

Sonne vs. CO₂ als Klimatreiber

geschrieben von Chris Frey | 9. März 2026

[Andy May](#)

Frank [Stefani](#) vom Helmholtz-Zentrum Dresden-Rossendorf, Institut für Strömungsforschung, hat eine sehr interessante neue Arbeit veröffentlicht, in der er den [Sonnenindex](#) „aa“ und die CO₂-Emissionen mit den globalen SST (Meerestemperaturen unter Verwendung des HadSST4.2-Datensatzes) vergleicht und eine CO₂-Empfindlichkeit (TCR oder „Transient Climate Response“) von 1,1 bis 1,4 K ermittelt. Dies liegt am unteren Ende des IPCC-TCR-Bereichs von 1,2 bis 2,4 K (IPCC, 2021, S. 93), aber recht nahe an den von Lewis und Curry sowie Nicola Scafetta berechneten Werten (Lewis & Curry, 2018), (Scafetta, 2023) und (Lewis, 2023). Scafetta ermittelte einen plausiblen Bereich für den TCR (im Vergleich zu HadSST4.2) von 1,0 K bis 1,2 K, und Lewis & Curry geben einen Bereich von 0,9 K bis 1,7 K für den TCR im Vergleich zu HadCRUT4 an. Die Schätzungen sind in Tabelle 1 verglichen.

TCR Estimates				
Author	Best Estimate	Range: Low end	Range: High end	Note
Stefani	1.26K	1.1	1.4	2026
Lewis & Curry	1.2K	0.9	1.7	2018
Scafetta	1.1K	1	1.2	2023
IPCC AR6	1.8K	1.2	2.4	p. 93

Tabelle 1. Schätzungen des TCR oder der vorübergehenden Klimareaktion auf eine Verdopplung des CO₂. Quellen: (Stefani, 2026), (Lewis & Curry, 2018), (Scafetta, 2023) und (IPCC, 2021, S. 93).

Alle Schätzungen in Tabelle 1 basieren auf Regressionsmodellen unterschiedlicher Komplexität und versuchen, den Einfluss der Sonnenvariabilität zu berücksichtigen. Die Schätzung von Lewis und Curry berücksichtigt zwar nicht direkt einen Proxy für die Sonnenaktivität,

verwendet jedoch die Atlantische Multidekadische Oszillation ([AMO](#)) als Indikator für natürliche Klimaschwankungen, die zum großen Teil auf Sonnenvariabilität zurückzuführen sind. Stefani verwendet den aa-Index der geomagnetischen Aktivität, der im Wesentlichen angibt, wie stark das Magnetfeld der Erde durch die Sonne gestört wird. Er wird in [Nanotesla](#) (nT) gemessen.

Nahezu jede beobachtbare Form der Sonnenvariabilität ist im Kern ein magnetisches Phänomen, darunter Sonnenflecken, Sonneneruptionen und die Variabilität des Sonnenwinds. Daher ist der [aa-Index](#) ein guter Indikator für Veränderungen des Zustands und der Leistung der Sonne. Der aa-Index als Maß für die Kopplung zwischen Sonne und Erdmagnetfeld wird seit 1868 kontinuierlich gemessen.

Tabelle 1 zeigt, dass Stefani's aa-Index + CO₂-Modell gut mit Lewis und Curry's [AMO](#) + CO₂-Modell und Scafetta's Solarproxies + CO₂-Modell vergleichbar ist. Scafetta verwendet in seiner Studie drei Schätzungen der gesamten Sonneneinstrahlung (TSI), obwohl er einräumt, dass Schwankungen der TSI nur etwa 20 % des gesamten Einflusses der Sonne auf das Klima der Erde ausmachen. Keines dieser auf Beobachtungen basierenden Modelle stützt die hohe TCR-Schätzung des IPCC von 2,4 K pro Verdopplung des CO₂-Gehalts oder deren beste Schätzung von 1,8 K, sondern alle liegen nahe am unteren Ende des IPCC-Bereichs. Die Korrektur von Lewis (2023) zur Bewertung von ECS und TCR durch Sherwood (2020), auf die sich AR6 stützt, ist in der Tabelle nicht enthalten. Nachdem Lewis jedoch Sherwoods subjektive Bayes'sche Bewertung mehrerer Schätzungen des TCR in eine objektive Bayes'sche Bewertung umgewandelt hatte, berechnete er einen TCR von 1,37 bis 1,4, je nach den getroffenen Annahmen. Dies liegt immer noch nahe an den anderen beobachtungsbasierten objektiven Schätzungen in Tabelle 1.

Stefani stellte fest, dass der Sonnen-aa-Index allein HadSST4.2 bis 1990-2000 erfolgreich vorhersagen kann. Nach 1990 bis 2000 nimmt die Rolle von CO₂ in der Regression deutlich zu. In Abbildung 1 ist Stefani's robuster aa-Index-Gewichtungsfaktor von 0,04 K/nT (das ist die HadSST4.2-Anomalietemperatur in °C pro aa-Index in Nanotesla) plus CO₂ mit einer Empfindlichkeit von 1,26 K pro Verdopplung als dünne dunkelgraue Linie dargestellt. Er wird mit der HadSST4.2-Anomalie (dargestellt als schwarze Punkte) verglichen. Sein prognostizierter aa-Index plus CO₂ bei 1,26 K pro Verdopplung bis 2100 ist als rote Linie dargestellt. Die maximale Abweichung in den Jahren 2023 und 2024 sieht erschreckend aus, aber wir dürfen nicht vergessen, dass dies auf zwei starke El Niños (2018-19 & 2023-24) und den Vulkanausbruch von Hunga Tonga folgt. Insbesondere der El Niño von Juni 2023 bis Mai 2024 war einer der stärksten El Niños seit Beginn der Aufzeichnungen. Die globale Anomalie [HadSST4.2](#) ist seit September 2024 rückläufig. Daher könnte ein Teil der Differenz zwischen dem aa-Index plus CO₂-Funktion und HadSST4.2 lediglich auf ENSO, den Vulkanausbruch von Hunga Tonga und das Wetter zurückzuführen sein.

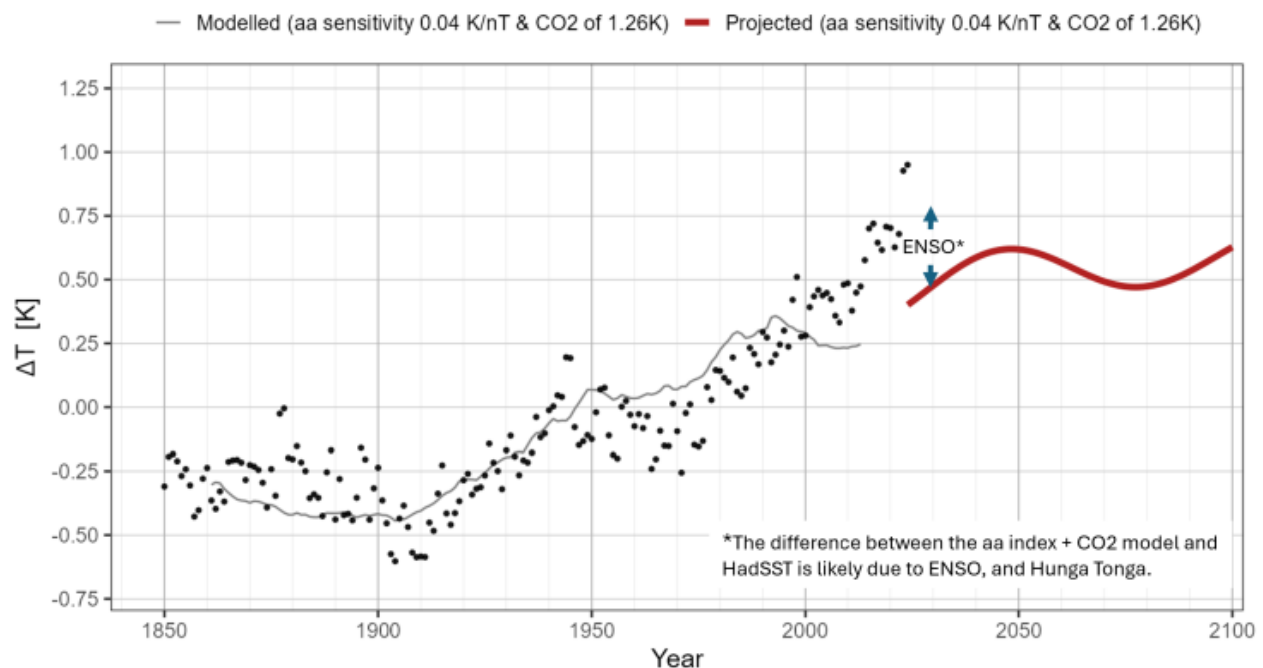


Abbildung 1. Eine Darstellung von Stefanis Regression des aa-Index' auf HadSST4.2 als dunkelgraue Linie, HadSST4.2-Daten sind als schwarze Punkte dargestellt, und die aa-Index-Prognose für 2100 ist als rote Linie dargestellt. Datenquelle: (Stefani, 2026).

Stefani geht in seiner optimalen Modellprognose für 2100 von konstanten Emissionen von 30–50 Gt CO₂ pro Jahr (etwa dem aktuellen Niveau) sowie einem einfachen linearen Kohlenstoffsenkenmodell aus und prognostiziert einen globalen Anstieg der Meerestemperatur um 0,6 °C gegenüber dem Standard-Referenzzeitraum 1961–1990 von HadSST4.2. Unter Verwendung pessimistischer Parameter (hohe CO₂-Emissionen, geringe Empfindlichkeit gegenüber dem aa-Index und hohe Empfindlichkeit gegenüber CO₂) ergibt sich für 2100 ein Temperaturanstieg von ~1 K gegenüber 1960–1990. Dies ist immer noch ein günstiges Ergebnis.

Ein Wort zur Transient Climate Response [vorübergehende Klimareaktion]

Die vorübergehende Klimareaktion ist die modellierte Erwärmung aufgrund einer jährlichen Erhöhung der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre um 1 %, bis sich diese verdoppelt, was etwa 70 Jahre dauern würde. Dies unterscheidet sich vom häufig zitierten Wert der ECS, der Gleichgewichtsklimasensitivität oder der endgültigen Erwärmung aufgrund einer plötzlichen Verdopplung des CO₂. ECS ist eine nicht überprüfbare Zahl, da es über 1.000 Jahre dauern würde, bis sich die Atmosphäre nach einer plötzlichen Verdopplung des CO₂-Gehalts vollständig im Gleichgewicht befindet. Angesichts dieses unwahrscheinlichen Szenarios kann ECS niemals überprüft werden, außer in einem Klimamodell. Daher handelt es sich laut Karl Popper (Popper, 1962) nicht um eine wissenschaftliche Größe. TCR hingegen ist sehr realistisch und könnte mit ausreichend Zeit und Aufwand überprüft werden.

Schlussfolgerungen

Die Arbeit ist eine willkommene Ergänzung zu der wachsenden Zahl von beobachtungsbasierten Schätzungen der Klimasensitivität gegenüber CO₂. Es ist angemessen, dass Stefani sich dafür entschieden hat, sein Modell auf der Grundlage von HadSST4.2 zu erstellen. Die Meerestemperaturen sind stabiler als die Lufttemperaturen über Land und reagieren hauptsächlich auf Veränderungen der Sonneneinstrahlung, sei es aufgrund von Veränderungen der Wolkendecke oder Veränderungen der Sonne selbst. Die Veränderungen der Meerestemperaturen aufgrund des Treibhauseffekts sind aus den in meinem vorherigen [Beitrag](#) diskutierten Gründen geringer. Ich empfehle den Artikel, er ist interessant, bedeutend und lesenswert.

Referenzen

IPCC. (2021). Climate Change 2021: The Physical Science Basis. In V. Masson-Delmotte, P. Zhai, A. Pirani, S. L. Connors, C. Péan, S. Berger, . . . B. Zhou (Ed.)., *WG1*. Retrieved from <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/>

Lewis, N. (2023, May). Objectively combining climate sensitivity evidence. *Climate Dynamics*, 60, 3139-3165. <https://doi.org/10.1007/s00382-022-06468-x>

Lewis, N., & Curry, J. (2018). The Impact of Recent Forcing and Ocean Heat Uptake Data on Estimates of Climate Sensitivity. *Journal of Climate*, 31, 6051-6071. DOI: <https://doi.org/10.1175/JCLI-D-17-0667.1>.

Popper, K. R. (1962). *Conjectures and Refutations, The Growth of Scientific Knowledge*. New York: Basic Books. Retrieved from <http://ninthstreetcenter.org/Popper.pdf>

Scafetta, N. (2023). Empirical assessment of the role of the Sun in climate change using balanced multi-proxy solar records. *Geoscience Frontiers*, 14(6). Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1674987123001172>

Sherwood, S. C., Webb, M. J., Annan, J. D., Armour, K. C., J., P. M., Hargreaves, C., . . . Knutti, R. (2020, July 22). An Assessment of Earth's Climate Sensitivity Using Multiple Lines of Evidence. *Reviews of Geophysics*, 58. <https://doi.org/https://doi.org/10.1029/2019RG000678>

Stefani, F. (2026). Solar and Anthropogenic Climate Drivers: An Updated Regression Model and Refined Forecast. *Atmosphere*, 17(3). <https://doi.org/10.3390/atmos17030252>

Link:

[https://andymaypetrophysicist.com/2026/03/02/stefani-on-the-sun-vs-CO₂-a-s-climate-drivers/](https://andymaypetrophysicist.com/2026/03/02/stefani-on-the-sun-vs-CO2-a-s-climate-drivers/)

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Kältereport Nr. 10 / 2026

geschrieben von Chris Frey | 9. März 2026

Eine Meldung vom 2. März 2026:

Türkei: Schneehöhe bis 2 m im Norden

Starke Schneefälle haben die hochgelegenen Bezirke in der Provinz Ordu lahmgelegt, wo die Schneehöhe mehr als 2 Meter beträgt.

Die schlimmsten Auswirkungen werden aus den Bezirken Gürgentepe und Kabadüz gemeldet, wo anhaltende Schneefälle über Nacht geparkte Fahrzeuge verschüttet, Straßen blockiert und ländliche Gebiete von der Außenwelt abgeschnitten haben.

Autos, Dächer, Seitenstraßen und Nebenstraßen sind vollständig zugeschneit. An einigen Stellen reicht der Schnee bis zur Fensterhöhe.

Dazu gibt es dieses [YouTube-Video](#):

Kommunale und Autobahn-Teams arbeiten rund um die Uhr mit schwerem Gerät, um die Hauptverkehrswege offen zu halten und abgeschnittene Dörfer wieder anzubinden. Trotz der laufenden Räumungsarbeiten machen Schneeverwehungen und wiederholte Schneefälle die Fortschritte schnell zunichte.

Die Behörden fordern die Einwohner auf, von unnötigen Fahrten abzusehen.

Link:

https://electroverse.substack.com/p/snow-tops-2-meters-in-northern-turkey?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email

Eine Meldung vom 3. März 2026:

Aserbaidshan: Starke Schneefälle

In Aserbaidshan hält der starke Schneefall an, wobei am Montag in Shahbuz mit 37 cm die höchste Schneedecke gemessen worden ist.

Auch in anderen hochgelegenen Regionen fallen erhebliche Schneemengen. In Kishchay (Shaki) wurden 33 cm gemessen, in Alibay (Zaqatala) 25 cm und in Khinalig und Griz 24 cm.

Dazu gibt es ebenfalls ein [YouTube-Video](#).

Die allgemeine Wetterlage erstreckt sich über den Kaukasus hinaus. Auch Kasachstan und andere Teile Zentralasiens wurden in den letzten Wochen von wiederholten Wintersystemen heimgesucht, wodurch sich die regionale Schneedecke verdichtete.

Diese Ansammlung trägt zum Gesamtbild bei.

Die Schneemasse der nördlichen Hemisphäre liegt derzeit über dem Durchschnitt der Jahre 1982–2012.

Mit einer Gesamtmenge von fast 3.100 Gigatonnen liegt die Masse laut GlobSnow-Daten derzeit etwa 300 Gigatonnen über dem Normalwert.

Der späte Schneefall in Aserbaidschan, Kasachstan, Sibirien und Teilen Nordamerikas trägt dazu bei, dass die Schneemasse der Hemisphäre mit dem Herannahen des saisonalen Höhepunkts auf einem hohen Niveau bleibt.

Link:

https://electroverse.substack.com/p/heavy-snow-hits-azerbaijan-spain?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email

Meldungen vom 4. Februar 2026:

Nordhemisphäre: Kälte bleibt vorerst eingeschlossen

Während die 48 kontinentalen US-Bundesstaaten derzeit einen kurzen Vorgeschmack auf den Frühling genießen, herrscht im Norden weiterhin intensive arktische Kälte.

Das Landesinnere Alaskas ist von den härtesten Bedingungen betroffen.

In Fairbanks sank die Temperatur am Sonntag auf -45 °C – der kälteste Märztag seit 1956 (in Aufzeichnungen, die bis ins Jahr 1911 zurückreichen).

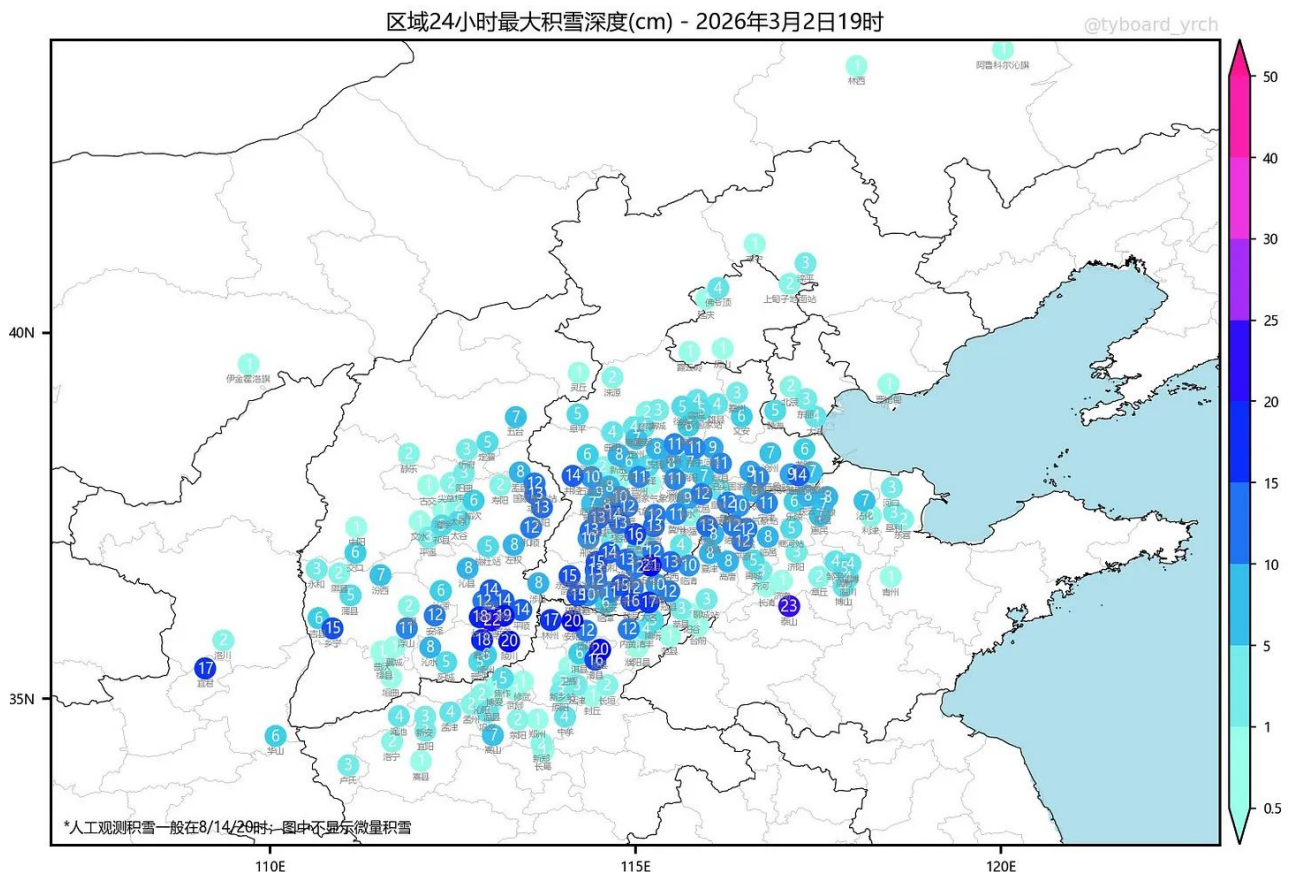
Auch der Osten Kanadas ist tief im Frost gefangen. Im Norden von Quebec wurden kürzlich in Wapus -37,7 °C gemessen, wobei in weiten Teilen der Provinz Temperaturen weit unter -30 °C herrschten: Parent fiel auf -34,8 °C, Normandin auf -34,5 °C und Chicoutimi auf -33,5 °C.

Derzeit bleibt diese Kältewelle auf die hohen Breitengrade beschränkt, während für die Vereinigten Staaten in den nächsten 7 bis 10 Tagen relativ milde Bedingungen vorhergesagt werden.

...

China: Stärkster Schneefall des Winters

Nordchina erlebte gerade den stärksten Schneefall des Winters. Satellitenanalysen zeigen, dass sich die Schneedecke über mehr als 250.000 km² ausbreitet, was in etwa der Größe Großbritanniens entspricht.



Kontinentale Kaltluft bleibt in der gesamten Region bestehen.

Link:

https://electroverse.substack.com/p/cold-locked-up-north-for-now-chinas?utm_campaign=email-post&r=320l0n&utm_source=substack&utm_medium=email

Meldungen vom 5. Februar 2026:

Norwegen: Kältester Februar seit 15 Jahren

Laut dem Norwegischen Meteorologischen Institut hat Norwegen den kältesten Februar seit 2010 verzeichnet.

Die nationalen Temperaturen lagen im Februar durchschnittlich 3,1 °C unter dem Normalwert, während die gesamte Wintersaison 1,5 °C unter dem Durchschnitt lag.

Die Kälte war im Norden am stärksten. Karasjok in Finnmark verzeichnete

einen Monatsdurchschnitt von -19,1 °C, etwa 5,2 °C unter dem Normalwert.

Im ganzen Land verzeichneten 17 Stationen den kältesten Februar seit Beginn der Aufzeichnungen, während zwei Stationen neue monatliche Tiefstwerte erreichten.

Der größte Teil Norwegens wurde als kalt oder sehr kalt eingestuft, mit vereinzelt „extrem kalten“ Bedingungen in Nordland und Innlandet.

Die nationalen Niederschlagsmengen lagen etwa 50 % unter dem Durchschnitt, was diesen Februar zum 15.-trockensten Februar seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1901 machte.

Trotz der weit verbreiteten Kälte bestehen Forscher des Norwegischen Meteorologischen Instituts darauf, dass dies nicht im Widerspruch zur globalen Erwärmung steht.

Der norwegische Klimaforscher Hans Olav Hygen: „Wenn sich der Planet erwärmt, werden natürliche Phänomene und Schwankungen beeinflusst. Deshalb können wir manchmal eine Wetterlage beobachten, die ‚hängt‘, sowohl mit Kälte als auch mit langen Hitzeperioden im Sommer.“

Mit anderen Worten: Der kalte Winter in Norwegen ist ein Beweis für die Erwärmung.

Das wirft die Frage auf: Was würde das Gegenteil beweisen?

Madeira: Schnee in höheren Lagen

In den höheren Lagen von Madeira, einer portugiesischen Insel im Atlantik (etwa 1.000 km südwestlich des europäischen Festlands), ist Schnee gefallen, sodass die Behörden mehrere Zufahrtsstraßen zu den Bergen sperren mussten.

Die Regionalregierung bestätigte die Sperrung der Straßen nach Poiso, Pico do Areeiro, Meia Serra, Estanquinhos–Bica da Cana, Malhadinha–Paúl da Serra und Pico das Pedras–Achada do Teixeira.

Beamte gaben an, dass die Straßen bis zur Verbesserung der Bedingungen gesperrt bleiben werden. Für die Gipfel Madeiras gelten Schneefälle im März, die so stark sind, dass sie den Verkehr beeinträchtigen, als selten.

Auch auf dem iberischen Festland wurde Schnee in den Pyrenäen und der Sierra gemeldet.

Alaska: Weiterer Schneefallrekord in Juneau

Der Winter hält in Alaska weiter an.

Am 3. März wurden am internationalen Flughafen von Juneau laut dem National Weather Service 18,5 cm Schnee gemessen, womit der bisherige Tagesrekord von 17,8 cm aus dem Jahr 1971 gebrochen worden ist.

Dies folgt auf die 24,4 cm, die am 1. März gefallen sind und ebenfalls einen neuen Tagesrekord für Schneefall aufgestellt haben.

Der Sturm löste Lawinengefahr und Straßensperrungen in der gesamten Region aus, wobei die Schneepflüge Mühe hatten, Schritt zu halten.

Dieser jüngste Schneefall trägt zu einem rekordverdächtigen Winter 2025–26 in Teilen Alaskas bei.

Die Saison in Juneau begann sehr früh, wobei im Dezember 2025 am Flughafen ein neuer Allzeitrekord aufgestellt wurde: 202 cm. Anchorage verzeichnete dann einen rekordverdächtigen Januar mit 101 cm Schnee für den Monat. Im Landesinneren verzeichnete Fairbanks mit insgesamt 60,2 cm mehr als doppelt so viel Schnee wie im Dezember normalerweise.

Während Teile der USA mit einem „falschen Frühling“ liebäugeln, hat der Winter im Norden noch immer die Oberhand.

Auch im Norden Kanadas, einschließlich Nunavut, hält sich intensive arktische Luft.

Hier sank die Temperatur am Consul Lake am 4. März auf -44 °C. Am Baker Lake sank die Temperatur auf -41 °C und am Rea Point auf -44 °C. In Lupin wurden -42 °C gemessen, während Chesterfield Inlet -37 °C verzeichnete.

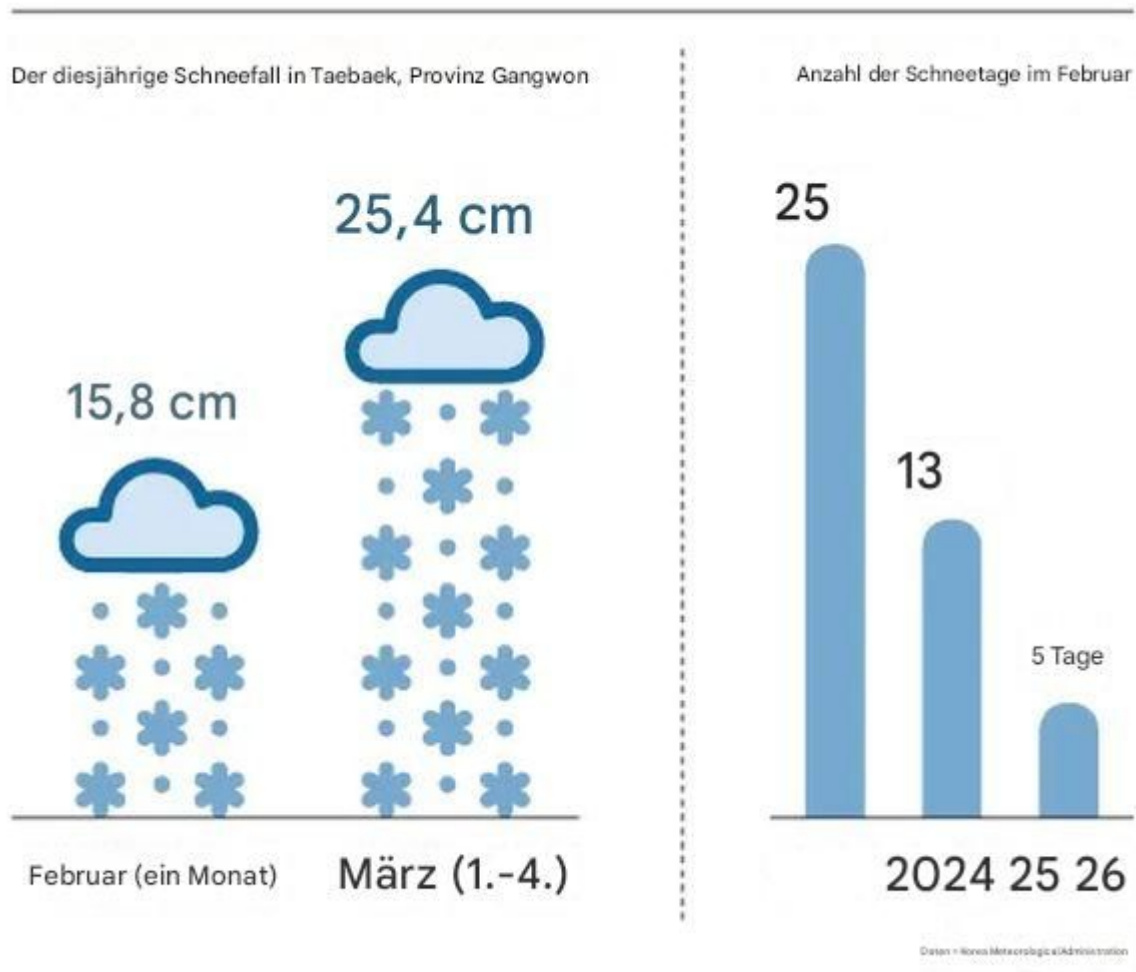
Süd-Korea: Gangwon versinkt im Schnee

Nach einem ungewöhnlich trockenen Februar erlebt Südkorea im März starke Schneefälle.

Die Provinz Gangwon – insbesondere die Region Yeongdong – wurde von heftigen Schneefällen heimgesucht, als kalte Ostwinde Feuchtigkeit vom Ostmeer ins Landesinnere trieben. Als die Schneewolken das Taebaek-Gebirge erreichten, blieben sie dort hängen und brachten dort starken Schneefall.

Allein am Dienstag fielen in Taebaek 25,4 cm Schnee, weit mehr als die 15,8 cm, die im gesamten Februar gefallen waren. Bis zum 6. März wird weiterer Schneefall erwartet.

Der Schneefall dieser Woche folgt auf eine Schneedürre in der Region. Normalerweise fällt im Februar regelmäßig Schnee im Osten Südkoreas, da sibirische Kälte Ostwinde über das Ostmeer treibt. In diesem Jahr blieben diese Winde bislang weitgehend aus, so dass die Region trocken blieb.



Aus dem Koreanischen übersetzt via Google Translate. A. d. Übers.

Die Februar-Aufzeichnungen von Taebaek zeigen die Veränderung: 25 Schneetage im Jahr 2024, 13 im Jahr 2025 und nur 5 in diesem Jahr.

Die Kälte war da, nur die Feuchtigkeit fehlte – bis jetzt. Laut offiziellen Angaben ist der Schnee, der normalerweise im Februar allmählich fällt, Anfang März praktisch auf einmal angekommen.

Diese Wetterlage erstreckt sich über Korea hinaus.

Wie gestern berichtet, gab es in Nordchina in letzter Zeit heftige Schneefälle.

Auch Peking wird weiterhin von starken Schneefällen heimgesucht. Die

Schneemengen vom Mittwoch, dem 4. März haben sich bis Donnerstag gehalten und werden voraussichtlich die stärksten Schneefälle des Winters in der Hauptstadt sein.

Westliches Russland: Schneereichster Winter seit 50 Jahren

Die Region Nischni Nowgorod im Westen Russlands, etwa 400 km östlich von Moskau gelegen, hat gerade den schneereichsten Winter seit mindestens einem halben Jahrhundert erlebt.

Laut dem Phänologen Michail Ljubow von der Staatlichen Universität Nischni Nowgorod (ein Wissenschaftler, der den zeitlichen Ablauf saisonaler Naturereignisse untersucht) liegen auf offenen Flächen wie Feldern und Wiesen derzeit 75 bis 80 cm Schnee.

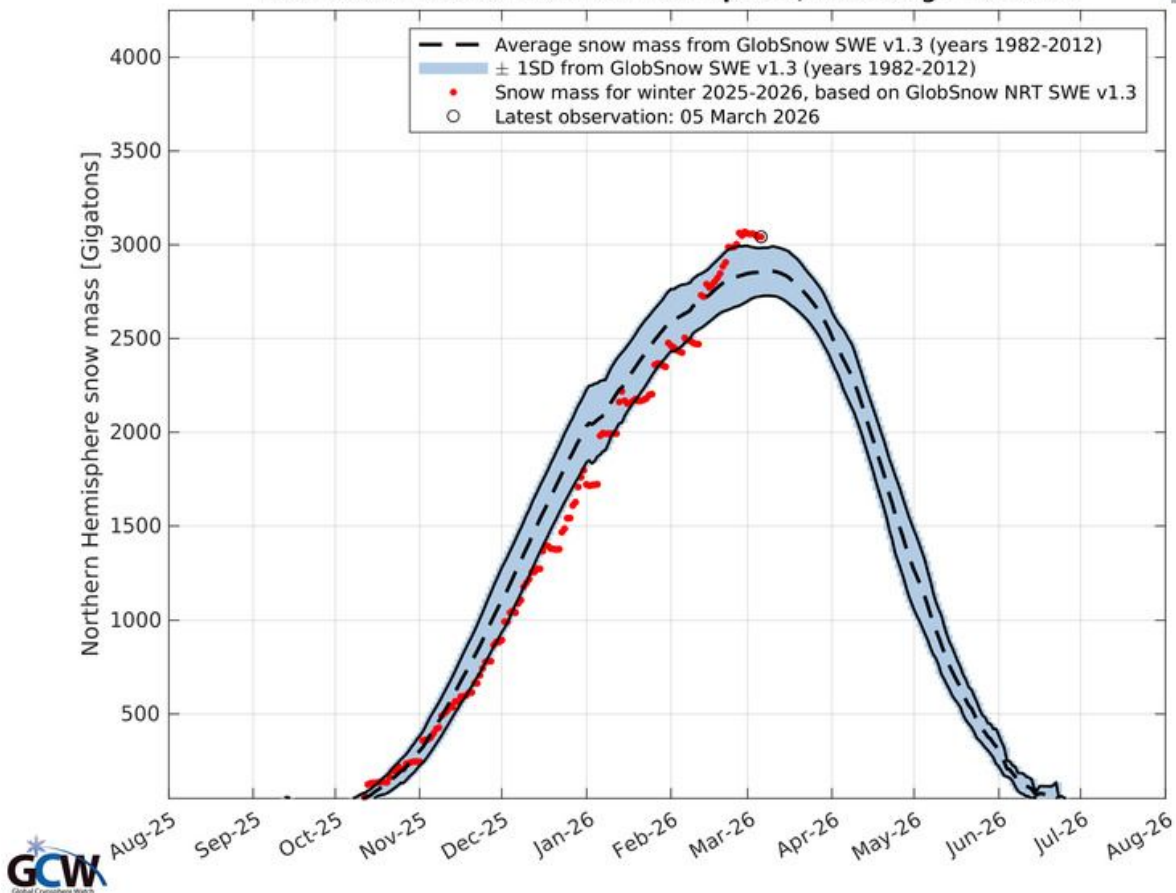
In einigen Gebieten ist die Schneedecke sogar noch höher und erreicht 90 cm. Zum Vergleich: Normalerweise endet der Winter in dieser Region mit einer Schneedecke von etwa 40 cm. Mit anderen Worten: Die Schneehöhe in Teilen der Region ist derzeit etwa doppelt so hoch wie im langjährigen Durchschnitt.

Bemerkenswert ist auch die Beständigkeit dieser hohen Schneedecke. Die Schneemengen aus dem späten Winter sind in ländlichen Gebieten nach wie vor weit verbreitet, so dass große Teile Westrusslands auch Anfang März noch unter einer dicken Schneedecke liegen.

Für den gesamten Monat werden weitere Schneefälle erwartet.

Auch in Moskau selbst wird die Schneedecke voraussichtlich bis Anfang April bestehen bleiben, was die überdurchschnittliche Schneemenge in der nördlichen Hemisphäre in diesem Jahr bestätigt:

Total snow mass for Northern Hemisphere, excluding mountains



Aktualisiert, letzte Beobachtung 5. März 2026

Link:

https://electroverse.substack.com/p/norways-coldest-february-in-16-years?utm_campaign=email-post&r=32010n&utm_source=substack&utm_medium=email

Meldungen vom 6. März 2026:

Dänemark: Kältester Winter seit 13 Jahren

Dänemark hat laut dem Dänischen Meteorologischen Institut den kältesten Winter seit 13 Jahren verzeichnet.

Der Durchschnitt für Dezember bis Februar lag bei 1,5 °C und damit etwa 0,5 °C unter dem Klimanormalwert für 1991–2020.

Das kältere Ergebnis kam trotz eines sehr milden Dezembers zustande. Der darauf folgende Januar und Februar waren deutlich kälter, was den Gesamtdurchschnitt nach unten drückte. Der Januar war der kälteste in Dänemark seit 16 Jahren, wobei die Durchschnittstemperatur eines jeden Tages knapp unter dem Gefrierpunkt lag.

Das Land verzeichnete den schneereichsten Winter seit 13 Jahren, wobei mehrere Schneefall-Ereignisse den Verkehr beeinträchtigten. Trotz der häufigen Schneefälle war die Saison tatsächlich sehr trocken: Es fielen nur 114,8 mm Niederschlag, etwa 40 % unter dem Winterdurchschnitt.

USA: Frost verzögert die Kirschblüte in Washington D. C.

Die berühmte Kirschblütenzeit in Washington, D.C. könnte dieses Jahr verspätet eintreten, nachdem monatelang ungewöhnlich kaltes Wetter das Wachstum der Bäume verlangsamt hat.

Jedes Frühjahr locken mehr als 3.000 Yoshino-Kirschbäume rund um das Tidal Basin Hunderttausende Besucher in die US-Hauptstadt.

Das jährliche National Cherry Blossom Festival, das vom 20. März bis zum 12. April stattfindet, markiert die Blüte der Bäume, die Japan den Vereinigten Staaten 1912 zum ersten Mal geschenkt hat.

Im Jahr 2026 lässt die Blüte jedoch auf sich warten.

Anhaltende Winterkälte hat die Bäume bis Anfang März weitgehend in Winterruhe gehalten und die Knospenentwicklung verlangsamt.

Die Blütezeit – definiert als der Zeitpunkt, an dem etwa 70 % der Blüten geöffnet sind – liegt normalerweise zwischen Ende März und Anfang April.

Derzeit wird für dieses Jahr eine späte Blütezeit erwartet.

...

Japan: Aomori-Obstgärten im Schnee begraben

Der strenge Winter in Japan fordert weiterhin seinen Tribut: Nach wochenlangen starken Schneefällen in den nördlichen Regionen des Landes sind mindestens 46 Menschen ums Leben gekommen und mehr als 550 verletzt worden.

Am stärksten betroffen sind die Gebiete entlang der Küste des Japanischen Meeres, insbesondere die Präfekturen Aomori, Akita, Yamagata und Niigata.

In Hirosaki in der Präfektur Aomori erreichte die Schneemenge im Januar 148 cm und stellte damit einen Monatsrekord für die Stadt dar. In den umliegenden Gebieten lag die Schneehöhe bei über 5 m, wodurch Ackerland verschüttet, Straßen blockiert und landwirtschaftliche Gebäude zerstört worden sind.

Die Schäden für die japanische Apfelindustrie nehmen zu.

Aomori produziert etwa 60 % der Äpfel des Landes, und die Obstgärten in der gesamten Region leiden derzeit unter der Last des hohen Schnees. Äste sind unter der Last gebrochen, so dass die Bauern die beschädigten Bäume aus dem Schnee ausgraben müssen.

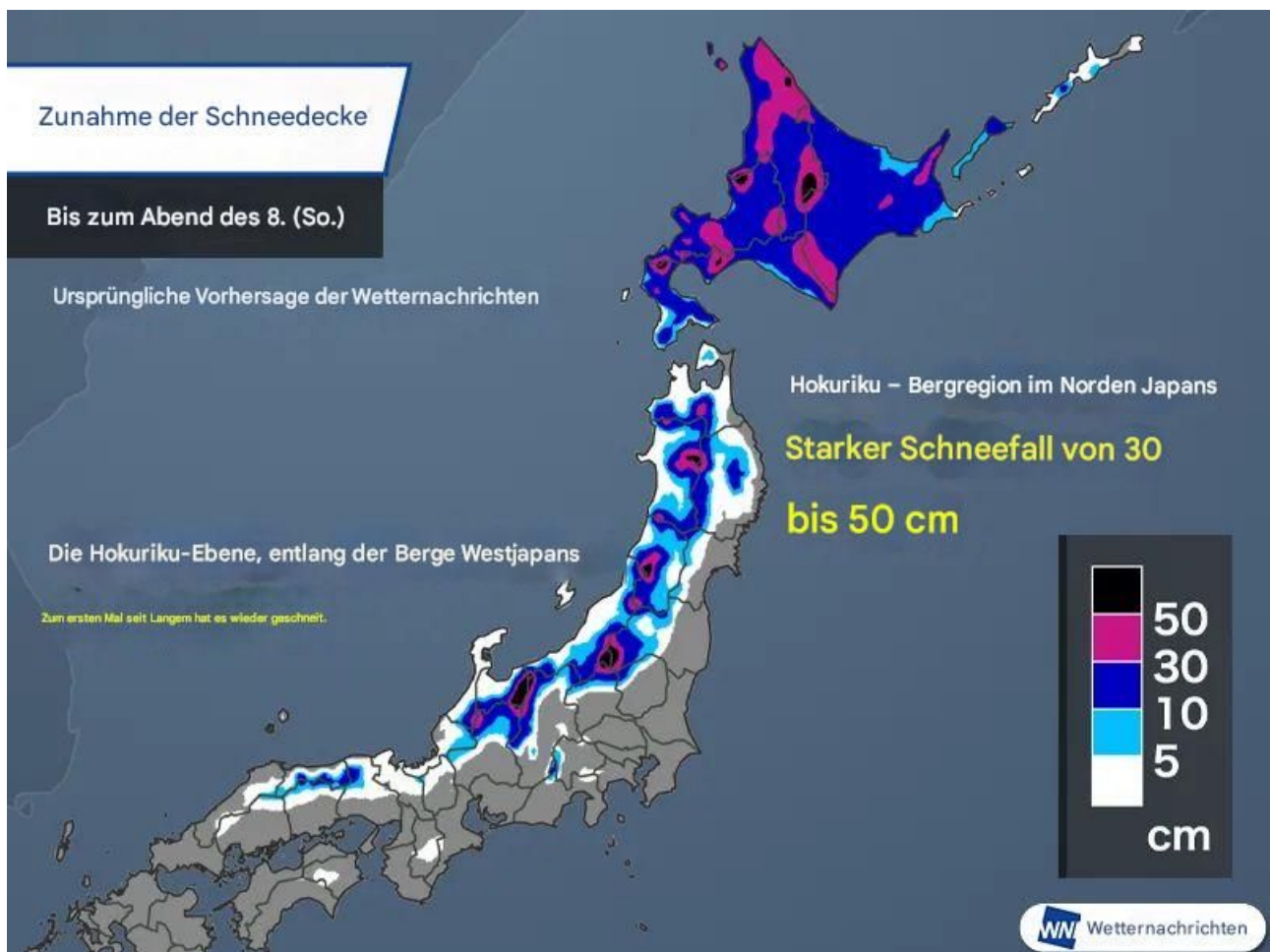
Wenn Äste unter der Schneelast brechen, kann dies zu Ernteaussfällen in der folgenden Saison führen.

Während eines früheren schneereichen Winters beliefen sich die Schäden durch abgebrochene Äste allein auf über 20 Milliarden Yen an Obstgartenverlusten in ganz Aomori, wobei einige Landwirte Produktionsrückgänge von 10 Tonnen oder mehr meldeten.

...

Derzeit herrscht im Norden Japans einer der härtesten Winter seit Jahren – die Bauern graben ihre Obstgärten aus und hoffen, dass ihre Bäume lange genug überleben, um eine Ernte zu bringen. Und wie wir in Nordamerika sehen, ist es noch nicht vorbei...

Prognosen zeigen, dass sich am 7. und 8. März ein weiteres Tiefdruckgebiet über Nordjapan bildet und frische Kaltluft nach Süden zieht. Meteorologen warnen, dass es an der Ostküste von Hokkaido am Wochenende zu starken Schneefällen kommen dürfte und auch die Hokuriku-Ebene mit der Ankunft der kälteren Luft erneut von Schneefällen heimgesucht werden könnte:



Hier kommt vom gleichen Tag noch eine Meldung, die zwar keinen aktuellen Zeitbezug hat, die aber unbedingt hierher gehört. Sie wird in den „Kurzmeldungen“ auch noch einmal auftauchen. A. d. Übers.

Japan macht für die Rekord-Schneefälle die „globale Erwärmung“ verantwortlich

„Starke Schneefälle sind in den letzten Jahrzehnten seltener geworden, und es wird erwartet, dass sich dieser Trend auch im zukünftigen Klima fortsetzen wird.“

Das ist die offizielle Position des IPCC. In einer sich erwärmenden Welt soll Schnee seltener werden, fallen doch winterliche Niederschläge zunehmend als Regen. Als Japan jedoch im Januar 2026 von extremen Schneefällen heimgesucht worden war, geriet diese Erklärung in Vergessenheit.

Laut dem japanischen Institut für meteorologische Forschung und dem Wissenschaftsministerium **hat die globale Erwärmung tatsächlich zu vermehrten Schneefällen geführt.**

[Hervorhebung im Original]

Zwischen dem 21. und 31. Januar strömte eine besonders intensive und lang anhaltende arktische Kaltluftfront über das Japanische Meer und verursachte entlang der Küste starke Schneefälle. Die Auswirkungen waren unmittelbar und schwerwiegend.

Wie oben bereits erwähnt, wurden die Verkehrssysteme rund um Sapporo durch den hohen Schnee lahmgelegt. In Aomori wurden Rekordwerte gemessen. Im Norden von Honshu und an der Küste des Japanischen Meeres wurden Gemeinden unter außergewöhnlich hohen Schneemengen begraben.

Sogar die japanischen Selbstverteidigungskräfte wurden zur Unterstützung der Katastrophenhilfe eingesetzt.

Anstatt jedoch auf den offensichtlichen Auslöser hinzuweisen – einen anhaltenden Zustrom von Polarluft – führten die Forscher des Meteorologischen Instituts „Klimamodellsimulationen“ durch, in denen sie das heutige Klima mit einer hypothetischen Welt ohne menschliche Erwärmung verglichen.

Aus dieser Modellierung schlossen sie, dass die globale Erwärmung die Schneefälle im Norden Japans während des Sturms um etwa 7 % erhöht hat:

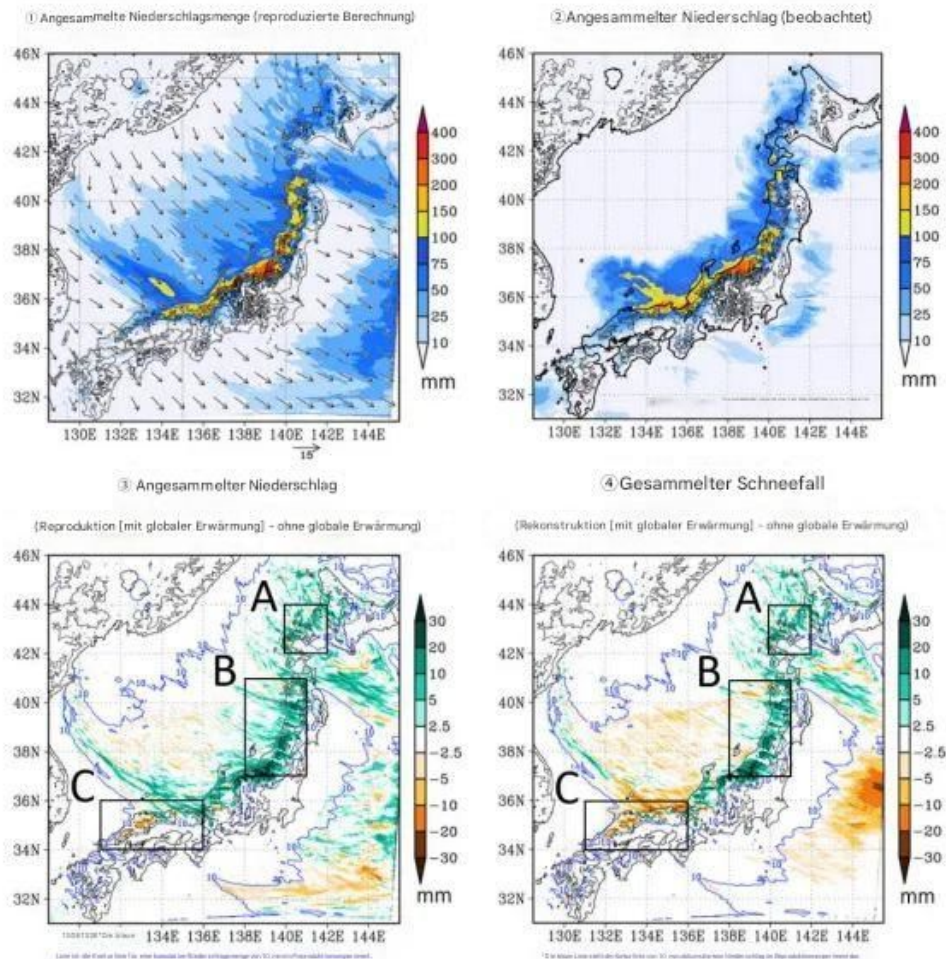


Abbildung 1 Simulationsergebnisse Ende Januar 2026

Die oberste Zeile zeigt die Niederschlagsmenge (mm) über elf Tage, vom 21. Januar, Mitternacht, bis zum 1. Februar, Mitternacht. ① zeigt die tatsächliche Niederschlagsmenge und Windgeschwindigkeit aus einer Simulation für Ende Januar 2026 (Reiwa 8) (unter Berücksichtigung der Auswirkungen der globalen Erwärmung). ② zeigt Messwerte (die japanische Wetterbehörde analysierte die Niederschläge), und ③ zeigt die Differenz zwischen ① und einer Simulation ohne Berücksichtigung der globalen Erwärmung. ④ ist ähnlich wie ③ und zeigt die Differenz der in Wasser umgewandelten Schneemenge (mm). Die blaue Linie markiert die Isolinie einer Niederschlagsmenge von 10 mm in ①, die schwarzen Linien die Isolinien alle 500 m über dem Meeresspiegel. Für die Berechnung der durchschnittlichen Niederschlagsmenge und Schneemenge in den Gebieten A, B und C wurden nur Landflächen (hauptsächlich an der Japanischen See) mit einer Niederschlagsmenge von mindestens 10 mm berücksichtigt.

Modellsimulationen, mit denen Japans Schneesturm Ende Januar 2026 auf die globale Erwärmung zurückgeführt wurde. **Oben:** Rekonstruierte vs. beobachtete Niederschlagsmengen vom 21. Januar bis 1. Februar 2026. **Unten:** Modellierete Differenz zwischen einem modernen Klima und einer hypothetischen Welt ohne Erwärmung.

Tatsächlich – die Behauptung lautet, dass einer der beeindruckendsten Schneefälle seit Jahren teilweise durch die globale Erwärmung verursacht wurde. Das Argument ist bekannt: Wärmere Luft kann mehr Feuchtigkeit aufnehmen, wodurch Stürme stärkere Schneefälle verursachen können (wenn die Temperaturen niedrig bleiben!).

Also... Die globale Erwärmung reduziert den Schnee. Außer wenn sie den Schnee erhöht. Unter diesen Voraussetzungen scheint jedes mögliche Ergebnis dieselbe Schlussfolgerung zu bestätigen.

„Eine Theorie, die alles erklärt, erklärt nichts.“ – Karl Popper

Link:

https://electroverse.substack.com/p/denmarks-cold-winter-freeze-to-delay?utm_campaign=email-post&r=32010n&utm_source=substack&utm_medium=email

Wird fortgesetzt mit Kältereport Nr. 11 / 2026

Redaktionsschluss für diesen Report: 6. März 2026

Zusammengestellt und übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE

Im Fernsehen! Führender politischer Kandidat sagt Schulkindern, dass CO2 die Sonne heißer macht!

geschrieben von Chris Frey | 9. März 2026

[Pierre Gosselin](#), [NoTricksZone](#)

CO2 verdünnt die Atmosphäre und verursacht die Erwärmung durch die Sonne, erklärte CDU-Politiker Manuel Hagel Schulkindern.

Er bekam eine „6“.

Der süddeutsche Bundesstaat Baden-Württemberg hält am heute am Sonntag, dem 8. März, Landtagswahlen ab, und CDU-Kandidat und Spitzenkandidat für den Posten des Ministerpräsidenten Manuel Hagel (37) machte kürzlich im Rahmen einer ARD-Fernsehkampagne Halt an einer Schule.

Der Auftritt hätte für Hagel nicht schlechter laufen können, da er seitdem zum Ziel erheblichen öffentlichen Spotts und Kritik geworden ist.

Die Blamage: Hagel versuchte, einer Klasse von Grundschulkindern – im nationalen Fernsehen – wie es nannte, den Treibhaus-gas-effekt zu erklären, zeigte dem Publikum jedoch letztendlich, dass er von diesem Thema überhaupt keine Ahnung hatte.

Während er vor einem Monitor [stand](#), erklärte Hagel den zuschauenden Schülern, dass der Treibhaus-gas- effekt wie folgt funktioniert:

Zwischen der Erde und der Sonne befindet sich die Atmosphäre. Und je

dünnere diese wird, desto heißer wird die Sonne. Der Grund dafür sind CO2-Emissionen und und und. Und das ist der Treibhauseffekt.

Das Beste daran ist, dass das was er hätte sagen sollen wissenschaftlich ebenso Blödsinn ist wie das was er gesagt hat.
<https://t.co/qkvi6gRkrJ>

– Dr. Markus Krall (@Markus_Krall) March 6, 2026

Verwirrter Kandidat

Wissenschaftliche Kritiker und Nutzer sozialer Medien wiesen schnell darauf hin, dass der Treibhauseffekt tatsächlich durch Gase wie Wasserdampf, CO₂ und Methan verursacht wird, die Wärme in der Atmosphäre speichern, und nicht dadurch, dass die Atmosphäre dünner und die Sonne heißer wird.

Selbst die Lehrerin schien nach Hagels Erklärung verblüfft zu sein, schüttelte den Kopf und sagte sarkastisch: „Wunderbar. Bin beeindruckt.“

Es ist nicht sicher, ob Hagel den Treibhauseffekt mit dem Ozonloch und anderen wissenschaftlichen Phänomenen verwechselt hat. Eines ist jedoch sicher: Er ist sehr verwirrt über dieses Thema.

Der Vorfall erregte besonders viel Aufmerksamkeit, weil der Kandidat Hagel als Autoritätsperson auftrat, die Kinder unterrichtete, und die Tatsache, dass er ihnen falsche Informationen vermittelte und nicht wusste, wovon er sprach, ist besonders peinlich. Er ist die Person, die eines der größten Bundesländer Deutschlands, die Heimat von Mercedes Benz, führen soll?

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/06/televised-leading-german-political-candidate-tells-schoolchildren-co2-makes-sun-hotter/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Dem Grün-Betrug der Linksradikalen

geht der Treibstoff aus ...

geschrieben von Chris Frey | 9. März 2026

[Sydney Rodman](#)

... aber leider wohl noch nicht hierzulande. A. d. Übers.

Der gefährliche Aktivismus radikaler Klimaorganisationen zeigte sich erneut im Februar, als eine Koalition von Umweltgruppen die US-Bundesregierung wegen der Aufhebung einer unwissenschaftlichen, politisch motivierten Gefährdungsfeststellung aus dem Jahr 2009 [verklagte](#).

Zum Hintergrund: Im Jahr 2007 entschied der Oberste Gerichtshof, dass die Umweltschutzbehörde (EPA) feststellen musste, ob Treibhausgase (THG) wie Kohlendioxid die Gesundheit der Amerikaner gefährden. Im Jahr 2009 erklärte die EPA auf der Grundlage fehlerhafter Annahmen, die seitdem von politischen Gruppen wie Independent Women [widerlegt](#) worden sind, dass Treibhausgase die Gesundheit gefährden. Auf dieser Grundlage wurden Amerikas [Fahrzeug](#)- und [Erdgassektor](#) überreguliert, was der US-Wirtschaft schweren Schaden zufügte, ohne dass die versprochenen Emissionsreduktionen erzielt wurden.

Wer sind die Organisationen hinter dieser eingereichten Klage? Nach einigen ihrer Namen zu urteilen – Earthjustice, Environmental Defense Fund, Natural Resources Defense Council – scheinen sie sich auf den Schutz der Natur zu konzentrieren. Das Einzige, was sie jedoch bewahren, ist ihre Fähigkeit, den Wohlstand Amerikas einzuschränken. Mit ihrer jüngsten [Klage](#) versuchen sie, eine Barriere mitten in den US-Energiemarkt zu errichten.

Amerika ist mit natürlichen Ressourcen gesegnet. Allein ein Teil des amerikanischen Energiemarktes, die Offshore-Öl- und Gasförderung, [trug](#) im Jahr 2024 über 30 Milliarden Dollar zur Wirtschaft bei, während jährlich 900 Milliarden Dollar aus damit verbundenen Lizenzgebühren durch den Land and Water Conservation Fund (LWCF) zur Erhaltung von öffentlichem Land und natürlichen Ressourcen [beitragen](#). Die US-Regierung ist dafür verantwortlich, dass amerikanische Unternehmen diese reichhaltigen Ressourcen unter Einhaltung der Vorschriften frei nutzen können. In unserem System entscheiden private Akteure, wie sie ihre wirtschaftlichen Interessen rechtmäßig vorantreiben – nicht die Regierung.

Zu diesem Zweck hat die EPA am 12. Februar 2026 die größte [Deregulierungsmaßnahme](#) in der Geschichte der USA annulliert und die Gefährdungsfeststellung aufgehoben. Bei der Auswertung von Daten und Computermodellen stellte sie fest, dass die von den Demokraten gestellten Regierungen alles falsch verstanden hatten. Laut EPA hätte

selbst die vollständige Eliminierung aller Treibhausgasemissionen von Fahrzeugen in den USA bis zum Jahr 2100 **keine** wesentlichen Auswirkungen auf die globalen Klima-Indikatoren.

Das kam bei den Umweltschützern nicht gut an. Nur wenige Tage nach der Aufhebung der Gefährdungsfeststellung schlossen sich 17 Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zusammen, um eine Klage gegen die EPA einzureichen, mit der **Begründung**, die Behörde habe ihre gesetzlichen Verpflichtungen verletzt. Diese Klage ist keine symbolische Geste, da der Fall **wahrscheinlich** vor den Obersten Gerichtshof kommen wird. Die Kläger argumentieren, dass die EPA gegen das Luftreinhaltungsgesetz von 1970 verstoßen habe, aber das Luftreinhaltungsgesetz hat Kohlendioxid nie als Schadstoff **identifiziert**, wie der US-Innenminister Doug Burgum **festgestellt** hat.

Die Aufhebung der Gefährdungsfeststellung führte zu einer drastischen Reduzierung der Vorschriften und wird den amerikanischen Verbrauchern **schätzungsweise** 1,3 Billionen Dollar einsparen. Die 17 Umwelt-NGOs scheinen dies zu ignorieren und wollen einen klaren Sieg für die USA rückgängig machen.

Hinter der Klage stehende Organisationen sind **erfahren** und **finanzstark**. Ständige Klagen sind ihre bewährte Strategie. Zwei dieser Gruppen **verklagten** 2025 das Energieministerium und die EPA, weil sie ein Gremium zur Untersuchung von Klimadaten einberufen hatten, weil ihnen die von der Regierung ausgewählten Experten nicht gefielen.

Was geht hier wirklich vor sich? Sind diese Organisationen wirklich nur naiv, oder steckt etwas Schlimmeres dahinter?

Einige dieser radikalen NGOs sind wahrscheinlich die moderne Version der „nützlichen Idioten“ des Kalten Krieges: Amerikaner, die unwissentlich Marionetten der Sowjetunion waren. Die sowjetische Führung finanzierte westliche Aktivistenorganisationen wie den **Weltfriedensrat**, um Moskaus heimtückische totalitäre Agenda voranzutreiben. Die Sowjets **gaben** dafür über 600 Millionen Dollar aus, inflationsbereinigt sind das über 2 Milliarden Dollar.

Es gibt auffällige Parallelen zur heutigen Zeit. So unterhält beispielsweise der National Resources Defense Council (NRDC) direkte **Verbindungen** zu chinesischen Staatsakteuren und ist darüber hinaus ein Apologet Pekings. Die Situation spitzte sich 2018 so zu, dass zwei Mitglieder des US-Repräsentantenhauses eine Untersuchung einleiteten, um zu klären, ob der NRDC als ausländischer Agent Chinas **registriert** werden müsse.

Es ist auch kein Zufall, dass genau die gleichen Gruppen sich gegen Pipelines, Bergbau, Bohrungen und Offshore-Exploration in den USA aussprechen, aber keine Probleme damit haben, wenn China oder andere schlechte Akteure dieselben Aktivitäten betreiben. Daher muss die amerikanische Regierung aufdecken und dann öffentlich machen, was

wirklich hinter dieser Reihe subversiver Organisationen steckt. Angesichts des komplexen Geflechts aus Finanzierungen und Motiven ist dies keine leichte Aufgabe, aber die Entlarvung der rätselhaften Akteure und Geldgeber der Klimabewegung ist ein entscheidender Schritt, um Hindernisse für amerikanische Entwicklungen zu beseitigen und gleichzeitig eine saubere Umwelt zu erhalten.

Gegen mehrere radikale Umweltgruppen wird derzeit von einer Koalition aus 26 Generalstaatsanwälten unter der Leitung von Generalstaatsanwalt Austin Knudsen aus Montana wegen böswilliger Verbindungen ins Ausland ermittelt. Das ist lobenswert, aber es muss noch mehr getan werden.

Kürzlich schlug der ehemalige stellvertretende nationale Sicherheitsberater der USA vor, Gruppen, die mit amerikanischen Feinden verbündet sind, ihre Steuerbefreiung zu entziehen. Es ist nichts Verwerfliches daran, diesen radikalen Gruppen ihre unverdienten Vorteile zu entziehen, wenn sie unsere Feinde unterstützen.

Radikalen Klimaorganisationen den Schutz der USA anzuvertrauen, ist wie einen Fünfjährigen Ihren Ferrari fahren zu lassen. Es ist an der Zeit, ihnen die Schlüssel wegzunehmen und kompromittierten Klimagruppen die Steuerbefreiung zu entziehen.

Die Gefährdungsfeststellung, die der radikalen Klimabewegung fast zwei Jahrzehnte lang Leben einhauchte und sie am Leben erhielt, gibt es nicht mehr. Jetzt hat sich die radikale Klimabewegung selbst als das entlarvt, wessen sie ihre Gegner bezichtigt: Agenda-getrieben und unwissenschaftlich.

Sydney Rodman is a visiting fellow with Independent Women's Center for Energy and Conservation.

This article was originally published by RealClearEnergy and made available via RealClearWire.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/04/the-radical-lefts-green-scam-is-running-out-of-fuel/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Fehlentscheidungen: Massive

Subventionen für Elektrofahrzeuge zahlen sich nicht aus

geschrieben von Chris Frey | 9. März 2026

[James Varney](#)

Die Zukunft sollte dieses Jahr in einer Reihe von Landkreisen östlich von Atlanta in Form einer hochmodernen Fabrik Einzug halten, die jährlich 400.000 Elektrofahrzeuge vom Band laufen lassen sollte. Aber wenn JoEllen Artz sich in ihrer Nachbarschaft umschaute, sieht sie nur Löcher.

„Diese Löcher, die sie mit Schaufeln in den Boden gegraben haben? Das war's“, sagte sie über den geplanten Standort einer Rivian-Produktionsstätte. „Es ist schrecklich, einfach schrecklich.“

Das Problem ist nicht ein Mangel an Finanzmitteln. Mit dem Versprechen auf Tausende von Arbeitsplätzen haben gewählte Politiker in Washington, D.C. und Atlanta rund 8 Milliarden Dollar für das Projekt zugesagt, darunter ein Darlehen in Höhe von 6,5 Milliarden Dollar, das die Biden-Regierung in ihren letzten Amtsstunden [genehmigt](#) hat.

Diese Kredite sind nur zwei von vielen großen öffentlichen Investitionen, welche die Hauptstädte der Bundesstaaten und Washington, D.C., in Elektrofahrzeuge getätigt haben. Zwar hat niemand genau berechnet, wie viel Geld republikanische und demokratische Politiker auf Bundes- und Landesebene in diesen grünen Sektor gesteckt haben, doch Experten, die RealClearInvestigations konsultiert hat, schätzen die Gesamtsumme auf über 100 Milliarden Dollar.

Über diesen massiven Ausgaben schwebt jedoch das Problem der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, oder genauer gesagt, deren Mangel. Im Jahr 2025 gab Rivian an, 25.000 Elektrofahrzeuge in den USA [verkauft](#) zu haben, weit weniger als die geschätzten 40.000 bis 51.000 Fahrzeuge. Die Einnahmen des Unternehmens blieben 2024 und 2025 mit rund 5 Milliarden Dollar unverändert. Das Werk in Georgia sollte eigentlich in diesem Jahr eröffnet werden, doch laut Angaben des Unternehmens ist die Einweihung nun für 2028 geplant.

Was Elektrofahrzeuge angeht, hat der US-Verbraucher seine [Meinung](#) klar zum Ausdruck gebracht, wie Ford-CEO Jim Farley Anfang dieses Monats sagte. Tesla ist einer der wenigen profitablen Hersteller, und selbst dessen Zahlen sind [rückläufig](#). Aber während die Menschen vielleicht nicht bereit sind, ihr privates Portemonnaie für Elektrofahrzeuge zu öffnen, sind die öffentlichen Kassen dafür prall gefüllt. Eine Analyse von RCI hat ergeben, dass in den letzten Jahren mehrere zehn Milliarden Dollar an Subventionen von Bund, Ländern und Kommunen zur Förderung von

Elektrofahrzeugen bereitgestellt wurden. Angesichts der schwierigen Marktlage, gekennzeichnet durch das geringe Interesse der Verbraucher an dem Produkt und die drohende **Konkurrenz** aus China, sinkt nun die Wahrscheinlichkeit, dass die Steuergelder zurückgezahlt werden. Experten sagen, dass dies zu mehreren kostspieligen Debakeln bei öffentlichen „Investitionen“ in grüne Energieprojekte führen könnte, wie beispielsweise das **Solyndra-Kreditdebakel** während der Obama-Regierung, das mit 500 Millionen Dollar Schlagzeilen machte.

„Das war ein kolossaler Fehler“, sagte Thomas Pyle, Präsident des **Institute** for Energy Research. „Dies ist eines der schlimmsten Beispiele dafür, wie die Regierung versucht, den Autoherstellern und der Öffentlichkeit ihren Willen aufzuzwingen.“

Verpflichtungen des Bundes

Die öffentlichen Ausgaben für Projekte im Bereich grüne Energie, darunter auch Elektrofahrzeuge, **begannen** im Mai 2009, als Präsident Obama in Begleitung von Führungskräften aus Detroit und der Gewerkschaft United Auto Workers im Rosengarten seine nationale Kraftstoffeffizienzpolitik vorstellte. Die Anwesenden betonten, dass dies „gut für die Verbraucher, gut für die Wirtschaft und gut für das Land“ sei.

Viele EV-Initiativen wurden von beiden Parteien unterstützt, und der Sektor erhielt während der Biden-Regierung einen enormen Schub, als sich die Finanzierung im Zusammenhang mit einer NetZero-Zukunft in der gesamten US-Bundesregierung verbreitete. Der Gesetzentwurf geht weit über die **Steuergutschriften** in Milliardenhöhe hinaus, welche die US-Bundesregierung EV-Käufern bis zur **Beendigung** des Programms im vergangenen September gewährt hat, und umfasst Schulbusse, Postzustellfahrzeuge, Ladestationen und große Produktionskredite.

Das Energieministerium beispielsweise hat mehr als 30 Milliarden Dollar ausgegeben. Dieser Betrag stammt aus dem Bereich „Advanced Technology Vehicle Manufacturing“ (**ATVM**). Vor 2019 hatte die ATVM, wie sie genannt wird, Kredite in Höhe von rund 8 Milliarden Dollar an fünf verschiedene Unternehmen vergeben. Davon hat Nissan seinen Kredit in Höhe von 1,4 Milliarden Dollar zurückgezahlt, während Tesla seinen Kredit in Höhe von 465 Millionen Dollar Jahre vorzeitig zurückgezahlt hat. Ein Darlehen in Höhe von 5 Milliarden Dollar an Ford ist noch aktiv, aber die Steuerzahler verloren laut Angaben des Ministeriums fast 210 Millionen Dollar durch Darlehen an Fisker Automotive und Vehicle Production Group, die beide in Schieflage geraten sind.

Seit 2019 jedoch, und insbesondere nach der neuen Kreditvergabebefugnis, die im Inflation Reduction Act enthalten ist, den Biden und die Demokraten im Kongress 2022 im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens durchgesetzt haben, wurden laut Aufzeichnungen mehr als 21 Milliarden US-Dollar für Projekte im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen bewilligt.

Die 6,6 Milliarden US-Dollar für Rivian waren nicht der größte Kredit in diesem Portfolio. Stattdessen stand ein [Kredit](#) in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar an [Blue Oval SK](#), einem Joint Venture mit Ford, für EV-Batterien und die Produktion der EV-Lieferkette an erster Stelle.

Bei der Umweltschutzbehörde beliefen sich die Ausgaben im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen auf über 6,7 Milliarden Dollar, wobei der Löwenanteil davon, nämlich 5 Milliarden Dollar, auf Zuschüsse aus dem Clean School Bus [Program](#) an Schulbezirke für den Kauf von Elektrobusse entfiel.

Die EPA hat zwischen 225.000 und 375.000 US-Dollar pro Elektro-Schulbus bezahlt, was etwa dreimal so teuer ist wie ein herkömmlicher Bus mit Verbrennungsmotor. Bei diesen Preisen würde die Erneuerung der gesamten Busflotte des Landes mehr als 200 Milliarden US-Dollar kosten. Diese Großzügigkeit der Steuerzahler war ein [Segen](#) für den Schulbushersteller [Blue Bird](#), aber das teure Programm der EPA hat unzählige Rückschläge erlitten, wie z. B. Lieferverzögerungen, [Busbrände](#), Streckenlängen und die [Beheizung](#) der Busse bei kaltem Wetter.

Der US-Postdienst hat schätzungsweise 3 Milliarden Dollar für Elektrofahrzeuge in seiner Flotte ausgegeben. Ein Sprecher sagte, der Postdienst befinde sich mitten in einer 2022 gestarteten [„Investition“](#) in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar, lehnte es jedoch ab, Angaben darüber zu machen, wie viel von den verbleibenden 6,6 Milliarden Dollar für den Kauf von Elektrofahrzeugen ausgegeben wurde oder werden soll. Ende 2025 lag die geplante Elektrofahrzeugflotte des Postdienstes jedoch weit [hinter](#) dem Zeitplan zurück, woraufhin die republikanische Senatorin Jodi Ernst den Plan als „Verschwendung“ bezeichnete.

US-Staaten greifen ein

Einige Bundesstaaten haben sich bemüht, Elektrofahrzeuge zwangsweise auf den Markt zu bringen. Mehr als ein Dutzend von ihnen sind dem [Beispiel](#) Kaliforniens gefolgt und verlangen, dass mindestens 35 % der dort jährlich zum Verkauf angebotenen Autos „ZEVs“ oder „Zero Emission Vehicles“ (emissionsfreie Fahrzeuge) sind, wobei bis 2035 alle Autos ZEVs sein sollen. Dieses komplizierte, undurchsichtige System hat laut Ökonomen alle Autos [verteuert](#). Der Kongress hat im vergangenen Jahr dafür [gestimmt](#), Kaliforniens Plan zu kippen, aber Präsident Trump hat diesbezüglich noch nicht gehandelt, und Staatsbeamte haben angekündigt, Klage einzureichen, sollte er das Gesetz unterzeichnen.

Zu den [Kosten](#) dieser schwer zu berechnenden Marktmanipulationen kommen noch Milliarden an direkten staatlichen Ausgaben für Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte hinzu. Sowohl republikanische als auch demokratische Politiker, die diese Maßnahmen unterstützen, tun dies mit der Begründung, dass sie der Wirtschaft Auftrieb geben und gut für die Umwelt seien.

Rivian, dessen Unternehmenskommunikation nicht auf die Anfrage von RCI nach einer Stellungnahme reagiert hat, hat nicht nur von dem in letzter Minute gewährten Darlehen der Biden-Regierung profitiert. Im Jahr 2022 versprach die republikanische Führung des Bundesstaates in Atlanta weitere 1,5 Milliarden US-Dollar – eines der größten [Förderpakete](#) in der Geschichte Georgias –, darunter Steueranreize, Steuererleichterungen, Förderprogramme und mehr als 175 Millionen US-Dollar für den Erwerb und die Erschließung von Grundstücken. Darüber hinaus wurden lokale Fördermittel in Höhe von schätzungsweise 25 Millionen Dollar bereitgestellt.

Der Gouverneur von Georgia Brian Kemp und der Sprecher des Repräsentantenhauses Jon Burns, beide Republikaner, nahmen im vergangenen September an der [Grundsteinlegung](#) teil.

„Der heutige Tag ist ein weiterer Meilenstein für die Schaffung hochwertiger, gut bezahlter Arbeitsplätze für die Einwohner Georgias in diesem Teil des Bundesstaates“, sagte Kemp.

Der Plan hat jedoch wiederholt Verzögerungen erfahren. Derzeit baut Rivian seine Elektrofahrzeuge in einem Werk in Illinois, aber das Unternehmen verliert pro verkauftem Elektrofahrzeug etwa 39.000 US-Dollar.

Die Aufsicht über das 2021 angekündigte und nun für 2028 geplante stotternde EV-Projekt wurde der [Joint Development Authority](#) der Landkreise Jasper, Morgan, Newton und Walton übertragen, die auf eine Anfrage um Stellungnahme nicht reagiert hat. Gegner behaupteten, dass diese Maßnahme das 800 Hektar große Gelände vor lokalen Bebauungsbeschränkungen schütze.

Der verzögerte Zeitplan für den Bau der Fabrik sowie die stagnierenden Einnahmen und schleppenden Verkaufszahlen von Rivian haben eine Gruppe von sechs Anwohnern, darunter Artz, dazu veranlasst, ihren Widerstand gegen das Projekt zu verstärken. Sie argumentieren, dass der massive Bau ihre Grundwasserspiegel beeinträchtigen könnte, aber ihre Klage gegen das Werk wurde 2024 abgewiesen, obwohl sie sich erfolgreich gegen den Versuch Georgias gewehrt haben, ihnen die [Anwaltskosten](#) aufzuerlegen.

„Wir sind als Steuerzahler frustriert“, sagte Artz gegenüber RCI. „Sie haben Hunderte Millionen Dollar für diese Anlage ausgegeben, die gar nicht existiert.“

Im Dezember erklärten Gesetzgeber aus Tennessee, dass sie möglicherweise die [Zahlung](#) von 500 Millionen US-Dollar neu verhandeln würden, die sie der Blue Oval SK-Batteriefabrik in Haywood County angeboten hatten, nachdem Ford sein EV-Projekt zurückgefahren hatte. Die neuen Pläne des Joint Ventures werden wahrscheinlich 1.000 Arbeitsplätze weniger umfassen als ursprünglich für 2021 angekündigt.

Darüber hinaus wies das Ministerium für Umwelt und Naturschutz von

Tennessee auf weitere Ausgaben in Höhe von 8,5 Millionen Dollar für Elektrobusse und Ladestationen hin, wobei ein Teil dieser Gelder möglicherweise aus Bundeszuschüssen stammt.

Im Elektrofahrzeugwerk von Volkswagen in Chattanooga kam es im vergangenen Jahr zu einem [Arbeitskonflikt](#) mit Gewerkschaftsmitgliedern, nachdem aufgrund geringer Verkaufszahlen Schichten gestrichen worden waren. Allerdings gab das Unternehmen diesen Monat eine vorläufige [Einigung](#) in dieser Angelegenheit bekannt.

Die falschen Anreize

Befürworter von Elektrofahrzeugen betonen, dass diese Fahrzeuge die Zukunft sind und dass amerikanische Unternehmen und Bürger starke Anreize brauchen, um Technologien zur Abwendung der apokalyptischen Folgen des Klimawandels. Wie bei vielen anderen Aspekten der Klimapolitik haben die [Befürworter](#) nicht nur die ökologischen Vorteile von Elektrofahrzeugen hervorgehoben, sondern sie auch als wirtschaftlichen Segen dargestellt, der Arbeitsplätze schafft und den Verbrauchern Geld spart.

„Der Schlüssel liegt darin, Anreize zu schaffen, die neue Käufer überzeugen, und nicht diejenigen zu subventionieren, die ohnehin ein Elektrofahrzeug kaufen würden“, sagte Mike Murphy, CEO von EVs for All America, einer gemeinnützigen [Organisation](#), die sich dafür einsetzt, dass die Vorteile von Elektrofahrzeugen allen Gemeinden zugutekommen. „Ein einmaliger ‚Conquest Credit‘ ist einfach eine intelligentere Verwendung von Steuergeldern, denn sobald jemand auf Elektroautos umsteigt, bleiben laut Daten 80 % bei Elektrofahrzeugen. Das ist ein Gewinn für die Vorbereitung der US-Autohersteller auf die Wettbewerbsfähigkeit im zukünftigen Autogeschäft, das von Elektrofahrzeugen dominiert werden wird.“

Ingrid [Malmgren](#), Senior Policy Director von Plug In America sagte, dass die Abkehr von Elektrofahrzeugen gefährliche langfristige Folgen haben werde, da sie „eine Rückkehr zu fossilen Brennstoffen gegenüber dem Wachstum einer sauberen Energiewirtschaft begünstigt“. Malmgren sagte: „Dies wird im Wesentlichen dazu führen, dass die Steuerzahler statt für saubere Energie und Arbeitsplätze in der Fertigung nun für Subventionen für fossile Brennstoffe aufkommen müssen.“

Kritiker von Bidens Politik halten dem entgegen, dass die versprochenen Vorteile solcher Maßnahmen zweifelhaft sind – in einer Welt, in der [China](#) derzeit mit Abstand der größte Emittent von Treibhausgasen ist. Klar ist, dass es eine „Herkulesaufgabe“ ist, alle Maßnahmen der Bundesregierung zur Unterstützung der Elektrofahrzeugindustrie zu erfassen, wie das American Energy [Institute](#) in einem Bericht aus dem letzten Jahr feststellte und erklärte, dass „die Bundesregierung über eine solide öffentliche Politik hinweggeht“.

Jason Isaac, CEO des Instituts sagte, eine Abrechnung der Ausgaben sei längst überfällig.

„Die Steuerzahler haben Dutzende Milliarden Dollar für die Subventionierung von Elektrofahrzeugen ausgegeben, und zwar durch direkte Steuergutschriften, Produktionsanreize, Zuschüsse für Ladeinfrastruktur und ein Netz von regulatorischen Auflagen, die zusätzliche Kosten auf die Verbraucher abwälzen“, erklärte er gegenüber RCI. Das dichte Netz aus Vorschriften und Steuergutschriften habe die Ausgaben undurchsichtig gemacht und „es den Regulierungsbehörden ermöglicht, die Standards so zu manipulieren, dass die tatsächlichen Kosten verschleiert wurden“.

Gewaltige Verluste

Außerhalb des staatlichen Bereichs sieht der Markt für Hersteller von Elektrofahrzeugen düster aus. Am 6. Februar gab Stellantis einen **Verlust** von 26 Milliarden Dollar in seinem Elektrofahrzeuggeschäft bekannt. Ford ist es nie gelungen, Käufer für eine Elektroversion seines Pickups F-150 zu gewinnen, der seit vielen Jahren das meistverkaufte Auto in Amerika ist, und gab vor zwei Monaten bekannt, dass es bis 2027 **Verluste** in Höhe von 19 Milliarden Dollar aus seinen EV-Projekten absorbieren wird. In einer Gewinnbekanntgabe in diesem Monat gab **Honda** große Verluste im EV-Bereich für 2025 bekannt, die das Unternehmen nun fast 5 Milliarden Dollar gekostet haben.

Zwischen diesen dramatischen Verlusten lag General Motors, dessen Vorstandsvorsitzende Mary Barra sich offen für Elektrofahrzeuge **ausgesprochen** hat. Im vergangenen Monat gab General Motors eine **Abschreibung** in Höhe von 6 Milliarden Dollar bekannt, wodurch sich die Verluste von GM im Bereich Elektrofahrzeuge auf insgesamt 7,6 Milliarden Dollar summieren. Der deutsche Automobilhersteller Volkswagen verzeichnete einen Rückgang der Verkäufe seiner Elektroautos in den USA – sie brachen im letzten Quartal 2025 ein, nachdem die staatlichen Zuschüsse für Käufer ausgelaufen waren. Führungskräfte von VW erklärten im vergangenen Jahr, dass das Unternehmen weiterhin bereit sei, 180 Milliarden Dollar in seine Elektroauto-Projekte zu investieren, was eine leichte **Reduzierung** gegenüber den ursprünglichen Schätzungen darstellt, aber sein Flaggschiffmodell, der ID4, ist das am **wenigsten** verkaufte Auto in den Vereinigten Staaten.

Die Trump-Regierung scheint gegen massive Ausgaben für Elektrofahrzeuge zu sein, hat sie doch wiederholt erklärt, dass sie eine Energiepolitik anstrebt, die sich auf widerstandsfähige, zuverlässige und kostengünstigere Energiequellen als die erneuerbaren Energien konzentriert, die Teil der Net Zero-Pläne sind. Am 12. Februar **kündigte** Trump an, dass er das Dekret aus der Obama-Ära widerrufen werde, das Treibhausgase als ein **Problem** der öffentlichen Gesundheit einstufte, das reguliert werden sollte. Diese Feststellung war der wichtigste regulatorische Pfeiler, auf dem die darauf folgenden Maßnahmen zur

Förderung grüner Energie beruhten.

Es ist jedoch noch unklar, welche Maßnahmen die Trump-Regierung in Bezug auf Elektrofahrzeuge ergreifen wird, wenn überhaupt welche.

Im Energieministerium, das die Biden-Regierung als Speerspitze der Net Zero-Initiative umfunktioniert hat, deutete ein Sprecher an, dass sich bislang wenig geändert habe. Wie immer kann es schwierig sein, bestimmte Fäden aus dem Gewirr der Bundesausgaben herauszuziehen, aber was Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte angeht, haben die Energiebeamten der Trump-Regierung keine konkreten Änderungen am Programm für fortschrittliche Transport- und Fahrzeugherstellung genannt, obwohl sie angedeutet haben, dass einige Änderungen bevorstehen könnten.

„Das Amt für Energiedominanz-Finanzierung hat die gründliche Überprüfung jedes Projektes in seinem Portfolio abgeschlossen und damit sichergestellt, dass jeder Steuerdollar zur Förderung der Interessen der Vereinigten Staaten verwendet wird. Die Überprüfung ist abgeschlossen – die Maßnahmen zur Aufhebung oder Überarbeitung von Darlehen und bedingten Zusagen dauern noch an“, erklärte eine Sprecherin gegenüber RCI. Beamte der EPA gaben an, dass sie „das Programm für saubere Schulbusse aktiv überprüfen und überarbeiten“.

Obwohl Bidens Verkehrsministerium im vergangenen Jahr heftige Kritik einstecken musste, als bekannt wurde, dass es im Rahmen seines 7,5 Milliarden Dollar schweren National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI)-Plans nur [acht](#) Ladestationen gebaut hatte, scheint die Trump-Regierung entschlossen zu sein, diese Gelder auszugeben.

„In nur fünf Monaten seit der Veröffentlichung der überarbeiteten NEVI-Richtlinien konnte Minister (Sean) Duffy 39 % mehr NEVI-Mittel bereitstellen als die Biden-Regierung in drei Jahren“, sagte ein Sprecher.

Die neuesten NEVI-Statistiken zeigen laut einer [Erhebung](#) der North Carolina State University etwa drei Dutzend Stationen und 148 Anschlüsse in 12 Bundesstaaten.

Den von RCI kontaktierten Experten zufolge sollte eine Aufstellung darüber erstellt werden, was die Steuerzahler der EV-Industrie zur [Verfügung](#) gestellt haben. Sie waren sich jedoch einig, dass dies bisher niemandem gelungen ist.

Ebenso bleibt abzuwarten, wie viel von diesen Ausgaben in einer Branche verschwendet werden könnte, die staatliche Unterstützung genossen hat. Aber wenn einige der Projekte scheitern, werden die 500 Millionen Dollar, die bei Solyndra verloren gingen und damals einen Skandal auslösten, wie Kleingeld erscheinen.

„Es gab massive, steigende Verluste, die irgendwo ausgeglichen werden

müssen“, sagte Pyle. „Washington hat den Autoherstellern einen Zeitplan für Effizienzstandards aufgezwungen, und die Autohersteller haben sich damit abgefunden. Die Menschen sollten sich vehement gegen alles wehren, was verbindlich vorgeschrieben ist, was aber genau das ist, was die Regierung tut.“

This article was originally published by RealClearInvestigations and made available via RealClearWire.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/01/bad-bets-massive-ev-subsidies-not-paying-off/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE