

Scheuklappen und Landeklappen – Annalena auf dem Weg nach Fidschi

geschrieben von AR Göhring | 17. August 2023

von Hans Hofmann-Reinecke

Um es vorweg zu nehmen, hier soll keineswegs die Sinnhaftigkeit der Reisetätigkeit einer Außenministerin in Frage gestellt werden, denn sie fliegt ja nur zum Wohle des deutschen Volkes um die Welt. Dafür müssen Umwelt und Steuerzahler die eine oder andere Kröte schlucken. So etwa auf dem Flug Richtung Australien zu Beginn dieser Woche. Da wurden größere Mengen Treibstoffs in die Luft abgelassen. Mußte das denn sein?

Oben schnell und unten langsam

Wenn die Strömung der Luft um ein Flugzeug herum genügend Auftrieb erzeugt, um sein Gewicht zu tragen, dann fliegen wir. Dieser Auftrieb hängt hauptsächlich von Größe und Gestalt der Tragflächen ab, und er nimmt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu. Dreifache Geschwindigkeit heißt also neunfacher Auftrieb – *ceteris paribus*.

Im Reiseflug soll ein Flieger schnell sein, etwa 870 km/h; am Boden, bei Start und Landung aber möglichst langsam – sagen wir ein Drittel davon, also 290 km/h. Der Auftrieb wäre bei dieser Geschwindigkeit aber nur noch $1/9 = 11\%$ des Auftriebs im Reiseflug – und beides mal soll der ganze Flieger in der Luft bleiben?

Das funktioniert nur deshalb, weil die Luft am Boden etwa viermal so dicht ist wie oben, weil der Pilot die Nase des Fliegers bei Start und Landung nach oben nimmt, und weil Auftriebshilfen, vulgo „Landeklappen“, ausgefahren werden, die für zusätzlichen Auftrieb sorgen – aber auch für mehr Luftwiderstand.

Landeklappen auch zum Start

Besagte Auftriebshilfen sind auch beim Start nötig, denn auch da ist das Flugzeug ja noch langsam. Wenn es dann aber auf Strecke geht, dann sind die Dinger hinderlich, weil sie enorm bremsen. Deswegen fährt sie der Pilot nach dem Abheben schrittweise wieder ein, was für den Passagier durch ein gesundes Surren bemerkbar wird, und im Cockpit durch eine Anzeige.

Falls das Surren ausbleibt, dann haben wir Pech gehabt – keine Chance den Flug fortzusetzen, man würde das Ziel niemals erreichen, weil die Klappen zu sehr bremsen. Man kehrt also zum Ausgangsort zurück. Da aber – aus diversen Gründen – das maximal zulässige Abfluggewicht deutlich über dem maximalen Landegewicht liegt, ist die mit Sprit vollgepumpte Maschine jetzt zu schwer. Um das zu korrigieren wirft man nicht etwa

Passagiere oder Gepäck ab, sondern Treibstoff.

Im Fall von Annalenas Flug waren das, nach Presseberichten, 80 Tonnen. Und das sogar zwei Mal, denn die Reparatur nach der ersten abgebrochenen Reise war erfolglos! Zweimal hintereinander dasselbe Spektakel, welches so manchem Flieger in seiner ganzen Karriere kein einziges Mal passiert.

Teurer Regen

Da wurden dann also aus ca. 2.000 m Höhe 2 x 80 Tonnen Kerosin abgeworfen, die in der Luft evaporierten, also nicht als Regen unten ankamen, die aber letztlich ihren Weg finden werden, um sich in CO₂ und H₂O zu verwandeln.

Der Preis pro Tonne für die Airline – in diesem Fall die Bundeswehr – beträgt ca. \$600. In diesem Fall wurden also gerade mal

$$2 \times 80 \text{ t} \times 600 \text{ \$/t} \approx \$100.000 \approx \text{€}100.000$$

In die Luft gepustet. Dafür muß dann ein braver Arbeiter zehn Jahre lang seine Steuern abdrücken. So geht Gerechtigkeit.

Und noch etwas: Besagte 160 t Kerosin sind umgerechnet etwa 200.000 Liter. Ein sparsamer Dieselfahrer käme damit drei Millionen Kilometer weit, und 200 sparsame Dieselfahrer könnten damit ihren Jahresbedarf decken, bzw. sie müßten vom Auto aufs Lastenfahrrad umsteigen, um Annalenas Flugpannen klimamäßig zu kompensieren.

Das ist nicht schön. Aber man hat uns ja freundlicher Weise Scheuklappen verpaßt, damit wir all das Leid nicht sehen müssen.

Dieser Artikel erschien zuerst im Blog des Autors Think-Again. Sein Bestseller „Grün und Dumm“ ist bei Amazon erhältlich.

Deutschlands nukleare Zukunft – welche kann das sein?

geschrieben von AR Göhring | 17. August 2023

von Hans Hofmann-Reinecke

Die Energiewende ist gescheitert und wir stehen vor einem Scherbenhaufen: stillgelegte, teils unbrauchbare Kernkraftwerke, Sondermüll von Zigtausenden ausgedienter Windräder und eine instabile

Stromversorgung, die für die Industrie zu teuer ist. Früher oder später muß mit dem Wiederaufbau der elektrischen Infrastruktur in Deutschland begonnen werden. Welcher Technologie sollte man dann folgen?

Eine Lüge nationaler Tragweite

Eine gutgläubige Bevölkerung war auf die Lüge hereingefallen, Kernkraft sei riskant. Diese Behauptung wurde von Ideologen ohne naturwissenschaftliches oder technisches Verständnis aufgestellt, und von den Medien durch dramatische Propaganda verbreitet. Mit dem Abschalten der letzten Kernkraftwerke im April dieses Jahres war dann allerdings ein erster Gesinnungswandel unter den Deutschen zu beobachten.

Die öffentlichen Rundfunkanstalten werden wohl bald zugeben müssen, dass 2011 in Japan zwar 18.000 Personen durch Tsunami und Erdbeben ihr Leben verloren, aber nur eine im Kernkraftwerk von Fukushima. Und man wird mit Schrecken einsehen müssen, dass Inkompetenz beim Krisenmanagement der Flut im Ahrtal mehr Menschenleben gefordert hat (über 135) als der Reaktorunfall von Tschernobyl 1986 (weniger als 100).

Die Qual der Wahl

Beim Wiederaufbau der deutschen Energieversorgung wird man dann eines Tages vor einer Reihe nuklearer Optionen stehen, die sich hinsichtlich Größe und Funktionsweise deutlich unterscheiden. Einige dieser Technologien sind schon seit Langem verfügbar, andere sind innovativ. Über alle wird aber schon heute geschrieben und diskutiert.

Zur Erläuterung ein kurzer Blick auf den Atomkern. Sein Durchmesser ist etwa ein Hunderttausendstel des ganzen Atoms, und er ist seinerseits aus noch kleineren Teilchen, den Nukleonen zusammengesetzt. Der kleinste Kern besteht aus nur einem Nukleon, die schwersten haben über 200. Schwere Kerne können Energie freisetzen, wenn sie sich in kleinere Bruchstücke zerteilen. Das ist Kernspaltung. Umgekehrt geben leichte Kerne Energie ab, wenn sie sich in einer Fusion zu einem größeren Kern zusammenballen.

Bei diesen Vorgängen wird pro Atom die Millionenfache der Energiemenge frei, wie sie bei Verbrennung entsteht.

KKW – Das bewährte Arbeitstier

Die traditionellen Kernkraftwerke, so wie wir sie kennen, gingen zum ersten Mal Mitte der 50er Jahre in der UdSSR und in England ans Netz. Heute sind weltweit 440 in Betrieb, mit einer Gesamtleistung von 390 Gigawatt elektrisch. Pro Kraftwerk sind das ca. 900 Megawatt; die älteren liegen unter diesem Durchschnitt, die modernen deutlich darüber.

Rund zwei Drittel sind vom Typ PWR (Druckwasserreaktor). Sie arbeiten mit niedrig angereichertem Uran. Als Kühlmittel und Moderator wird

Wasser verwendet, welches über Wärmeaustauscher Dampf erzeugt, der eine Turbine antreibt. Andere sind vom Typ BWR (Heißwasserreaktor), in denen das Wasser aus dem Reaktor direkt den Dampf für die Turbinen liefert. Und es gibt vereinzelt noch andere Typen.

Zurzeit sind 60 KKW im Bau, alle vom Typ PWR. Die werden einst rund 100 GW liefern. Bis 2050 rechnet die *International Energy Agency* mit einem Anstieg der KKW-Gesamtleistung auf 590 GW.

SMR – Der Kraftzwerger

Diese Arbeitstiere mit Leistungen bis zu 1.600 Megawatt – genug, um einige Millionen Haushalte zu versorgen – sind von gigantischen Ausmaßen. Insbesondere haben sie Bauteile, die zu groß für den Transport sind, sodaß sie vor Ort aufwändig und teuer gefertigt werden müssen. Es scheint also attraktiv, kleinere Reaktoren zu bauen.

Dazu gibt es derzeit intensive Entwicklungsarbeit, aber es gibt auch Erfahrung aus dem militärischen Bereich, wo solche „Kleinreaktoren“ (*Small Modular Reactors = SMR*) zum Antrieb von „Atom-U-Booten“ und Flugzeugträgern seit langer Zeit genutzt werden.

Eine zivile Anwendung schwimmt im Eismeer vor Sibiriens Küste, auf einem Kahn namens „Akademik Lomonossow“, und versorgt die Stadt Pevek mit Strom und Wärme.

Der SMR muß allerdings mit höher angereichertem Uran betrieben werden als sein großer Bruder. Statt ca. 4% sind jetzt 20 % erforderlich, um in dem kleineren Reaktorvolumen die Kettenreaktion zur Kernspaltung aufrecht zu halten.

Wenn auch die technische Machbarkeit des SMR gesichert ist, so bleibt die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Braucht ein SMR mit einem Zehntel der Leistung eines großen KKW auch nur ein Zehntel an Personal und Infrastruktur? Die Baukosten pro Megawatt mögen niedriger sein, aber der Betrieb ist vermutlich beim großen KKW billiger, dank der *Economies of Scale* (große Einheiten sind effizienter, siehe Flugzeuge oder Schiffe, Prinzip von Brunel).

FBR – Der Schnelle Brüter

Reaktoren funktionieren mit Neutronen, die bei der Kernspaltung entstehen, und die dann weitere Spaltungen verursachen. Damit sie das tun werden sie im KKW und im SMR erst in Wasser abgebremst, welches gleichzeitig zum Abtransport der Hitze zu den Turbinen dient. Dabei wird nur ein kleiner Prozentsatz des Brennstoffs genutzt, und im restlichen Material entstehen unerwünschte radioaktive Substanzen, mit teilweise sehr langen Halbwertszeiten.

In einem schnellen Reaktor (Schneller Brüter, *Fast Breeder Reactor*, FBR) werden die Neutronen nicht abgebremst; die dadurch verursachten

nuklearen Prozesse erlauben nun einerseits eine wesentlich bessere Nutzung des Brennstoffs, andererseits entsteht weniger langlebige Radioaktivität.

Das sind wichtige Vorteile. Die technologischen Herausforderungen sind allerdings gewaltig. Es gibt derzeit einige FBRs in Rußland im kommerziellen Einsatz. Im Westen gab es mehrere Prototypen (z.B. Dounray, Superphénix), die ein kurzes Leben hatten, geplagt von technischen und politischen Problemen.

Eine vielversprechende Entwicklung ist heute der „Dual Fluid Reactor (DFR)“, mit Kernbrennstoff und Kühlung in getrennten Kreisläufen.

Kernfusion – zu schön, um wahr zu sein?

Fusion ist zwar auch Kernphysik, hat aber mit der Spaltung nichts gemein. Hier müssen zwei leichte Atomkerne, beide positiv geladen, erst einmal die gegenseitige Abstoßung überwinden, bevor sie verschmelzen können. Seit den 1950ern arbeitet man an einer Lösung. Wann wird es klappen? „Es dauert noch 30 Jahre“, ist die Antwort, „...und es wird immer so sein.“

Zwei gigantische Projekte sind ITER und NIF. In letzterer Anlage wurde kürzlich ein Netto-Energiegewinn erzielt: 3,15 Megajoule Output durch Fusion bei 2,05 Megajoule Input durch Laserstrahlen (n. b. 3,60 Megajoule wäre dasselbe wie eine Kilowattstunde; bei NIF spielt sich alles jedoch in Micro- oder Nanosekunden ab). Das ist ein phantastischer Meilenstein, aber:

“Scientists have warned that the technology is far from ready to turn into viable power plants”. (Wissenschaftler haben gewarnt, daß die Technologie noch lange nicht bereit ist, in realisierbare Kraftwerke umgewandelt zu werden).

Kontrollierte Fusion ist um Größenordnungen komplizierter als Kernspaltung. Das wird deutlich, wenn man den ersten von Enrico Fermi gebauten Reaktor mit den gigantischen Baustellen von ITER oder NIF vergleicht. Fermis „Pile 1“ stand im Keller unter einem Sportplatz.

Neben ITER und NIF gib es noch eine ganze Reihe anderer Projekte, darunter auch *Startups*, die es mit Hilfe von *Venture Capital* versuchen. Man kann ihnen und uns nur viel Glück wünschen.

Fazit

Welche dieser Option sollte man eines Tages für Deutschland realisieren?

Zu dem Zeitpunkt, da die Mehrzahl der Windräder ihre Laufzeit beendet haben wird, und zu dem die Mehrheit der Bürger der Kernenergie mit

vorsichtiger Aufgeschlossenheit gegenüber stehen wird, müssen Unfälle oder Ausfälle um jeden Preis vermieden werden. Das wird keine Zeit für Experimente sein. Da wird man auf die bewährten Arbeitstiere zurückgreifen, die PWR, von denen derzeit weltweit 60 im Bau sind.

Und wer soll die in Deutschland bauen und betreiben, wo Ingenieure und insbesondere die Kerntechnik abgeschafft wurden? Das machen dann die Chinesen, so wie sie das auch in anderen Entwicklungsländern tun.

(n. b. Abkürzungen wie SMR oder FBR etc. sind nicht standardisiert. Sie finden in der Literatur möglicherweise andere Bedeutungen als hier).

Dieser Artikel erschien zuerst im Blog des Autors Think-Again. Sein Bestseller „Grün und Dumm“ ist bei Amazon erhältlich.

Schweizer TV-Wetterdienst liefert regelmäßig falsche Temperatur-Vorhersagen

geschrieben von AR Göhring | 17. August 2023

von AR Göhring

SRF Meteo, ein Schweizer Analog zur ARD/ZDF-Wettervorhersage, hat nach Informationen der *Weltwoche* bei weitem zu hohe Temperatur-Vorhersagezahlen geliefert. Grund laut Chef Bucheli: die außerordentliche Hitze! Mit dieser sei das Meßsystem überfordert.

Ich war vor kurzem in Zürich und wurde von Regen und 18°C begrüßt – Anfang August! Mit den „außerordentlichen Temperaturen“ meinte Meteo-Chefmeteorologe Thomas Bucheli wahrscheinlich die heißen Tage im Juli, die im Tal auch in der Schweiz nicht ungewöhnlich waren.

Die *Weltwoche* beobachtete die Seite des Wetterdienstes und stellte fest:

Gerade bei beliebten Ferenzielen im Mittelmeerraum lieferten die Wetter-App und die Webseite von SRF Meteo in den letzten Wochen übertriebene Zahlen, wie die *Weltwoche* in der aktuellen Ausgabe schreibt. Sie lagen höher als die eigentlichen Werte – bis zu acht Grad.

In den anderen DALCH-Ländern kennt man den Unfug von den 48°C (Bodentemperatur?) der ESA, die in Südeuropa herrschen sollten.

Bucheli gab immerhin zu, daß falsche Daten angegeben wurden, die aber nicht manuell geändert werden können. Daher müsse es die Elektronik sein, die spannt. Denn wenn die Temperaturfühler zu heißen Temperaturen ausgesetzt seien, würden sie „überschießen“. Selbst wenn das stimmen würde: Sind die Meteo-Meßfühler so schlecht, daß sie keine Toleranz nach oben haben? Unglaublich.

Seltsame Erklärungen für falsche Vorhersagen sind beim SRF-Meteo nicht unbekannt: Wetterfrosch Luzian Schassmann erklärte im April, in Mitteleuropa der kälteste April seit über 20 Jahren, die Temperaturen würden nur so kühl empfunden, weil es sonst immer so heiß sei. „Empfinden“ bei SRF-Meteo auch die elektronischen Thermometer? Sonst messen sie ja...

Klimaschau 158: Offshore-Windparks verändern das marine Ökosystem

geschrieben von AR Göhring | 17. August 2023

Thema der 158. Ausgabe der Klimaschau: Offshore Windparks sind ökologisch nicht ganz so unschuldig wie gedacht

Es rollt was auf uns zu! Klimanotstand oder Hysterie? mit Fritz Vahrenholt

geschrieben von AR Göhring | 17. August 2023

Philip Hopf vom HKCM-Kanal sprach schon mit Horst Lüdecke von EIKE. Gerade folgte ein Gespräch mit Fritz Vahrenholt.

In diesem Video spricht Hopf mit Prof. Dr. Fritz Vahrenholt. Klimanotstand oder Hysterie? Klartext Interview mit Prof. Dr. Fritz Vahrenholt.