

Zum Fliegen.

Die Zukunft gehört dem Zeppelin

Die Vision, in 30 Jahren CO₂-neutral fliegen zu wollen, soll das Volk bei Laune halten. Die komplizierte vielstufige Generierung von Synthesetreibstoff aus Licht und Luft erfordert ungefähr das Doppelte an Energie, die im Endprodukt dann zur Verfügung steht. Woher nur soll diese regenerative Energie herkommen in Konkurrenz zur E-Mobilität und dem riesigen Bedarf der Zement- und Hüttenwerke an Wasserstoff? Minister Al-Wazir schätzt, dass alleine für den derzeitigen Flugverkehr 40 Prozent des deutschen Stroms abgesaugt würden. Al-

so importieren? Und CO₂-neutral ist längst nicht klimaneutral, denn in Flughöhe gibt es keine biologische Assimilation, keine ozeanische Aufnahme und keine mineralische Bindung des Verbrennungsprodukts CO₂. Und bewusst unterschlagen wird der Einfluss des Verbrennungsprodukts Wasser, das als Kondensstreifen erheblich in die Albedo eingreift und die Ausstrahlung reduziert, insbesondere nachts. Auch wenn der Luftverkehr nur mit etwa 3 Prozent zum Klimagas CO₂ beiträgt, liegt die Wirkung wegen der Sondereffekte aber bei etwa 10 Prozent.

Der derzeitige Massen-Luftverkehr ist ein Auslaufmodell, auch wenn von mit Braunkohlestrom angetriebenen Lufttaxi schwadroniert wird. Die

Zukunft gehört dem Lastesel Zeppelin, allerdings behäbig und wetterempfindlich. Das gescheiterte Projekt Cargolifter war zu früh dran. Die große Oberfläche könnte sogar für Fotovoltaik-Folien genutzt werden und in sonnigen Regionen das „Fahren“, wie es in der Fachsprache heißt, autark machen. Anstatt dem irren teuren unbrennbaren Helium sollte bei heutiger Technik der viel auftriebsstärkere und weitaus billigere Wasserstoff genutzt werden können. Wasserstoff kann übrigens nicht explodieren, sondern nur brennen, gerade so wie Kerosin. Ausnahme Knallgas-mischung mit reinem Sauerstoff.

*Hartmut Rencker
Mainz*

»Der derzeitige Massen-Luftverkehr ist ein Auslaufmodell, auch wenn von mit Braunkohlestrom angetriebenen Lufttaxi schwadroniert wird.«

Hartmut Rencker