg des Meeresspiegels über mehrere Jahrhunderte hinweg verhindert werden kann“.

Faktencheck: Wie üblich beruhen diese alarmierenden Vorhersagen nicht auf beobachtbaren Daten, sondern auf Computer-Modellprojektionen, die noch nie etwas richtig vorhergesagt haben. Außerdem gibt es keine Daten über die Eisschmelze, die darauf hindeuten, dass es einen „Kipppunkt“ gibt, der zu einem unkontrollierten Abschmelzen führen würde. [Mehr](#)

Behauptung: GLOBALE NAHRUNGSMITTELPRODUKTION DURCH „KLIMAWANDEL“ BEEINTRÄCHTIGT? Eco-Business.com [berichtet](#) unter dem Titel „Wie bedroht der Klimawandel die weltweite Nahrungsmittelproduktion?“, dass „mit der Erwärmung des Planeten die Nahrungsmittelsicherheit schwächer wird und die Gefahr des Hungers wächst“.

Faktencheck: Obwohl die Getreideproduktion von Jahreszeit zu Jahreszeit und von Region zu Region schwankt, wie es in der Geschichte immer der Fall war, belegen die von der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen vorgelegten Trenddaten, dass die Produktion verschiedener Grundnahrungsmittel in den letzten Jahrzehnten, in denen sich die Erde leicht erwärmt hat, deutlich gestiegen ist. [Mehr](#)

Behauptung: ÜBERFLUTET DER ANSTIEG DES MEERESSPIEGELS INDONESIA? Die Washington Post [berichtete](#) unter dem Titel „Rising seas risk climate migration on ‚biblical scale‘, says U.N. chief“, dass Megastädte wie Jakarta durch den Anstieg des Meeresspiegels von katastrophalen

Überschwemmungen bedroht sind.

Faktencheck: Jakarta wird tatsächlich immer anfälliger für Überschwemmungen, aber nicht wegen des Anstiegs des Meeresspiegels. Eine aktuelle Studie in Nature berichtet, dass Jakarta eine der am schnellsten sinkenden Städte der Welt ist. [Mehr](#)

Behauptung: IST DER KLIMAWANDEL GUT FÜR STECHMÜCKEN? Die Washington Post [berichtet](#) unter dem Titel „Climate change may make it easier for mosquitoes to spread malaria“, dass „mit dem Anstieg der Temperaturen diese Insekten sich laut einer neuen Studie weiter vom Äquator in Afrika entfernt ausgebreitet haben.“

Faktencheck: Die globale Durchschnittstemperatur liegt bei etwa 14,4°C, und seit der Industrialisierung scheint es eine Erwärmung von etwa 1°C gegeben zu haben, was nicht ausreicht, um von einem „Klimawandel“ zu sprechen. Außerdem gibt es viele Faktoren, die die Ausbreitung von Moskitos beeinflussen. Das Wetter (im Gegensatz zum „Klimawandel“) ist nur einer davon. [Mehr...](#)

Behauptung: TROCKNET DER KLIMAWANDEL DEN COLORADO RIVER AUS? In dem Artikel „How to prevent a complete doomsday along the Colorado River“ (Wie man den Untergang des Colorado River verhindern kann) [behauptet](#) die Redaktion der Washington Post, dass zwei Jahrzehnte des Klimawandels den Durchfluss des Flusses verringert haben und Stauseen wie Lake Powell und Lake Mead austrocknen.

Faktencheck: Die Zuflüsse zum Colorado River haben sich seit 1895 nicht wirklich verändert und stehen daher nicht in Zusammenhang mit den Emissionen. Der Pegelstand und die Durchflussmenge des Flusses sind auf die Übernutzung zurückzuführen. [Mehr*](#)

*[*Einschub des Übersetzers: In mehreren der jüngsten „Kältereports“ sind die ungeheuren Schneemassen in Kalifornien angesprochen worden. Zwei Binsen-Weisheiten lassen sich ziehen: 1) Es gleicht sich alles wieder aus! 2) Die Gefahr des Austrocknens irgendwelcher Gewässer hat sich deutlich verringert – TROTZ der angesprochenen Übernutzung! – Ende Einschub]*

Schließlich ist es erwähnenswert, dass Klimahysterie in Bots mit künstlicher Intelligenz wie ChatGPT einprogrammiert worden ist. Obwohl ChatGPT nur mit dem antworten kann, was ihm beigebracht oder einprogrammiert wurde, ist es offenbar möglich, ChatGPT dazu zu bringen, die Klimarealität zuzugeben. Sehen Sie sich an, wie ChatGPT dazu gezwungen wurde, zuzugeben, dass es seit 2015 keine globale Erwärmung mehr gegeben hat.

Vorgelegt von: Competitive Enterprise Institute (CEI), the Heartland Institute, Energy & Environment Legal Institute, Committee for a Constructive Tomorrow (CFACT), the International Climate Science Coalition (ICSC) und Truth in Energy and Climate.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2023/03/07/climate-fact-check-february-2023-edition/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE