

# Grünes Getue: Effekthascherei oder Dummheit?

geschrieben von Chris Frey | 28. August 2023

## Duggan Flanakin

Vor zwei Jahren plädierte der Guru der industriellen Ökologie Roland Geyer in der Zeitung The Guardian für ein sofortiges Verbot fossiler Brennstoffe. Seine Begründung? „Die Zeit wird knapp, um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen und einen katastrophalen Klimawandel zu vermeiden.“

Geyer bewertet Strategien zur Vermeidung von Umweltverschmutzung auf der Grundlage von Wiederverwendung, Recycling sowie der Substitution von Materialien und Technologien in den Bereichen Kunststoffe, Photovoltaik, Metalle und Kraftfahrzeuge. Er ist überzeugt, dass die Industriegesellschaft ohne weitere Nutzung fossiler Brennstoffe fortbestehen kann. Aber hat er Recht, oder ist er nur ein Spinner, der seinen eigenen Pressemitteilungen glaubt?

Der Senator des Bundesstaates New York George Borrello (ein Republikaner) beschloss kürzlich, Geyer und seine Mitstreiter gegen fossile Brennstoffe beim Wort zu nehmen. Letzten Monat brachte er einen Gesetzesentwurf ein, der vorschreibt, dass die Herstellung und der Vertrieb von Elektrofahrzeugen, Windturbinen, Solarkollektoren und die Infrastruktur zur Verbesserung des Stromnetzes ausschließlich mit Wind- und Solarenergie erfolgen darf – keine fossilen Brennstoffe, nicht einmal Kernenergie, nicht im Staat New York.

Borrello erklärte: „Man sagt uns, dass wir sofort auf Wind- und Solarenergie umsteigen müssen, weil wir unseren Staat und unseren Planeten verschmutzen. Wenn das stimmt, sollte keine Energie aus fossilen Brennstoffen für die Entwicklung von Wind- und Solartechnologie verwendet werden“. Schließlich, so Borrello, „stehen die [anhaltenden, umfangreichen] Umweltbelastungen durch Kohlekraftwerke, Dieselkraftstoff und den Abbau von Seltenerdmetallen ... im Widerspruch zu den erklärten Zielen derjenigen, die die Klima-Agenda vorantreiben.“

Dennoch, so Borrello, wird heute „Kohle verbrannt, um Stahl für die Fundamente, Türme und Flügel von Windkraftanlagen zu schmieden. Dieselgetriebenes schweres Gerät transportiert Komponenten, räumt Standorte, gräbt Fundamente aus und baut die Struktur zusammen. Solarmodule erfordern den Abbau von Seltenerdmineralien und sind auf Kohle als primäre Energiequelle für den Herstellungsprozess angewiesen.“

Borrello sagte: „Wenn Geyer und seine Klimakatastrophisten-Kollegen wirklich glauben, dass fossile Brennstoffe abgeschafft werden müssen,

dann sollte [New York] nicht die Verbreitung von Strukturen finanzieren, deren Herstellung, Transport und Installation erhebliche Emissionen verursachen“. Doch wie Kalifornien, die meisten Neuenglandstaaten und andere tugendhafte Staaten, die Fracking, Pipelines und sogar Gasgeräte verboten haben, importiert New York fossile Brennstoffe aus benachbarten Staaten, um seinen eigenen Energiebedarf zu decken.

Sollte das Borrello-Verbot in Kraft treten, könnte es sich auch auf die mehr als 6000 **Nebenprodukte** der Gewinnung und Raffination fossiler Brennstoffe erstrecken – Produkte, die von Brillen über Kreditkarten, Wasserrohre, Nagellack und Schwimmwesten bis hin zu Toilettensitzen reichen. Ein typisches Auto besteht heute aus etwa 260 Pfund **Kunststoffen**, die alle aus fossilen Brennstoffen hergestellt wurden. Aber selbst ein Verbot fossiler Brennstoffe, das die Nebenprodukte nicht ausschließt, würde die Kosten (und die Abfallmenge) für jedes einzelne dieser Nebenprodukte erheblich erhöhen.

Geyer rühmt sich, dass ein Verbot fossiler Brennstoffe durchaus machbar ist, da die Gesellschaft das Verbot von verbleitem Benzin und Fluorchlorkohlenwasserstoffen überlebt hat. Alles, was wir brauchen, sind Ersatzstoffe – und die gibt es nicht nur, sondern sie sind durch die Nutzung von Solar- und Windenergie im großen Maßstab auch wettbewerbsfähig. Wärmepumpen, so versichert er uns, senken häufig die Heizkosten. Für Eiferer wie Geyer spielen Kosten und Materialverfügbarkeit keine Rolle. Reichen Sie bitte das Kool-Aid weiter.

Die Teilnahme an den zahlreichen Kundgebungen zum Thema „Null fossile Brennstoffe“ [Net Zero] ist so erheiternd. Ein Redner nach dem anderen versichert uns, dass wir, wenn wir in den nächsten sieben Jahren Dutzende von Billionen Dollar (oder Euro oder Yen) ausgeben, bis 2030 völlig frei von fossilen Brennstoffen sein können! Oder zumindest bis 2045 (wenn der Planet nicht in Flammen aufgeht, weil wir zu lange gezögert haben).

Kaltes Wasser auf eine solche Euphorie erscheint fast schon böse, aber andererseits wird die Ökonomie seit langem als die „düstere“ Wissenschaft bezeichnet. Um fossile Brennstoffe allein für den Transport zu ersetzen, müssen in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten alle Bergbau-, Landwirtschafts-, Bau- und anderen schweren Maschinen elektrifiziert werden. Aber ist das technisch überhaupt machbar – und kann sich die Gesellschaft den Preis dafür leisten?

Die moderne **Landwirtschaft**, die den größten Teil der Welt ernährt, ist auf Flotten schwerer Fahrzeuge und Maschinen angewiesen – von Pickups bis hin zu riesigen Traktoren und Mähdreschern, die bis zu 15 Tonnen wiegen können. Diese Fahrzeuge arbeiten vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung, oft auf mehreren Baustellen. Damit ein elektrischer Mähdrescher oder Traktor mit der Leistung heutiger dieselbetriebener Maschinen mithalten kann, sind riesige Batterien erforderlich, die

extrem schnell aufgeladen werden müssen [oft auf dem Feld, kilometerweit von Steckdosen entfernt].

Trotz dieser Herausforderungen gehen die britischen [Analysten](#) Peter Harrop und Michael Dent davon aus, dass der Markt für Elektrofahrzeuge im Baugewerbe, in der Landwirtschaft und im Bergbau jährlich auf 100 Milliarden Dollar anwachsen könnte. Kubota und John Deere haben Konzeptmodelle von Elektrotraktoren entwickelt, die einen autonomen Betrieb ermöglichen würden, und mehrere Unternehmen haben 30- und 40-PS-Traktoren und landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge gebaut.

Aber es ist ein großer Schritt von einem Prototyp und begrenzten Anwendungen zu einer weit verbreiteten Herstellung und Übernahme durch die kostenbewusste Landwirtschaft. Viele Felder der Landwirte sind nicht zusammenhängend. Mähdrescher, die nur wenige Wochen im Jahr eingesetzt werden, müssen an den Tagen, an denen sie in Betrieb sind, ununterbrochen laufen, ohne zur Ladestation (wahrscheinlich in der Scheune) zurückzukehren.

[John Deere](#) hat angekündigt, bis 2026 in jeder Kategorie von Rasentraktoren und Kompakttraktoren eine elektrische Option einzuführen, plant aber nicht, batterieelektrische Mähdrescher oder Großtraktoren anzubieten. „Das ist einfach nicht machbar“, erklärt Jennifer Hartmann, Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit bei Deere. Was machbar ist, um die Herausforderungen in der Landwirtschaft zu meistern und die Möglichkeiten der elektrischen Energie mit dem Bedarf an Energie in großem Maßstab in Einklang zu bringen, sei „eine Mischung aus elektrischer und Verbrennungsenergie, einschließlich sauberer Biokraftstoffe“.

Im Baubereich führte das britische [Unternehmen](#) HS2 im Jahr 2022 die ersten elektrischen Raupenkräne des Landes ein. Damals waren weltweit erst fünf dieser riesigen Liebherr-Kräne gebaut worden, aber HS2 will bis 2029 dieselfreie Baustellen erreichen. Aber wie lange wird es dauern, bis die weltweit 200.000 riesigen [Baukräne](#) (die meisten davon in asiatischen Ländern) durch ihre elektrischen Pendanten ersetzt sind? Und zu welchen Kosten (wenn man bedenkt, dass ein Kran bis zu 5 Millionen Dollar pro Stück [kostet](#))?

Zu den Emissionen aus dem [Bergbau](#) gehören die Dieselemissionen von mobilen Geräten, die Stromerzeugung (und -nutzung) sowie die Lieferkette und der Transport. Die Gesamtemissionen sind je nach Art des abgebauten Erzes sehr unterschiedlich. Die Umstellung von Diesel auf „nachhaltige“ Kraftstoffe (Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe) würde die Kosten um bis zu 15 Prozent erhöhen, die Kohlendioxid-Emissionen aber um 70 Prozent senken. Die Umstellung auf Wasserstoff-Brennstoffzellen oder vollelektrische Batterien erfordert beträchtliche Investitionen, da auch die riesigen [Muldenkipper](#) für den Bergbau bis zu 5 Millionen Dollar pro Stück kosten.

Heute gibt es weltweit nur ein einziges vollständig elektrisches Bergwerk, aber es laufen mehrere groß angelegte Initiativen zur Umstellung von Bergwerken auf vollständig erneuerbare Energie. Grüne Lieferketten gibt es noch nicht, aber es gibt Bestrebungen in der Pilotphase zur Dekarbonisierung riesiger Transportfahrzeuge. Auch bei diesen Fahrzeugen werden die Vorlaufkosten für Fahrzeuge und Infrastruktur viel höher sein, und es gibt keine genauen Prognosen über die Unterschiede hinsichtlich der Nettokosten über den Lebenszyklus der Fahrzeuge.

Keine der glühenden Kosten-Nutzen-Prognosen für den Ersatz fossiler Brennstoffe durch „erneuerbare Energien“ berücksichtigt die Kosten für den Ersatz von Produkten, die aus Erdölnebenprodukten hergestellt werden, und auch nicht die Zinskosten für die Gelder, die für den Start der erneuerbaren Revolution aufgenommen werden.

Keiner der Eiferer hat den Umfang, geschweige denn die Umweltkosten für die Bereitstellung der Rohstoffe und der Infrastruktur berechnet, die für den Aufbau einer rein elektrisch betriebenen Fahrzeugflotte erforderlich sind, um die rund eine Milliarde Fahrzeuge zu ersetzen, die heute auf den Straßen unterwegs sind und mit Diesel oder Benzin betrieben werden.

In der Realität gibt es nur einen winzigen Prozentsatz an Privatfahrzeugen und noch weniger oder gar keine (außer in der Vorstellung) landwirtschaftlichen und industriellen Fahrzeuge – und alle diese Fahrzeuge sind für die meisten, wenn nicht sogar für alle ihre Teile auf die eine oder andere Weise auf fossile Energie angewiesen.

In Anbetracht des absurden Zeitplans (zumindest), den sich diese Klima-Zeloten für den „Übergang“ gesetzt haben, muss man sich fragen, ob es sich um Effekthascher handelt, die Aufmerksamkeit erregen wollen, oder um Spinner, deren utopische Ideen nicht mit der realen Wirtschaft oder Logistik übereinstimmen.

Borrello ist der Meinung, dass „diejenigen, die blindlings fordern, New York solle rasch auf erneuerbare Energien umstellen, ein politisches Hütchenspiel betreiben, das unsere Umwelt teuer zu stehen kommt. Dieses Gesetz würde weiteren Schaden verhindern, während wir auf Technologien für erneuerbare Energien warten, die nachhaltig, ethisch und in Zusammenarbeit mit dem Ziel, unsere Umwelt wirklich zu schützen, produziert werden können.“

Natürlich hat ein Schneeball eine größere Chance, in der Hölle zu überleben, als eine vernünftige Gesetzgebung im Staat New York. Aber es wäre lustig, eine echte Gesetzesdebatte zu beobachten, bei der die Wichtigtuergewungen wären, entweder für das Gesetz oder für die weitere Nutzung fossiler Brennstoffe zu argumentieren.

*This piece originally [appeared](#) at [RealClearEnergy.org](#) and has been republished here with permission.*

Link:

<https://cornwallalliance.org/2023/08/green-posturing-grandstanding-or-go-ofball/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

---

# Unehrliche, Klima-Angst erzeugende Schlagzeilen

geschrieben von Chris Frey | 28. August 2023

**Jim Steele**

*[Alle Hervorhebungen im Original.]*

*Dieser Beitrag unterstreicht auf eindrucksvolle Weise, was Kuntz (2023) jüngst in seinem ausgezeichnet recherchierten [Beitrag](#) beschrieben hat! Nicht nur hierzulande wird manipuliert, was das Zeug hält. – A. d. Übers.]*

Der Preis für die unehrlichste Klima-Angstmache geht an *USA TODAY*, deren [Schlagzeile](#) lautete:

NATION

Climate Change

Add Topic +

# Dramatic flooding was rare in Vermont's capital. Expect it more amid climate change.



Dinah Voyles Pulver

USA TODAY

Published 5:26 p.m. ET July 12, 2023 | Updated 5:30 p.m. ET July 12, 2023



Water, damage remain after heavy Vermont rains

„Dramatische Überschwemmungen waren in der Hauptstadt von Vermont selten. Angesichts des Klimawandels ist mit mehr zu rechnen.“

Ähnliche katastrophale Behauptungen wurden in der gesamten Click-Bait-Medienlandschaft von der NY Times, der Washington Post, CNN, etc. etc. aufgestellt. Die Medien stellen nur selten einen wissenschaftlichen, historischen Kontext her und ziehen es stattdessen vor, das Wetter als Waffe einzusetzen.

Aber wenn Sie den von der Historischen Gesellschaft von Vermont im Jahre

2002 veröffentlichten [Artikel](#) „*Climate Variability and Socioeconomic Consequences of Vermont's Natural Hazards: A Historical Perspective*“ lesen würden, würden Sie die natürliche Wahrheit über die Überschwemmungen in Vermont erkennen.

In dem Artikel heißt es: „Eine der **größten Gefahren, die die Landschaft von Vermont prägen, sind Überschwemmungen**“. Es vergeht kaum ein Jahr, in dem nicht mindestens in einem der vierzehn Landkreise von Vermont oder vielleicht sogar landesweit ein Überschwemmungsereignis von erheblichem Ausmaß gemeldet wird, so dass dies die größte Gefahr im ganzen Staat darstellt.

Komplexe topografische Barrieren wie die Green Mountains und die Taconics **führen zu erhöhten Niederschlagssummen** ... Die steilen, V-förmigen Täler von Vermont tragen dazu bei, **den Abfluss einzuschränken, wodurch bemerkenswerte Abflusstiefen bei enormen Geschwindigkeiten entstehen**. Bereits 1853 stellte Zadock Thompson diese topografischen Merkmale entlang der Flüsse Winooski, Lamoille und Missisquoi fest, so dass Straßen standardmäßig **nur entlang der offenen Talsohlen gebaut werden konnten, was sie anfällig für Hochwasserschäden machte**.

Die große **Überschwemmung im Jahre 1927** war das Ergebnis von **Rekordniederschlägen**, verursacht von den Überresten eines tropischen Sturms am 3. November, nachdem die Niederschlagssummen im Oktober bereits 50 Prozent über dem Normalwert lagen. Da dieser abklingende Sturm direkt entlang des Rückens der Green Mountains zog, stiegen die Flüsse so schnell an, dass kaum Zeit für eine Warnung blieb.

**Der Winooski River stieg um 12 bis 14 m über seinen normalen Pegel** und verursachte wirtschaftliche Schäden in Höhe von schätzungsweise 30 Millionen Dollar. Beim Hochwasser in Montgomery am 15. Juli 1997 fielen in den Städten Montgomery, Montgomery Center, Lowell und Wolcott **mindestens 150 mm Regen in weniger als sechs Stunden**.

**Montpelier ist besonders anfällig für Überschwemmungen**, da es im Tal des Winooski River liegt, direkt flussaufwärts vom Zusammenfluss mit dem Dog River.

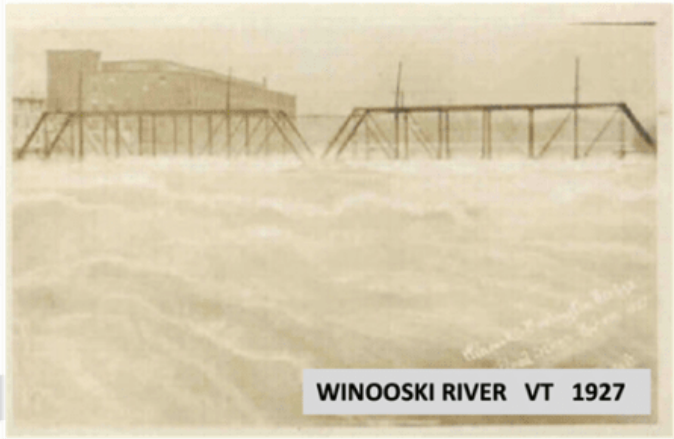
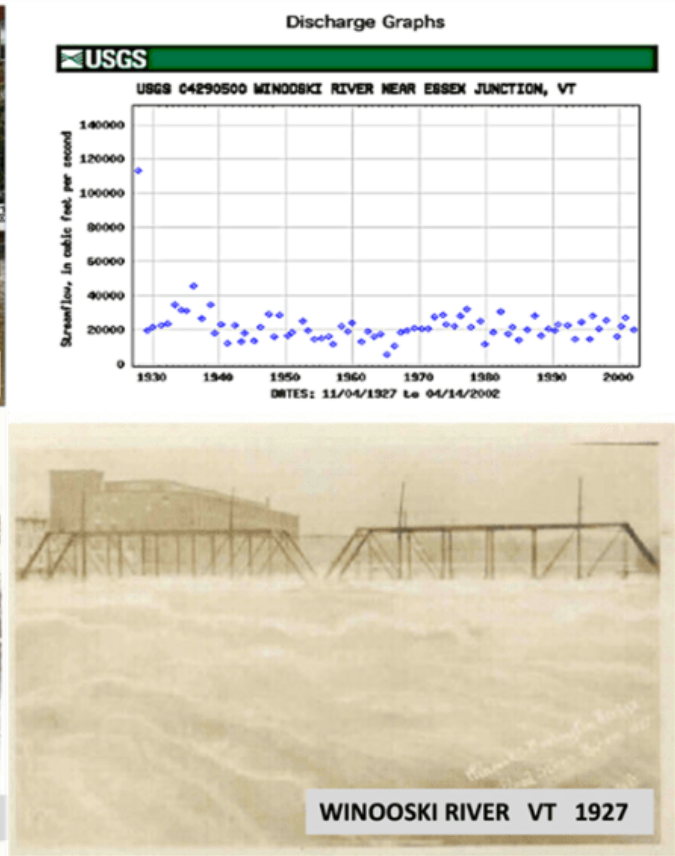
Unten sind Bilder zu sehen: Montpelier, Vermont, vom 11. Juli 2023 und 1927. Im Gegensatz zu den Behauptungen, dass die globale Erwärmung zu mehr Überschwemmungen führt, zeigen die USGS-Abflussaufzeichnungen **nicht einmal den Hauch eines Aufwärtstrends. Und der reißende Winooski River im Jahr 1927:**



MONTPELIER VT, JULY 11, 2023



MONTPELIER VT, 1927



WINOOSKI RIVER VT 1927

This piece originally [appeared](#) at [ClimateRealism.com](#) and has been republished here with permission.

**Autor:** [Jim Steele](#) is an ecologist with a Masters in Biology from San Francisco State University where he served as SFSU's Director of the Sierra Nevada Field Campus from 1984 to 2010.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2023/08/dishonest-climate-fear-mongering-headlines/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

---

# Extremregen ist weiterhin ein chaotisches Ereignis, der DWD hat es aber trotzdem voll im Griff

geschrieben von Chris Frey | 28. August 2023

## Helmut Kuntz

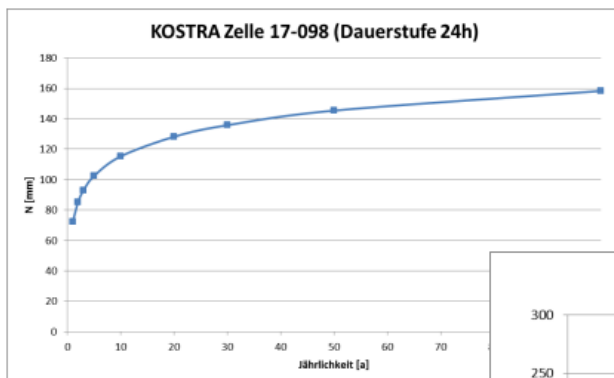
Über Teile von Nürnberg ging am 17. August ein 100-jähriger Starkregen nieder. Wie bei (jedem) Starkregen üblich, soff sofort Unterführungen ab und Autofahrer (die diese „üblichen“ Unterführungen in Nürnberg nicht kennen) mussten wieder aus ihren Autos gerettet werden.

Trotzdem war der Niederschlag sicher heftiger als üblich und deshalb Anlass, einmal nachzusehen, wie die Wiederholrate solcher Ereignisse vom DWD ermittelt wird und welche Vorhersagegenauigkeiten dabei erreicht werden.

## Die Zukunft kennt der DWD bis auf 10.000 Jahre

In einer beispiellosen Fleißarbeit ermittelten Fachkräfte Methoden und Daten der Wetterzukunft in Deutschland. Dabei gelang es ihnen, Extremniederschlagshöhen und deren Wiederholzeiträume für 1.000 oder sogar 10.000 Jahre zu berechnen. Dazu wurden nicht wie sonst üblich Klimasimulationen verwendet, sondern Niederschlagsdaten mit Längen von ca. 60 Jahren (1951 – 2010), teils auch nur ab ca. 1990 oder noch später [1] [2].

### Ermittlung der 1.000- und 10.000-jährlichen Bemessungsniederschläge auf Basis von KOSTRA-2010R:



- Logarithmische Extrapolation:

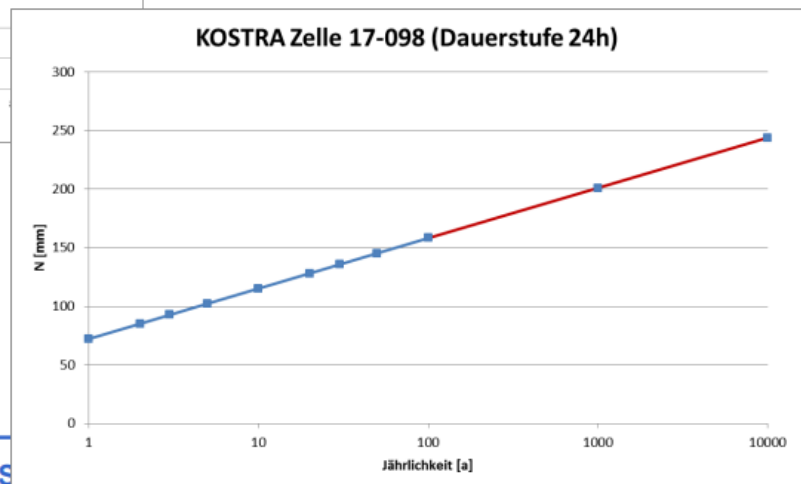


Bild 1 [3] Hochrechnung von Extremniederschlag in die fernste Zukunft

Die höchsten je beobachteten Niederschlagsmengen in Deutschland und Weltweit  
(nach Matsumoto, 1993; Stand: Februar 2019)

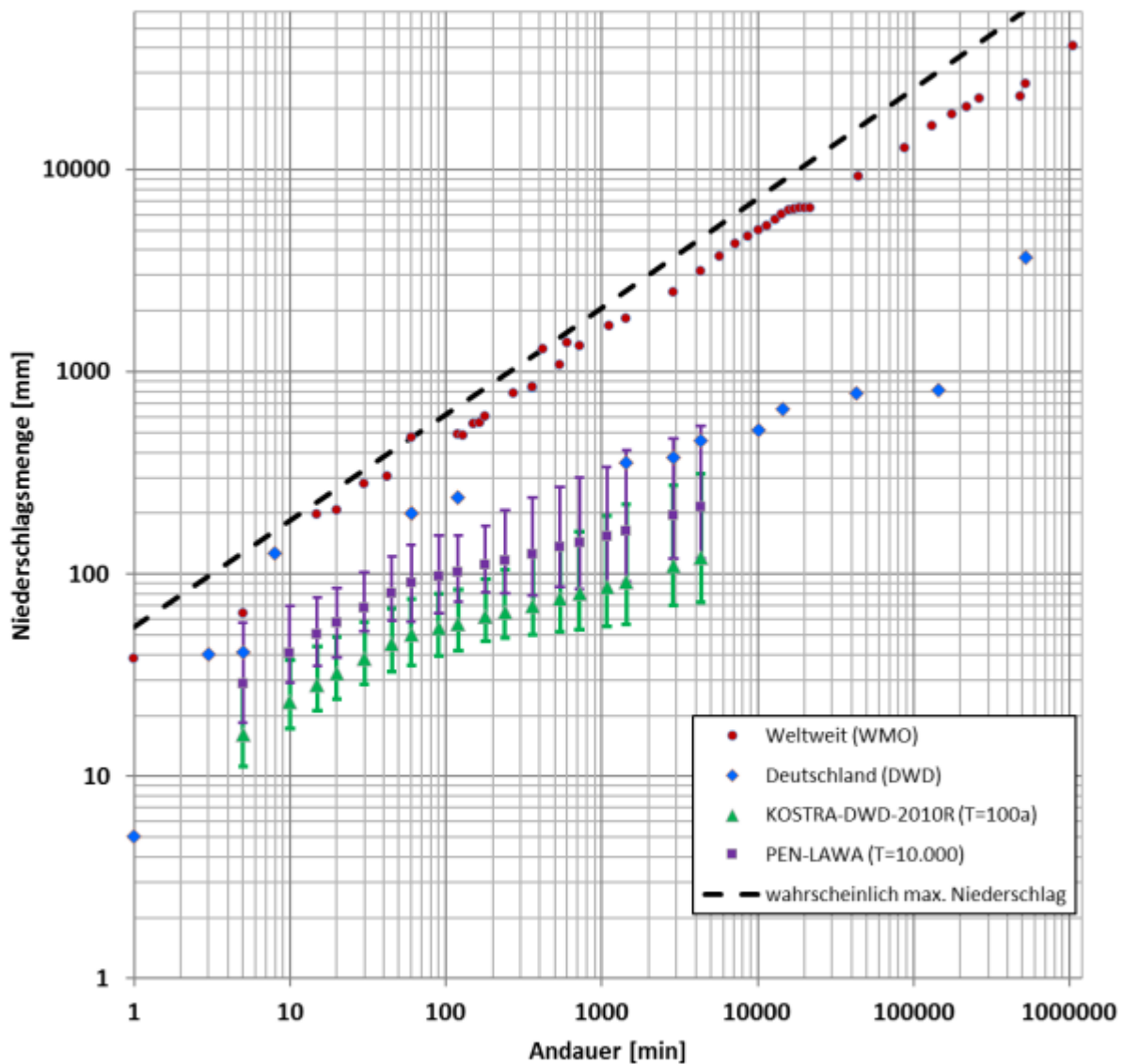


Bild 2 [4] DWD, Hochrechnung (Umrechnung von Niederschlagsmengen auf Ereigniszeiträume) für bis zu 10.000 Jahren

Die Ergebnisse wurden für Deutschland in hoher Gebietsauflösung tabelliert und lassen sich durch Auswahl in einer Deutschlandkarte einfachst aussuchen und laden:

[openko.de/maps/kostra\\_dwd\\_2020.html#12/49.4273/11.0093](https://openko.de/maps/kostra_dwd_2020.html#12/49.4273/11.0093)

Nach Anklicken eines Feldes:

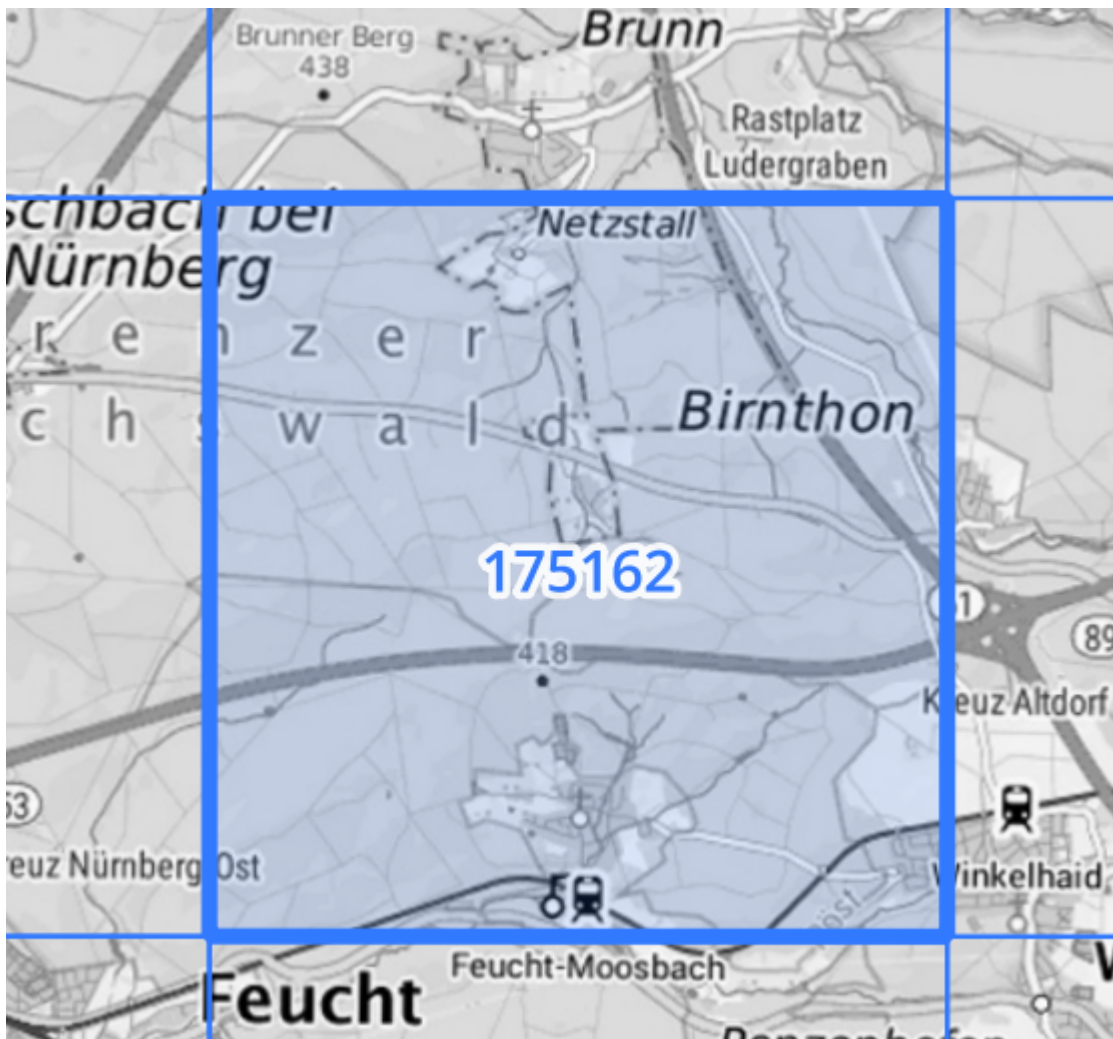


Bild 3 Niederschlagsquadrat 175162 mit Einschluss der DWD-Station Nürnberg-Netzstall (3667)

Erscheint die zugehörige Datentabelle der Extremniederschlagsverteilungen, allerdings eingeschränkt auf maximal 100 Jahre Wiederkehrzeit:

## Rasterfeld 175162

(Zeile 175, Spalte 162)

### Regenspende und Bemessungsniederschlagswerte in Abhängigkeit von Wiederkehrzeit T und Dauerstufe D

Dauerstufe D	Wiederkehrzeit T																		
	1 a	2 a	3 a	5 a	10 a	20 a	30 a	50 a	100 a	1 a	2 a	3 a	5 a	10 a	20 a	30 a	50 a	100 a	
min	Std	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)
5		7,0	233,3	8,5	283,3	9,5	316,7	10,7	356,7	12,6	420,0	14,4	480,0	15,7	523,3	17,3	576,7	19,6	653,3
10		9,3	155,0	11,4	190,0	12,7	211,7	14,4	240,0	16,8	280,0	19,3	321,7	21,0	350,0	23,1	385,0	26,2	436,7
15		10,8	120,0	13,2	146,7	14,7	163,3	16,6	184,4	19,4	215,6	22,3	247,8	24,2	268,9	26,7	296,7	30,3	336,7
20		11,9	99,2	14,5	120,8	16,1	134,2	18,3	152,5	21,4	178,3	24,5	204,2	26,6	221,7	29,4	245,0	33,3	277,5
30		13,4	74,4	16,4	91,1	18,3	101,7	20,7	115,0	24,2	134,4	27,8	154,4	30,2	167,8	33,3	185,0	37,7	209,4
45		15,1	55,9	18,5	68,5	20,5	75,9	23,3	86,3	27,2	100,7	31,3	115,9	33,9	125,6	37,4	138,5	42,4	157,0
60	1	16,4	45,6	20,0	55,6	22,3	61,9	25,2	70,0	29,5	81,9	33,9	94,2	36,7	101,9	40,5	112,5	45,9	127,5
90	1,5	18,3	33,9	22,3	41,3	24,8	45,9	28,1	52,0	32,9	60,9	37,8	70,0	41,0	75,9	45,2	83,7	51,2	94,8
120	2	19,7	27,4	24,1	33,5	26,8	37,2	30,3	42,1	35,5	49,3	40,7	56,5	44,2	61,4	48,7	67,6	55,2	76,7
180	3	21,9	20,3	26,7	24,7	29,7	27,5	33,7	31,2	39,4	36,5	45,3	41,9	49,1	45,5	54,1	50,1	61,3	56,8
240	4	23,5	16,3	28,8	20,0	32,0	22,2	36,3	25,2	42,4	29,4	48,7	33,8	52,8	36,7	58,3	40,5	66,0	45,8
360	6	26,1	12,1	31,9	14,8	35,5	16,4	40,2	18,6	47,0	21,8	54,0	25,0	58,6	27,1	64,6	29,9	73,2	33,9
540	9	28,9	8,9	35,3	10,9	39,3	12,1	44,5	13,7	52,0	16,0	59,8	18,5	64,9	20,0	71,5	22,1	81,1	25,0
720	12	31,1	7,2	38,0	8,8	42,2	9,8	47,9	11,1	55,9	12,9	64,3	14,9	69,7	16,1	76,9	17,8	87,1	20,2
1080	18	34,4	5,3	42,0	6,5	46,8	7,2	53,0	8,2	61,9	9,6	71,1	11,0	77,2	11,9	85,1	13,1	96,4	14,9
1440	24	37,0	4,3	45,2	5,2	50,2	5,8	56,9	6,6	66,5	7,7	76,4	8,8	82,9	9,6	91,4	10,6	103,6	12,0
2880	48	43,9	2,5	53,7	3,1	59,7	3,5	67,6	3,9	79,1	4,6	90,9	5,3	98,6	5,7	108,7	6,3	123,2	7,1
4320	72	48,6	1,9	59,4	2,3	66,1	2,6	74,8	2,9	87,5	3,4	100,5	3,9	109,0	4,2	120,2	4,6	136,2	5,3
5760	96	52,2	1,5	63,8	1,8	71,0	2,1	80,4	2,3	94,0	2,7	108,0	3,1	117,1	3,4	129,1	3,7	146,4	4,2
7200	120	55,2	1,3	67,4	1,6	75,0	1,7	85,0	2,0	99,3	2,3	114,1	2,6	123,8	2,9	136,5	3,2	154,7	3,6
8640	144	57,7	1,1	70,5	1,4	78,5	1,5	88,9	1,7	103,9	2,0	119,4	2,3	129,6	2,5	142,8	2,8	161,9	3,1
10080	168	60,0	1,0	73,3	1,2	81,5	1,3	92,4	1,5	108,0	1,8	124,1	2,1	134,6	2,2	148,4	2,5	168,2	2,8

Bild 4 Rasterfeld 175162, Maximalniederschläge für verschiedenste Dauerstufen bis zur Wiederkehrzeit von 100 Jahren (Auszug)

## Wie genau ist diese Zukunft aktuell?

Nachdem am Abend des 17.8. über (Teile) von Nürnberg besagter Jahrhundertniederschlag gefallen war, hat man einen Testpunkt, um zumindest Auszüge dieser Hochrechnungen mit gemessenen Werten zu vergleichen.

In der Tageszeitung wurden für das Ereignis genannt:

Nürnberg-Netzstall: 9 l/m<sup>2</sup>,  
Flughafen Nürnberg: 55,8 l/m<sup>2</sup>,  
Lauf an der Pegnitz 32,2 l/m<sup>2</sup>,  
Kalchreuth: 66 l/m<sup>2</sup>

Allerdings maß laut dem Zeitungsbericht die seit ungefähr 2005 verfügbare Radarmessung in Nürnberg und dem angrenzenden Fürth kleinflächig „um die 100 Liter pro Quadratmeter“, was als Jahrhundertereignis berichtet wurde.

Wie so oft, wenn eine Redaktion über ein Thema berichtet, zu dem ihr das Wissen fehlt, fragt sie nicht weiter nach. Und so fehlt zu den Niederschlagswerten im Artikel leider der betrachtete Zeitraum. Deshalb anbei die Werte des DWD zu den Uhrzeiten in Stundenauflösung und dem Tageswert. Schon vorab der Hinweis, dass an beiden Messstationen an diesem Tag kein „Jahrhundertwert“ gemessen wurde, diese Kenntnis also Radardaten – die leider nicht einfach verfügbar sind – entnommen ist:

Station Nürnberg- Flughafen	Uhrzeit (Stunden)	1-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)	2-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)	3-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)
3668	2023081716	0	0	0
3668	2023081717	<b>41,2</b> (45,8)	<b>41,2</b>	<b>41,2</b>
3668	2023081718	<b>12,2</b>	<b>53,4</b> (54,7)	<b>53,4</b> (60,5)
3668	2023081719	<b>1,5</b>	<b>13,7</b>	<b>54,9</b> (60,5)
3668	2023081720	0,8	2,3	14,5
3668	2023081721	0,1	0,9	2,4
3668	2023081722	0	0,1	0,9
3668	2023081723	0	0	1
3668	17.08.2023	Tagesniederschlag (100jahre-Wert)		
		55,8 (99.2)		

Bild 5 Stundendaten der DWD-Station Nürnberg-Flughafen (3668), ergänzt um den Tageswert und 100jahre-Level

Die Station Burgstall östlich von Nürnberg hat von dem Jahrhundertereignis nicht entfernt etwas mitbekommen:

Station Nürnberg- Netzstall	Uhrzeit (Stunden)	1-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)	2-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)	3-Stunden- Niederschlag (100jahre-Wert)
3667	2023081716	0	0	0
3667	2023081717	0,1	0,1	0,1
3667	2023081718	2,3	2,4	2,5
3667	2023081719	<b>3,3</b>	<b>5,6</b> (53,7)	<b>8,1</b>
3667	2023081720	<b>3,7</b> (45,9)	<b>7</b>	<b>15</b>
3667	2023081721	0,3	4	16,6 (61,3)
3667	2023081722	0	0,3	11,3
3667	2023081723	0	0	4,3
3667	17.08.2023	Tagesniederschlag (100jahre-Wert)		
		9,7 (103,6)		

Bild 6 Stundendaten der DWD-Station Nürnberg-Netzstall (3667), ergänzt um den Tageswert und 100jahre-Level

Mit diesen Werten lassen sich nun die Maximalwert-Tabellierungen vergleichen:

### Rasterfeld 173160

(Zeile 173, Spalte 160)

#### Regenspende und Bemessungsniederschlagswerte in Abhängigkeit von Wiederkehrzeit T und Dauerstufe D

Dauerstufe D	Wiederkehrzeit T																		
	1 a	2 a	3 a	5 a	10 a	20 a	30 a	50 a	100 a										
min Std	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)			
5	6,7	223,3	8,3	276,7	9,2	306,7	10,5	350,0	12,2	406,7	14,1	470,0	15,3	510,0	16,9	563,3	19,1	636,7	
10	9,2	153,3	11,2	186,7	12,5	208,3	14,2	236,7	16,6	276,7	19,2	320,0	20,8	346,7	22,9	381,7	26,0	433,3	
15	10,6	117,8	13,1	145,6	14,6	162,2	16,5	183,3	19,3	214,4	22,3	247,8	24,2	268,9	26,7	296,7	30,2	335,6	
20	11,7	97,5	14,4	120,0	16,0	133,3	18,2	151,7	21,3	177,5	24,5	204,2	26,6	221,7	29,4	245,0	33,3	277,5	
30	13,3	73,9	16,3	90,6	18,2	101,1	20,6	114,4	24,1	133,9	27,8	154,4	30,1	167,2	33,3	185,0	37,7	209,4	
45	14,9	55,2	18,3	67,8	20,4	75,6	23,1	85,6	27,1	100,4	31,2	115,6	33,8	125,2	37,3	138,1	42,4	157,0	
60	1	16,1	44,7	19,8	55,0	22,0	61,1	25,0	69,4	29,3	81,4	33,7	93,6	36,6	101,7	40,4	112,2	45,8	127,2
90	1,5	17,9	33,1	22,0	40,7	24,5	45,4	27,8	51,5	32,5	60,2	37,4	69,3	40,7	75,4	44,9	83,1	50,9	94,3
120	2	19,3	26,8	23,6	32,8	26,3	36,5	29,9	41,5	35,0	48,6	40,3	56,0	43,7	60,7	48,2	66,9	54,7	76,0
180	3	21,3	19,7	26,1	24,2	29,1	26,9	33,0	30,6	38,7	35,8	44,5	41,2	48,3	44,7	53,3	49,4	60,5	56,0
240	4	22,8	15,8	28,0	19,4	31,2	21,7	35,4	24,6	41,5	28,8	47,7	33,1	51,8	36,0	57,2	39,7	64,9	45,1
360	6	25,2	11,7	30,9	14,3	34,4	15,9	39,0	18,1	45,7	21,2	52,6	24,4	57,1	26,4	63,0	29,2	71,5	33,1
540	9	27,7	8,5	34,0	10,5	37,9	11,7	43,0	13,3	50,3	15,5	57,9	17,9	62,9	19,4	69,4	21,4	78,7	24,3
720	12	29,7	6,9	36,4	8,4	40,6	9,4	46,0	10,6	53,9	12,5	62,0	14,4	67,3	15,6	74,3	17,2	84,3	19,5
1080	18	32,6	5,0	40,0	6,2	44,6	6,9	50,6	7,8	59,3	9,2	68,2	10,5	74,1	11,4	81,8	12,6	92,7	14,3
1440	24	34,9	4,0	42,8	5,0	47,7	5,5	54,2	6,3	63,4	7,3	73,0	8,4	79,3	9,2	87,5	10,1	99,2	11,5

Bild 7 Extremwerte für das Rasterfeld mit der Messtation Nürnberg Flughafen

## Rasterfeld 175162

(Zeile 175, Spalte 162)

### Regenspende und Bemessungsniederschlagswerte in Abhängigkeit von Wiederkehrzeit T und Dauerstufe D

Dauerstufe D		Wiederkehrzeit T																	
		1 a		2 a		3 a		5 a		10 a		20 a		30 a		50 a		100 a	
min	Std	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)	mm	l / (s ha)
5		7,0	233,3	8,5	283,3	9,5	316,7	10,7	356,7	12,6	420,0	14,4	480,0	15,7	523,3	17,3	576,7	19,6	653,3
10		9,3	155,0	11,4	190,0	12,7	211,7	14,4	240,0	16,8	280,0	19,3	321,7	21,0	350,0	23,1	385,0	26,2	436,7
15		10,8	120,0	13,2	146,7	14,7	163,3	16,6	184,4	19,4	215,6	22,3	247,8	24,2	268,9	26,7	296,7	30,3	336,7
20		11,9	99,2	14,5	120,8	16,1	134,2	18,3	152,5	21,4	178,3	24,5	204,2	26,6	221,7	29,4	245,0	33,3	277,5
30		13,4	74,4	16,4	91,1	18,3	101,7	20,7	115,0	24,2	134,4	27,8	154,4	30,2	167,8	33,3	185,0	37,7	209,4
45		15,1	55,9	18,5	68,5	20,5	75,9	23,3	86,3	27,2	100,7	31,3	115,9	33,9	125,6	37,4	138,5	42,4	157,0
60	1	16,4	45,6	20,0	55,6	22,3	61,9	25,2	70,0	29,5	81,9	33,9	94,2	36,7	101,9	40,5	112,5	45,9	127,5
90	1,5	18,3	33,9	22,3	41,3	24,8	45,9	28,1	52,0	32,9	60,9	37,8	70,0	41,0	75,9	45,2	83,7	51,2	94,8
120	2	19,7	27,4	24,1	33,5	26,8	37,2	30,3	42,1	35,5	49,3	40,7	56,5	44,2	61,4	48,7	67,6	55,2	76,7
180	3	21,9	20,3	26,7	24,7	29,7	27,5	33,7	31,2	39,4	36,5	45,3	41,9	49,1	45,5	54,1	50,1	61,3	56,8
240	4	23,5	16,3	28,8	20,0	32,0	22,2	36,3	25,2	42,4	29,4	48,7	33,8	52,8	36,7	58,3	40,5	66,0	45,8
360	6	26,1	12,1	31,9	14,8	35,5	16,4	40,2	18,6	47,0	21,8	54,0	25,0	58,6	27,1	64,6	29,9	73,2	33,9
540	9	28,9	8,9	35,3	10,9	39,3	12,1	44,5	13,7	52,0	16,0	59,8	18,5	64,9	20,0	71,5	22,1	81,1	25,0
720	12	31,1	7,2	38,0	8,8	42,2	9,8	47,9	11,1	55,9	12,9	64,3	14,9	69,7	16,1	76,9	17,8	87,1	20,2
1080	18	34,4	5,3	42,0	6,5	46,8	7,2	53,0	8,2	61,9	9,6	71,1	11,0	77,2	11,9	85,1	13,1	96,4	14,9
1440	24	37,0	4,3	45,2	5,2	50,2	5,8	56,9	6,6	66,5	7,7	76,4	8,8	82,9	9,6	91,4	10,6	103,6	12,0

Bild 8 Extremwerte für das Rasterfeld mit der Messtation Nürnberg Netzstall

Nun die übersichtlichere, grafische Darstellung der Niederschläge Nürnberg Flughafen seit dem Beginn des verlässlichen Teils dieser Messreihe um 1950.

Wie man sieht, weist der Stundenwert für Nürnberg Flughafen ein fast 100jahre-Ereignis aus, allerdings geschah das Monate früher. Das am 17.8. erreicht nur den Pegel eines 50jahre-Ereignisses.

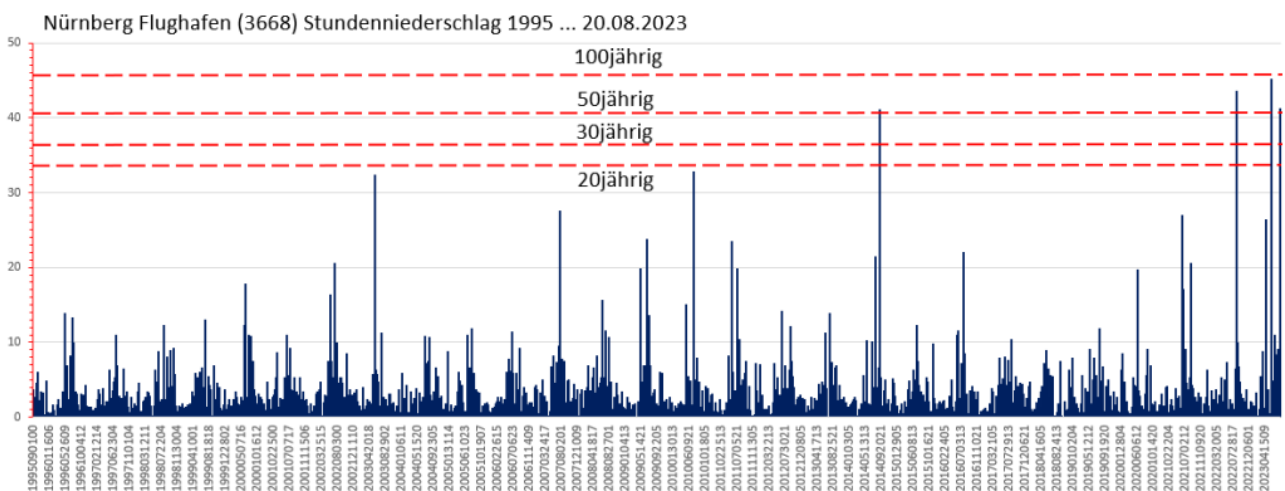


Bild 9 Nürnberg Flughafen, Stundenniederschlag 1995 ... 20.08.2023 mit den Wiederholungs-Grenzwerten

Beim 3-Stunden-Niederschlag, der praktisch den gesamten Ereigniszeitraum der „Sintflut“ umfasst und in Summe auch die Folgeprobleme verursachte, sieht es etwas verändert aus. Aber auch hier erreicht der Messwert am 17.8. nur den 50jahre-Pegel:

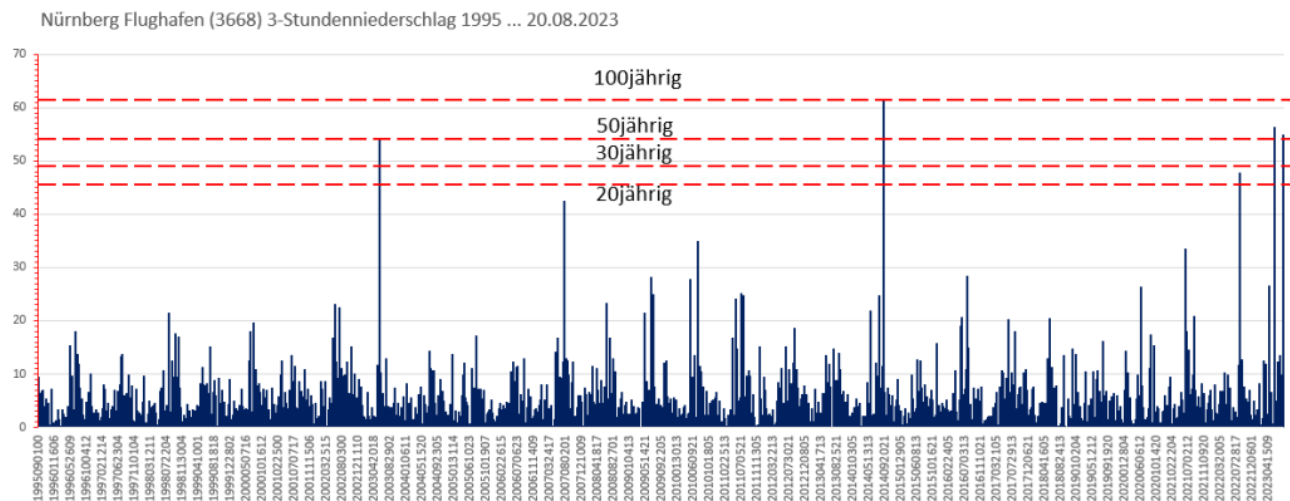


Bild 10 Nürnberg Flughafen, 3-Stunden-Niederschlag mit Jahrhundertereignis im Jahr 2014 und den Wiederholungs-Grenzwerten

Man beachte: Für die 20 Jahre Wiederholzeit ist vom DWD eine Toleranz von 23 % (ohne die ganz wichtige, sicher riesige Streuung) angegeben. Nun kamen von 2003 – 2023 fünf anstelle von zwei solchen Ereignissen vor.

Der Tagesniederschlag der Station Nürnberg-Flughafen ist dagegen vollkommen unspektakulär. Nicht einmal ein 10-Jahres-„Event“ wurde gemessen. Es zeigt, dass wenn, dann vor allem kurze Extremregen ein Problem sind. Mit dem Einschluss des jedes Gebiet vollständig abdeckenden Regenradars werden diese inzwischen auch viel häufiger erkannt, weshalb die 100jahren-Ereignisse und darüber „überstatistisch“ zunehmen.

Laut unseren Medien ist dann jede Jahrhundert-Niederschlagsdetektion ein Beleg, dass der Klimawandel angekommen sei, dabei liegt es nur an der neuen Messtechnik.

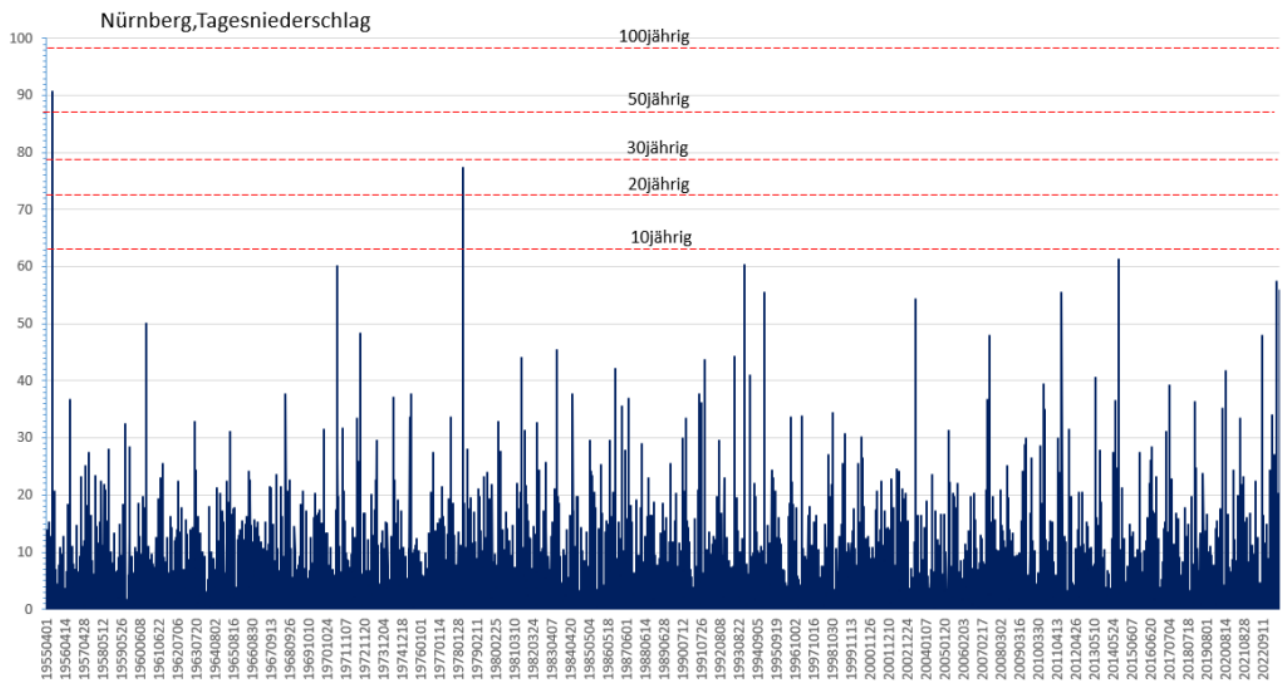
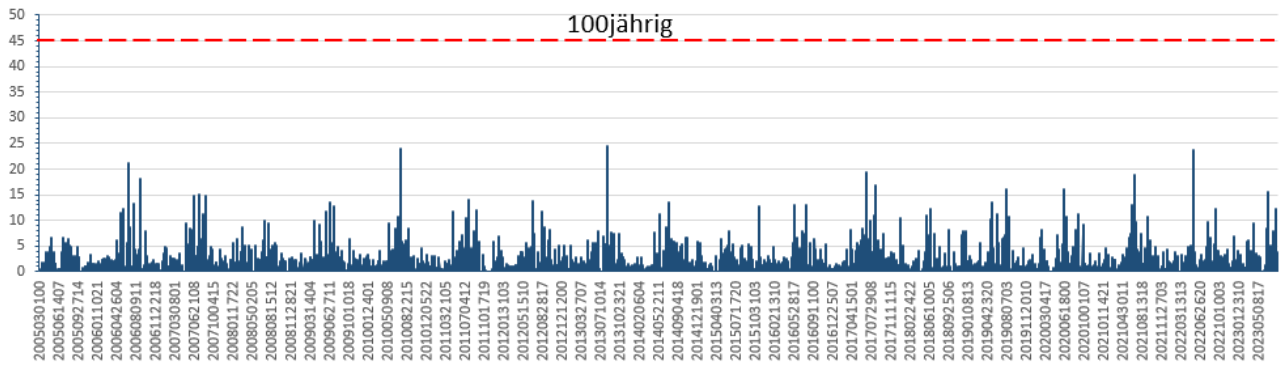


Bild 11 Nürnberg Flughafen Tagesniederschlag 1955 ... 17.09.2023 mit Jahrhundertsschwellen

Im Vergleich zeigt die am äußersten, östlichen und sehr ländlichem Rand von Nürnberg gelegene Station Netzstall überhaupt keinen (vielleicht) steigenden Extremniederschlag und auch nicht entfernt ein Jahrhundertereignis. Es bestätigt die Vermutung des DWD (stand mal in einem Zeitungsartikel), dass die Verstädterung zunehmend Gewitter und Niederschlagsextreme „anzieht“.

Nürnberg Netzstall (3667) Stundenniederschlag 2005 ... 20.08.2023



Nürnberg Netzstall (3667) 3-Stundenniederschlag 2005 ... 20.08.2023

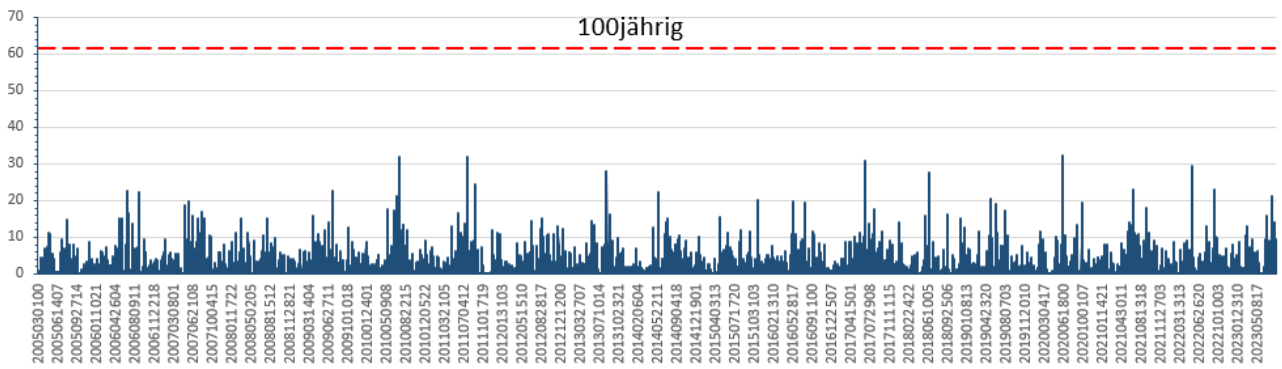


Bild 12 Nürnberg Netzstall, Stunden- und 3-Stunden-Niederschlag mit Jahrhundertsschwellen

Nürnberg Netzstall maß in den 47 Jahren Beobachtungszeitraum genau ein 20-Jahre-Ereignis:

Nürnberg Netzstall Tagesniederschlag 1975 - 25.08.2023

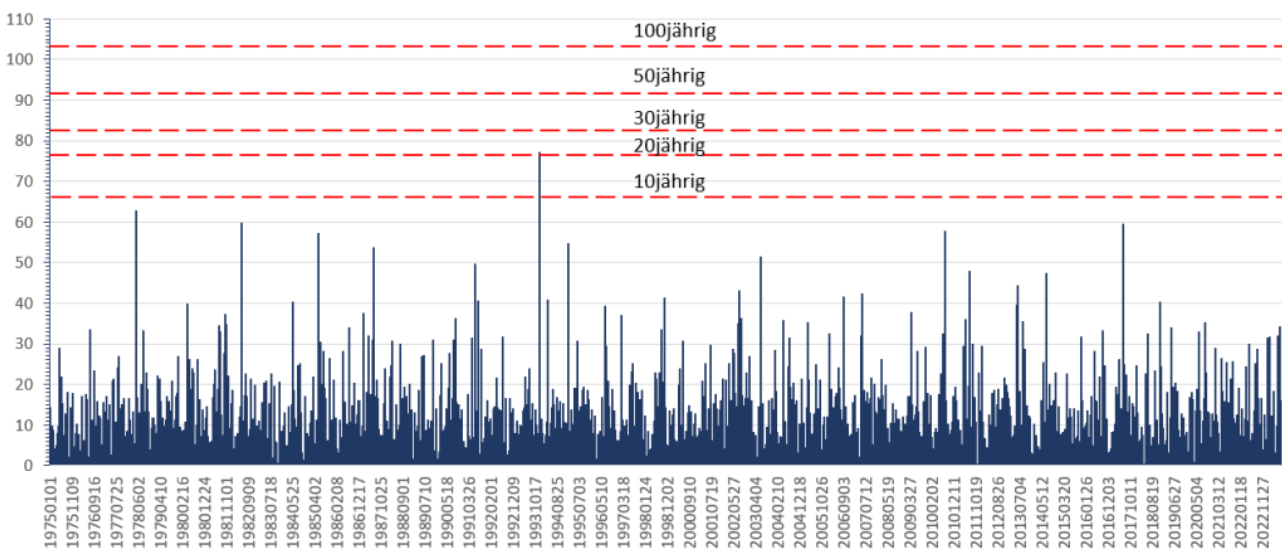


Bild 13 Nürnberg Netzstall, Tagesniederschlag mit Schwellenwerten

## Zurück in die Vergangenheit

Man muss regelrecht zahlenverrückt sein und der Statistik, vor allem aber den verwendeten Datensätzen eine exorbitante Stichprobenqualität und Repräsentanz zumuten, um zu glauben, mittels Stationsdaten von maximal 70 Jahren die gerade bezüglich der Extremwertpegel recht fehlerhaft sein können, für Stundenwerte und darunter im Wesentlichen wohl erst mit Messwerten seit 1990, wobei die Anzahl von Stationen mit Stundenwerten von 2001 – 2020 ca. 150 Stationen beträgt [5], eine statistische Hochrechnung über 100, 1.000, gar bis 10.000 Jahre machen zu können.

Nun darf man einwenden, dass es dabei nicht um den Regen in 10.000 Jahren geht, sondern um die Wahrscheinlichkeit und Größe eines solchen Ereignisses, falls es heute einträte. Verblüffend ist aber doch, welche Genauigkeiten dafür angegeben werden.

So wird für das Quadrat um den Flughafen Nürnberg gelistet:

Dauerstufe 1 h: Wiederkehrzeit 100 Jahre, Toleranz der Wiederkehrzeit  $\pm 26$  %,

Dauerstufe 3 h: Wiederkehrzeit 100 Jahre, Toleranz der Wiederkehrzeit  $\pm 24$  %,

Dauerstufe 1 Tag: Wiederkehrzeit 100 Jahre, Toleranz der Wiederkehrzeit  $\pm 19$  %,

Keine der angesehenen Messreihen „hält“ sich allerdings daran.

Nachdem sich der Autor schon in einigen früheren EIKE-Artikeln mit Extremniederschlag befasst hat, daraus einige Graphiken mit weiter zurückreichenden Daten:

Station Marktleuthen:

Die Extremwertetabelle gibt für das dortige Rasterfeld 159172 einen Tages-100-Jahreswert von 108,3 mm an. Ein solcher Tagesniederschlag wurde von der Station seit 1901 bisher noch nie aufgezeichnet.

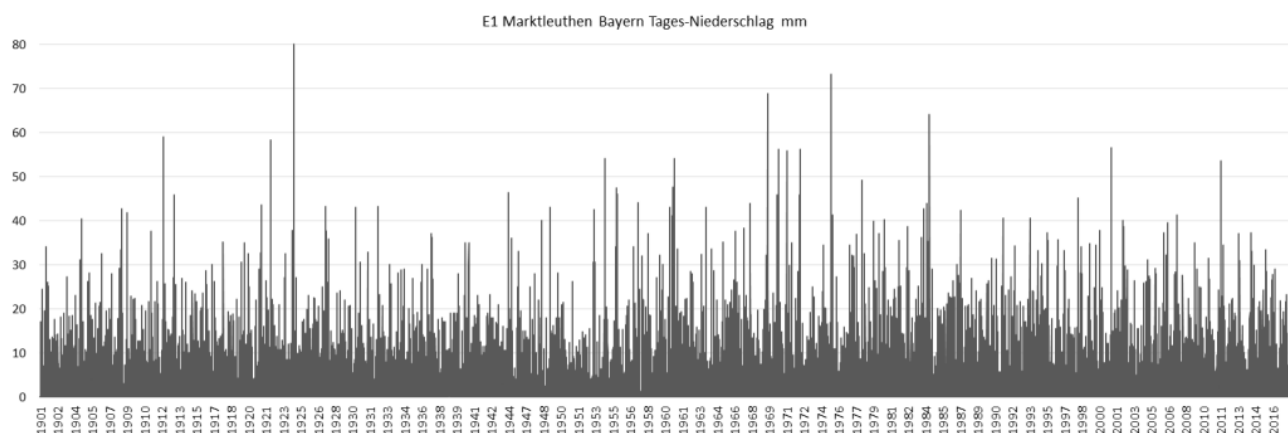


Bild 14 Marktleuthen Tagesniederschlag 1901 – 2017

## Station Magdeburg:

Die Extremwertetabelle gibt für das dortige Rasterfeld 114166 einen Tages-100-Jahreswert von 89,8 mm an.

Der „stärkste Regen seit Menschengedenken“, über den im Jahr 1926 so entsetzt berichtet wurde (Bild 16), war demnach nicht einmal ein Jahrhundertereignis.

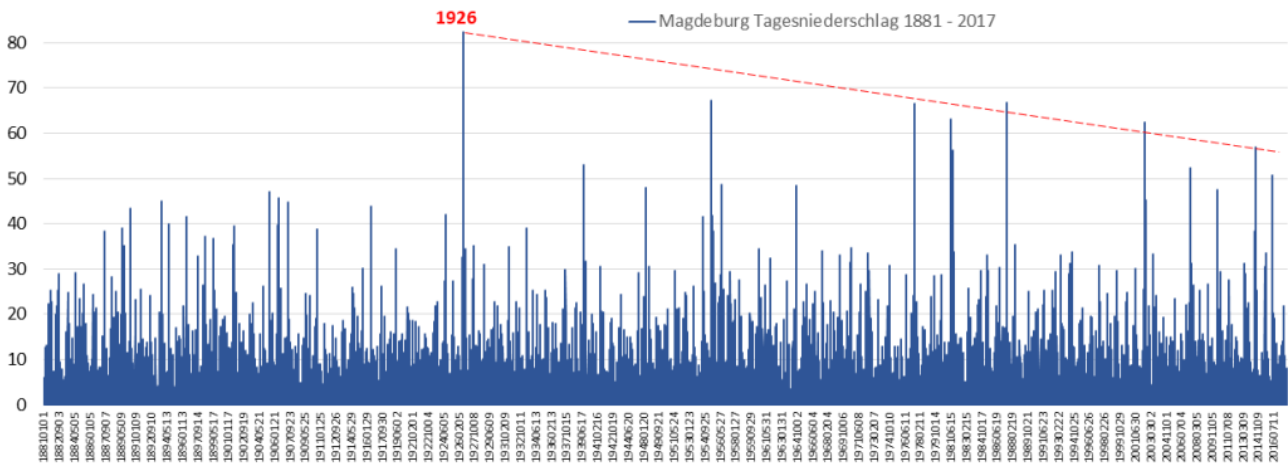


Bild 15 Tagesniederschlag Magdeburg

oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. — Falls nicht Barzahlung innerhald 30 Tagen erfolgt, bitte bei ...

**Nr. 155** **Dienstag, 6. Juli 1926**

# Der stärkste Regen seit Menschengedenken.

## Ein Katastrophen-Sonntag.

### Anwetter in vielen Teilen des Reiches.

Der Sonntagnachmittag einsetzende starke Regen, der bereits in der vorherigen Nacht im Riesengebirge durch Wolkenbrüche schwere Schäden verursachte, ist teilweise in so erheblichen Mengen niedergegangen, daß in vielen Teilen des Reiches gewaltige Verheerungen angerichtet wurden. Insbesondere aus Mitteldeutschland, Magdeburger und Dessauer Gegend, ebenso aus Berlin, Sachsen und Thüringen kommen Hiobsbotschaften, die von enormen Verwüstungen des Wassers und Katastrophen berichten, da stellenweise wolkenbruchartige Niederschläge zu verzeichnen waren.

### Schwere Gewitter bei Magdeburg.

Der Sonntagsregenfall stellt einen Rekord dar, denn seit 1881, dem Bestehen der Wetterwarte in Magdeburg, ist auch nicht annähernd ein solch ergiebiger Regen auf einer größeren Fläche beobachtet worden.

Vom Sonntagnachmittag bis Montag früh gingen rund 100 mm Regen über Magdeburg und Umgegend nieder. Die gleiche Menge dürfte auch in hiesiger Gegend gefallen sein. Begleitet waren diese überaus starken Niederschläge von schweren Gewittern. Schutzpolizei, Feuerwehr und Pioniere waren aufgeboden, um den auf-

angesagt. Dieser Wasserstand ist für Sachsen zunächst noch bedeutungslos; ob er sich wieder für die untere Elbe ungünstig auswirkt, muß abgewartet werden.

### Das Blitzschlagunglück bei Berlin.

Der erste Feriensonntag ist auch für Berlin durch ein fürchterliches Wetterunglück, worüber wir in gestriger Ausgabe bereits in Kürze berichteten, zu einem Sonntag entsetzlicher Schrecken geworden. Ausführlich wird darüber noch gemeldet:

Gegen halb fünf Uhr nachmittags entlud sich über der Gegend Woltersdorf-Ordnor ein äußerst heftiges Gewitter mit Schloßenschlag. Die vielen Ausflügler, meist Berliner, eilten fluchtartig aus den Wäldern in die einzelnen Restaurants, insbesondere in das Restaurant Kranichsberg. In kurzer Zeit war es von Ausflüglern überfüllt. Etwa 200 Personen suchten in der überdachten Regelfahrschutz.

Plötzlich schlug krachend ein Blitz in das Dach der Regelfahrschutz. Das einstürzende Dach konnte die zwei Meter hohe Wandmauer der Bahn mit niederreißen, da die Mauer durch die den Kranichsberg herabstürzenden Wassermassen unterwaschen war und schon ins Rutschen kam. Der tödliche Steinhaag vollendete dann das schreckliche Werk des Blitzschlages in entsetzlicher Weise.

Bild 16 Bericht von vom Juli 1926 über ein Starkregenereignis

Station Simbach am Inn, wo im Jahr 2016 eine bis zu 5 m hohe, verheerende Flutwelle (anstelle typisch 40 cm Bachtiefe) durch den Ort raste und das als ein Jahrtausendereignis (selbstverständlich sorgfältig statistisch ermittelt) bezeichnet wurde:

EIKE 24.01.2017: [Jahrtausendhochwasser am 01.06.2016 in Simbach](#) – so entstehen Menetekel des Klimawandels

Süddeutsche Zeitung, 30. Dezember 2016: [Das zerstörerische Hochwasser hat die Seelen überflutet](#)

*... Hochwasser. Ein Wort, das zum Grundwortschatz der Niederbayern gehört. Weil in Niederbayern jedes Jahr irgendwo die Flüsse überlaufen. Doch was am 1. Juni 2016 über das Rottal hereinbrach, war keines dieser Hochwasser, die man kannte. Es war eine **Flut, wie sie laut Statistik alle 1000 Jahre vorkommt**. Ein Wetterphänomen, das selbst Experten in Bayern für unmöglich hielten ...*

Die Extremwertetabelle gibt für das Rasterfeld 200188 von Simbach einen Tages-100jahreswert von 130,5 mm an.

Danach hat der für dieses länger andauernde Niederschlagsereignis wichtige Tagesniederschlag nicht einmal im Ansatz eine „Jahrhunderthöhe“ erreicht, sondern liegt noch knapp unter dem 50-Jahre-Wert. Um da auf die publizierten „1000 Jahre“ zu kommen, muss man schon eine extreme Datenunterdrückung durchführen, moderne Professoren (die wissen, was im Gegenzug der Institutsfinanzierung erwartet wird) schaffen das:

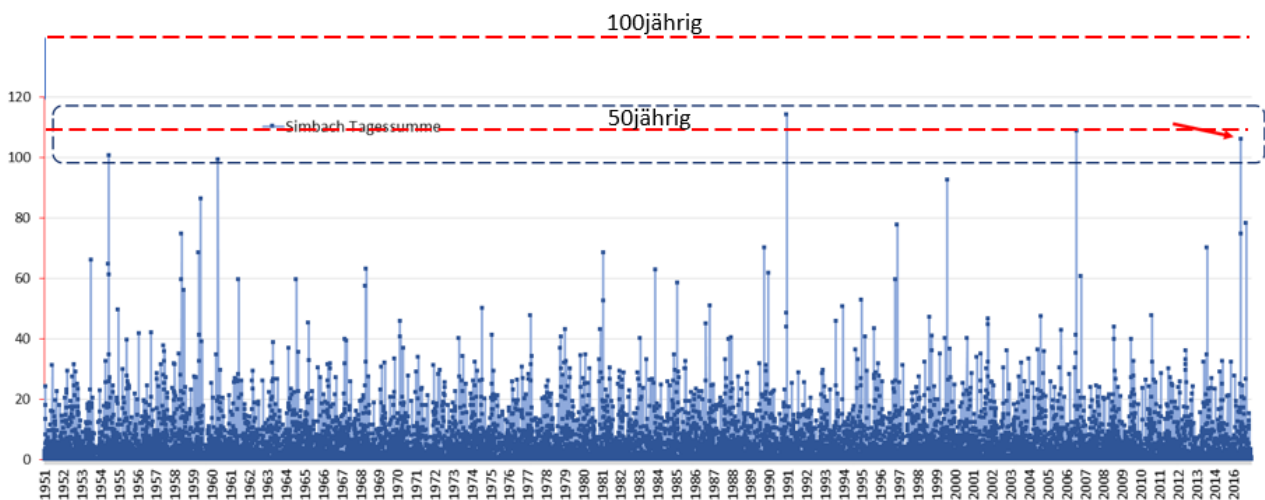


Bild 17 Niederschläge Simbach, Tageswerte 1951 – 2016. Vom Autor aus den DWD-Daten und einer Ergänzung für den 1.6.2016 erstellt

Nachdem während dem Ereignis in Simbach erst einmal die Messstation ausfiel – und zeigt, wie unsicher Extremstniederschlag in Datensätzen betrachtet werden muss, ist dieses „Jahrtausendwunder“, wie später im Ahrtal noch verstärkt, auch viel mehr eines für unglaubliches Behördenversagen, das hoffentlich (aber in Wirklichkeit sicher nicht) nur alle 1000 Jahre vorkommen sollte.

Flutauslösend war damals nämlich der Bruch einer wegen verstopfem

Durchlass und nie als Damm errichteten Talquerung, nachdem diese einen gewaltigen See aufgestaut hatte. Die Wucht des riesigen Sees räumte vor dem Ort den gesamten Lagerplatz eines großen Sägewerkes leer und donnerte die Ladung baumlanger Holzstämme an am Bach befindliche Häuser. Die Flutproblematik war in der Gemeinde bekannt, und zuvor hatte der Simbach zuletzt am 31. Juli 1991 den Ort überschwemmt. Aber wie im Ahrtal gab es wohl kein Geld für Schutzmaßnahmen, bzw. man gab es für Anderes aus. Und Simbach wollte ja auch eine „Vorzeigegemeinde“ bei der Beseitigung des Klimawandels sein. Das geht nun mal nur mit aufwendiger CO<sub>2</sub>-Vermeidung und das priorisiert enge Budgets.



Bild 18 Hochwasser Simbach Anfang Juni 2016 Zentrum.

[Bildquelle](#)

Schon ein kurzer Blick auf historische Flußpegel­daten zeigt, wie extrem wandelbar Niederschlag ist. Würzburg hat eine der längsten Pegelstand­einträge und zeigen den Verlauf vom schlimmsten, historisch berichteten Regenereignis im Jahr 1342 (Magdalenenhochwasser) bis aktuell. Der Autor verwendet es gerne, weil im Jahre 2013 die Stadt dem Afrikafestival ein Überflutungsgelände zuwies und die zu erwartende Flut dann auch kam.

Als „Schuldiger“ wurde selbstverständlich der Klimawandel „ermittelt“. Wäre es eine verantwortliche Behörde gewesen, hätte es der Stadt ja Geld kosten können.

Hochwasserpegel Würzburg 1342 - 2014 (cm)

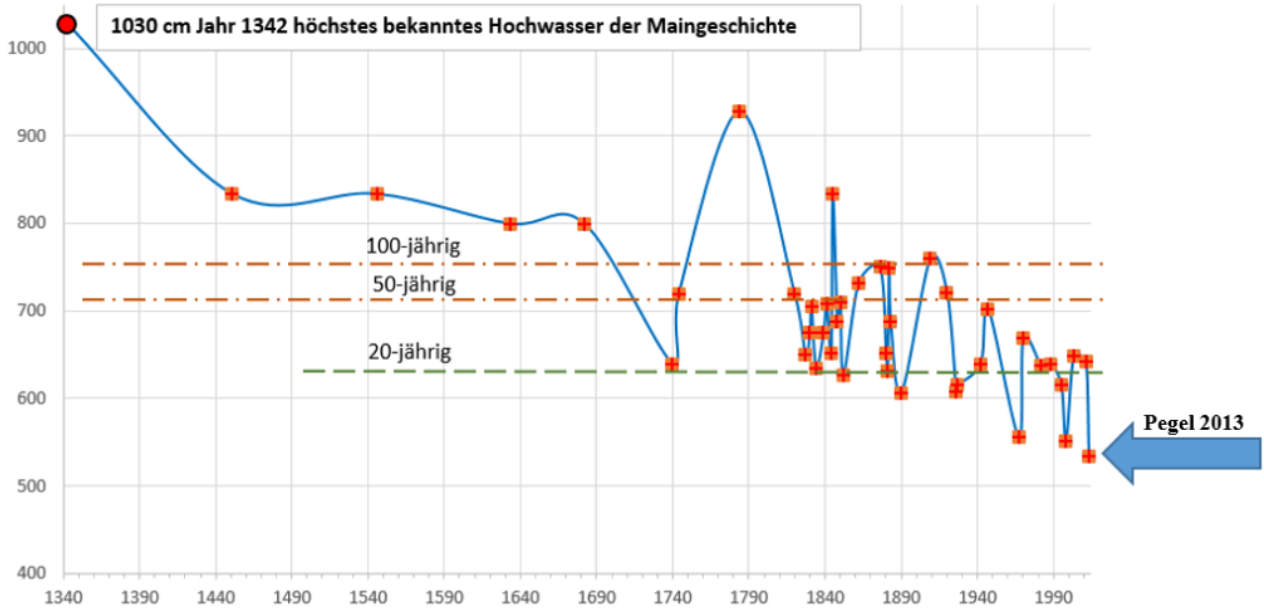
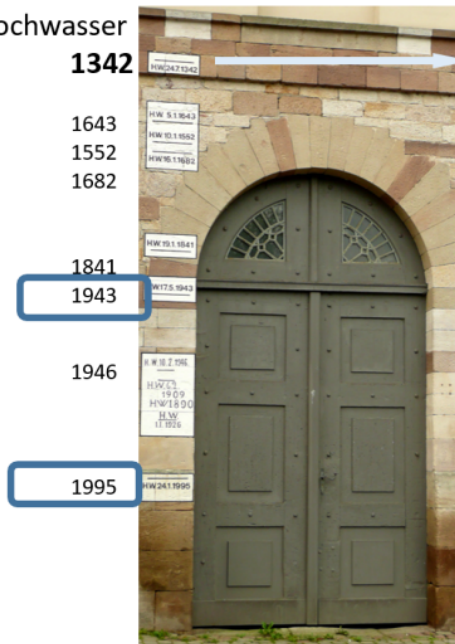


Bild 19 Flutpegel bei Würzburg von 1340 – 2013. Vom Autor erstellt

Magdalenenhochwasser



Tab. 3-2: Historische Lahnhochwässer bei Limburg, Pegel am Domfelscn [87]

Datum	
25. Juli 1342	
05. Januar 1643	
1610	
1721	
1552	
24. Februar 1374	
12. Januar 1255	
18. Januar 1739	
Februar 1396	
15. Januar 1763	
16. Februar 1397	
7. Dezember 1678	
8. Februar 1984	1984
15. November 1753	
10. Februar 1946	1946
4. August 1776	
20. Februar 1704	
12. Dezember 1688	
13. Januar 1920	1920
10. Januar 1373	
24. Januar 1995	1995

Bild 20 Magdalenenhochwasser 1342, Hochwassermarken am Packhof zu den Hochwassern in Hann.Münden

Auch Nürnberg zeigt ein ähnliches Muster. Denn es wurde früher auch häufig und schlimm von Hochwassern überflutet, letztmals „katastrophal“ am 5.Feb. 1909, als auf eine hohe Schneedecke auf tief gefrorenem Boden Tauwetter traf und dabei starker Regen fiel:

[Katastrophe in Nürnberg: Das Jahrhundert-Hochwasser von 1909 |](#)

## Nordbayern

Daraufhin wurde eine Flutüberleitung in der Stadt geplant, wegen Einsprüchen und Bedenken aber nicht umgesetzt (ziemlich gut mit dem Ahrtal vergleichbar, nur dass im Ahrtal bis zur Wiederholungs-Extremflut 2021 kein Umdenken stattfand und das bereitgestellte Geld für einen Prestigebau anderweitig ausgegeben wurde).

Kurz nach dem Krieg nutzte Nürnberg allerdings die Gelegenheit (dass die Stadt zu über 90 % zerstört war) und baute endlich die Flutüberleitung. Seitdem gab es keine Überflutung durch die Pegnitz mehr.

Was heutige – nur mit dem Radar entdeckbare – „Jahrhundertniederschläge“ in der Stadt anrichten, ist gegen die damaligen, „katastrophalen Hochwasser“ reiner „Pippifax“, allerdings nicht in unseren Medien. Ein Glück, dass es nicht schon damals die Emissionshysterie zur alleinigen Lösung aller Wetterprobleme gab.

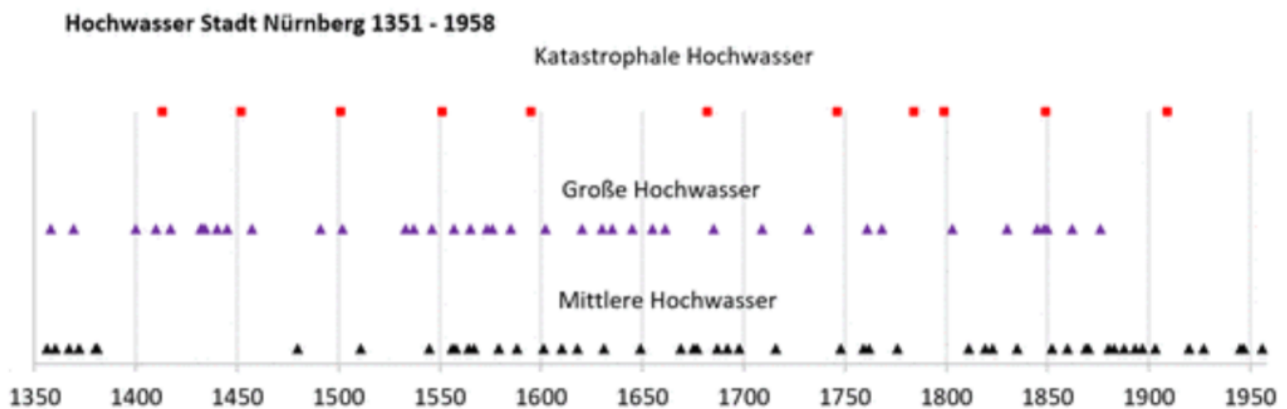


Bild 21 Hochwasserereignisse von Nürnberg

Die Stadt Fürth wurde ebenfalls etwas von dem letzten Starkregen gestreift. Dabei liefen in bisher davon noch nie betroffenen Wohnsiedlungen Keller voll, was viel Schaden verursachte.

Das Problem der künftigen Abhilfe wurde in der Zeitung verkündet: Die Stadt hat kein Budget übrig. Zudem zahlt der Staat auf die Schnelle nichts zu, und was man noch hätte, reicht gerade so für die hochpriore, Habeck'sche Wärmewendekommunalplanungspflicht.

Also muss zusätzlicher Starkregenschutz warten. Die Stadt selbst hat ihre Liegenschaften schon vor Jahren dagegen höher versichert, also kein Problem damit. Für die Bürger muss das reichen.

## Quellen

[1] DWD 2015, KOSTRA-DWD-2010 Starkniederschlagshöhen für Deutschland (Bezugszeitraum 1951 bis 2010) – Abschlussbericht

[2] Institut für Wasserwirtschaft, Hydrologie und landwirtschaftlichen Wasserbau, Universität Hannover, 2003: Abschlussbericht "Praxisrelevante

Extremwerte des Niederschlags (PEN)“

[3] HYDRON Ingenieurgesellschaft für Umwelt und Wasserwirtschaft Juni 2020, Foliensatz: Integration von Bemessungsniederschlägen in LARSIM

[4] DWD Treffen UBA / KAS 23.02.2022: Starkregen in Deutschland

[5] DWD 2021: Methodische Untersuchungen zur Novellierung der Starkregenstatistik für Deutschland (MUNSTAR)

---

# Der heiße Sommer hat viele Ursachen – Kohlendioxid-Emissionen gehören nicht dazu

geschrieben von Chris Frey | 28. August 2023

[H. Sterling Burnett](#)

Lassen Sie uns das Offensichtliche sagen und es aus dem Weg räumen. Es ist heiß da draußen. Ja, es ist Sommer, und der Sommer ist normalerweise heiß, aber in der Tat war es in weiten Teilen der Welt „heißer als [normalerweise im] Juli“ (Hut ab vor Stevie Wonder).

Hunderte, wenn nicht gar Tausende von täglichen Temperaturrekorden in Städten und Gemeinden auf der ganzen Welt wurden während der derzeitigen Hitzewellen aufgestellt, die an einigen Orten über einen längeren Zeitraum anhielten. Die Hitzewellen sind real. Ich sage Hitzewellen, weil es sich nicht um ein einzelnes globales Ereignis handelt, sondern um eine Reihe von regionalen Ereignissen.

Warum gerade jetzt? Für viele progressive, schwadronierende Politiker und alarmierte Berichterstatter in den Mainstream-Medien ist die Antwort einfach: Klimawandel. Mit den unsterblichen und aufschlussreichen Worten von H. L. Mencken: „Für jedes komplexe Problem gibt es eine Antwort, die klar, einfach und falsch ist.“

Der Klimawandel ist ein komplexes, langfristiges Phänomen, das durch eine Kombination zahlreicher Faktoren an unterschiedlichen Orten und in unterschiedlichen Zeiträumen verursacht wird. Wir können über die Ursachen der mäßigen Erwärmung der letzten 150 bis 170 Jahre debattieren, bis wir blau anlaufen: inwieweit die menschlichen Treibhausgasemissionen dazu beitragen; inwieweit die gegenwärtig gemessenen Temperaturen zumindest teilweise ein Artefakt des städtischen

Wärmeinseleffekts sind – wie kürzlich in [Houston](#) und [Phoenix](#) festgestellt wurde; Entwaldung; Sonnenaktivität; große Ozeanzirkulationsmuster und so weiter. Die Wahrheit ist jedoch, dass die jüngste Erwärmung der Welt als Hintergrund oder Basis für die jüngsten Hitzewellen dient und nicht deren Ursache ist. Die Frage ist, welche Ursachen die großen Temperaturspitzen in diesem Sommer haben, die zwar weit verbreitet, aber nicht universell sind.

*[Offenbar gibt es die hier beim EIKE veröffentlichten „Kältereports“ nur bei uns. Wer weiß, was er geschrieben hätte, wenn der Autor diese kennen würde. A. d. Übers.]*

Es hat sich herausgestellt, dass ein Zusammenspiel von sich überschneidenden Wetter- und meteorologischen Ereignissen, von denen einige globale oder hemisphärische Auswirkungen haben, andere eher lokal begrenzt sind und gleichzeitig auftreten, für die anhaltenden Hitzewellen in diesem Sommer verantwortlich sind (eine Reihe ähnlicher, aber nicht zusammenhängender Hitzewellen, die von den Medien fälschlicherweise als ein einziges zusammenhängendes Ereignis behandelt wurden).

Ein Ereignis, das in diesem Jahr und wahrscheinlich auch in den nächsten Jahren zu einem globalen Temperaturanstieg beiträgt, ist der Vulkanausbruch des Hunga Tonga-Hunga Ha'apai, auf den im Folgenden näher eingegangen wird. Wasserdampf macht den größten Teil der Treibhausgase in der Atmosphäre aus, nämlich 98 Prozent oder mehr, und der unterseeische Hunga Tonga-Hunga Ha'apai-Ausbruch hat den atmosphärischen Wasserdampf um weitere 10 bis 13 Prozent erhöht. Wissenschaftler der NASA und der Europäischen Weltraumorganisation sind sich einig, dass dieser enorme Zuwachs des wichtigsten atmosphärischen Treibhausgases erheblich zu den diesjährigen Temperaturen beiträgt.

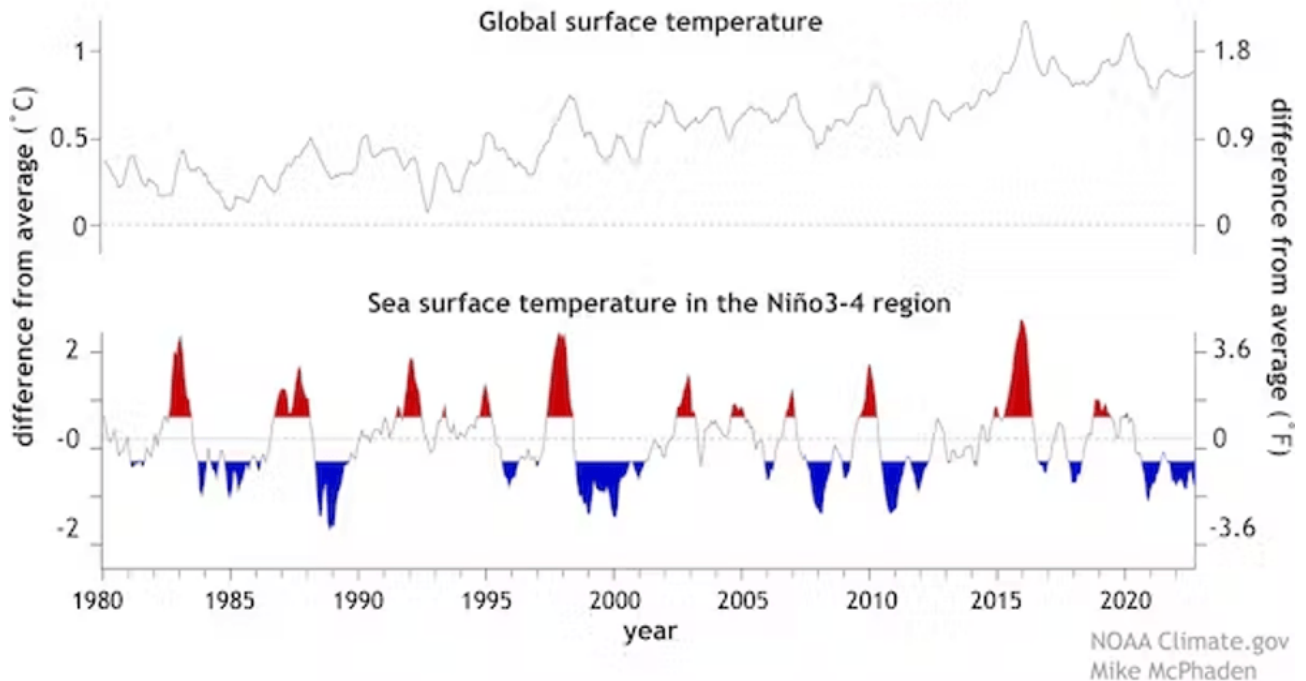
Hinzu kommt, dass El Niño zurück ist, und zwar ein starker. Bevor die sommerliche Hitzewelle in den USA einsetzte und die stets vom Klima besessenen Mainstream-Medien sich auf den Klimawandel als Grund dafür konzentrierten und fast alle anderen Faktoren ausschlossen, warnten die Medien, dass der Wechsel von La Niña zu El Niño zu höheren Temperaturen führen würde. Zu der Rolle, die El Niño bei der derzeitigen Erwärmung spielt, schreibt Dr. Michael Wysession von der Washington University in St. Louis bei The Conversation:

El Niño ist ein Klimaphänomen, das alle paar Jahre auftritt, wenn das Oberflächenwasser im tropischen Pazifik seine Richtung ändert und sich aufheizt. Dadurch erwärmt sich die darüber liegende Atmosphäre, was die Temperaturen und Wettermuster rund um den Globus beeinflusst.

Im Grunde genommen nimmt die Atmosphäre Wärme aus dem Pazifik auf, und die globalen Temperaturen steigen leicht. Dies geschah 2016, zur Zeit des letzten starken El Niño. Die globalen Temperaturen stiegen im Durchschnitt um etwa 0,14 °C, was 2016 zum wärmsten Jahr seit Beginn der

Aufzeichnungen machte. Ein schwacher El Niño trat auch in den Jahren 2019-2020 auf und trug dazu bei, dass 2020 das zweitwärmste Jahr der Welt wurde.

## How global surface temperature changes with El Niño and La Niña



Heartland und andere Gruppen hielten Anfang Juli, als der El Niño offiziell ausgerufen wurde, eine [Pressekonferenz](#) ab und warnten davor, dass die Mainstream-Medien mit der Erwärmung des Sommers beginnen würden, die Rolle des El Niño bei den derzeitigen Temperaturen weitgehend zu ignorieren und sich stattdessen auf den Klimawandel zu konzentrieren. Unsere Bedenken erwiesen sich als vorausschauend. Als die Hitzewellen begannen, lokale Rekorde aufzustellen, verschwanden die Diskussionen über die Rolle von El Niño, und der Klimawandel beherrschte die Schlagzeilen. Die Medien hatten im Frühjahr recht, jetzt liegen sie falsch. El Niño, ein zyklisches Ereignis, trägt zu dem heißen Sommer dieses Jahres bei. Im Gegensatz dazu gibt es keine Beweise dafür, dass der Klimawandel mehr ist als eine Basislinie, auf der der aktuelle Temperaturanstieg aufbaut.

Ein wenig diskutierter Faktor, der die Temperaturen in diesem Sommer beeinflusst, ist die zunehmend aktive Sonne. Nach einer Periode relativer Ruhe mit geringer Sonnenaktivität ist die Sonne wieder aktiv geworden. Eine aktive Sonne hat einen direkten, wenn auch bescheidenen Einfluss auf die Temperaturen der Erde. Einige Wissenschaftler behaupten, sie habe auch größere indirekte Auswirkungen aufgrund ihres Einflusses auf die kosmische Strahlung, aber das ist eine Diskussion für ein anderes Mal. Der Punkt ist, dass die jüngste Zunahme der Aktivität von Sol zu den Hitzewellen dieses Sommers beiträgt.

Auf regionaler Ebene hat eine Reihe von ganz natürlichen Wettermustern ebenfalls zur Erwärmung und in einigen Gebieten sogar zu Temperaturen unter dem Normalwert beigetragen.

In Teilen des Westens und des Südostens der Vereinigten Staaten sowie in Süd- und Mitteleuropa bildeten sich Hitzedome oder „Blocking Patterns“ und hielten an. CNN beschrieb die Situation folgendermaßen: „[Ein] enormer, hartnäckiger Hochdruckrücken hat die Luft in einem ‚Hitzedom‘ eingeschlossen, was zu extremen Temperaturen führte, da sich der Dome über Gebiete legte.“

Die Blockierung in Europa hat dort ebenso wie im Westen der USA einen Hitzedom eingeschlossen. Darüber hinaus hat sich Anfang Juli der Jetstream verschoben\*. Diese beiden meteorologischen Ereignisse sorgten im Juli und bis in den August hinein für überdurchschnittlich niedrige, ja sogar herbstliche Temperaturen in Nordeuropa und in UK, während in weiten Teilen Südeuropas, die an das Mittelmeer grenzen oder in dessen Nähe liegen, über einen längeren Zeitraum hinweg extreme Sommertemperaturen herrschten.

*[\*Einschub des Übersetzers: Man merkt, dass der Autor kein Meteorologe ist. Er beschreibt zwar völlig richtig, dass Hitzewellen natürlich nichts mit CO<sub>2</sub> zu tun haben. Aber die „Hitzedome“ sind nichts weiter als Auswirkungen des Mäandrierenden Jetstreams. Ein Hochkeil repräsentiert nun einmal einen Warmluftkörper, und wenn die entsprechende Welle über Festlandsgebieten liegt, gibt es dort eben Hitzewellen. Jetzt stellt sich über Mitteleuropa eine Troglage mit kühler Witterung ein; im Gegenzug bildet sich mitten über dem Atlantik ein ausgedehntes Hochdruckgebiet. Wohl kaum jemand würde aber wohl auf die Idee kommen, in solchen Fällen im zentralen Nordatlantik von einer „Dürre“ zu sprechen. – Ende Einschub]*

Ein weiterer Faktor, der zu den überdurchschnittlich hohen Temperaturen in weiten Teilen der Welt in diesem Sommer beiträgt, sind die Veränderungen in den Ozean-Zirkulationsmustern im Nordatlantik. Wie Dr. Judith Curry und Jim Johnstone erläutern, sind die Meerestemperaturen im Nordatlantik in diesem Sommer offenbar ungewöhnlich hoch, was vor allem auf eine Periode schneller Erwärmung zurückzuführen ist, die etwa im März/April begann. Diese Erwärmung wurde durch erhebliche Veränderungen der Nordatlantischen Oszillation und schwache Oberflächenwinde verursacht, welche die Meeresströmungen und die Durchmischung der Oberfläche einschränkten. Der daraus resultierende Anstieg der Atlantiktemperaturen wurde in den Medien hochgespielt, aber natürlich fälschlicherweise mit langfristigen Klimaveränderungen in Verbindung gebracht und nicht mit **Wetteranomalien, wie sie natürlicherweise immer wieder auftreten.**

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Kurz gesagt, es gibt eine komplexe Erklärung für die komplexen

Wettermuster, die in diesem Sommer vorherrschten. Mehrere geologische, solare, meteorologische und atmosphärische Ereignisse sind gleichzeitig eingetreten und haben zu ungewöhnlich hohen Sommertemperaturen in weiten Teilen der Welt geführt. Die Nutzung fossiler Brennstoffe verursacht keine Vulkanausbrüche, Ozean- und Veränderungen der Strömung oder der Sonnenaktivität, so dass der Klimawandel nicht für das derzeitige Muster der **Hitzewellen** verantwortlich gemacht werden kann, die laut Langzeitdaten **nicht** zugenommen haben.

*This piece originally [appeared at](#) HeartlandDailyNews.com and has been republished here with permission.*

Link:

<https://cornwallalliance.org/2023/08/hot-summer-due-to-many-factors-carbon-dioxide-emissions-are-not-one-of-them/>

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

---

## Werden explodierende Versicherungskosten die EV-Revolution aufhalten?

geschrieben von Chris Frey | 28. August 2023

Duggan Flanakin, [ClimateREALISM](#)

498 [Elektrofahrzeuge](#) und über 3 200 andere Fahrzeuge, darunter 350 Mercedes Benz, waren auf der Fremantle Highway auf dem Weg nach Ägypten, als eines oder mehrere der Elektrofahrzeuge Feuer fingen und mindestens einen Seemann das Leben kosteten und mehrere andere verletzt wurden. Kurioserweise hatte die niederländische [Küstenwache](#) zunächst berichtet, dass nur 25 der Fahrzeuge Batterie-elektrische Modelle waren.

Im letzten [Bericht](#) gab die niederländische Küstenwache zu, dass es ihr nicht gelungen ist, das Feuer zu löschen, dass das Schiff Wasser aufgenommen und „Schlagseite“ hat und auf ein Kentern zusteuert. Sollte das Schiff sinken, würde der Totalverlust auch die friesische Insel Ameland bedrohen, die Teil eines UNESCO-Weltkulturerbes ist, beherbergt die Insel doch über 10 000 Wasser- und Landarten und liegt außerdem in der Nähe eines der weltweit wichtigsten Lebensräume für Zugvögel.

Im globalen Maßstab sind 3000 Fahrzeuge natürlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein, und der Verlust eines 18.500 Tonnen schweren Transportschiffs und eines Menschenlebens (alle Verletzten werden trotz

Knochenbrüchen, Verbrennungen und Atemproblemen voraussichtlich überleben) ist versicherungstechnisch gesehen ebenfalls nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Um die Gesamtkosten zu berechnen, müsste man auch die ökologische Verwüstung und die Kosten für Rettung, Brandbekämpfung und Bergung mit einbeziehen.

Aber alles in allem war dies ein ungewöhnlicher Unfall, ein Einzelfall. So etwas passiert nie. Oder?

Das ist tatsächlich der Fall. Erst [vor einem Jahr](#) sank die „Felicity Ace“, als sie von dem Ort abgeschleppt werden sollte, an dem 13 Tage zuvor ein Feuer an Bord ausgebrochen war. Auch dieses Schiff transportierte Elektroautos und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – darunter 15 Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae im Wert von einer halben Million Dollar pro Stück. Ebenfalls verloren gingen 1.117 Porches, 1.944 Audis, 561 Volkswagen, 189 Bentleys und 70 weitere Lamborghinis.

Und erst [vor einem Monat](#) starben zwei Feuerwehrleute bei der Bekämpfung von Flammen, die auf einem anderen Roll-on-Roll-off-Frachtschiff (RORO) ausgebrochen waren, das im Hafen von Newark in New Jersey angedockt hatte. Als die Feuerwehrleute am Einsatzort eintrafen, standen nur fünf bis sieben Fahrzeuge im 10. Stockwerk des Schiffes in Flammen, aber das Feuer breitete sich schnell auf das 11. und 12. Stockwerk aus.

Ein Kommentator erklärte, dass auf einem RORO-Schiff die Fahrzeuge an allen vier Rädern an das Deck gekettet sind, was Stolperfallen für die Feuerwehrleute schafft. Es gibt mehrere Decks, Rampen, Leitern, enge Räume, niedrige Decken und massives Metall rundherum (wie ein gigantischer Ofen). Die Bekämpfung solcher Brände ist eine sehr gefährliche Herausforderung, selbst wenn der Deckplan des Schiffes bekannt ist.

Die Hafenbehörde versicherte den Reportern, dass sich unter den [5000 Fahrzeugen](#) an Bord (auf dem Weg nach Afrika) keine Elektrofahrzeuge befanden, aber stellen Sie sich vor, das Feuer hätte weit draußen auf dem Meer begonnen. Oder stellen Sie sich das Grauen vor, wenn ein Feuer auf einer Fähre mit Hunderten von Fahrzeugen und Tausenden von Passagieren ausbrechen würde. Oder in einer Tiefgarage in einem New Yorker Hochhaus?

Olivia Murray [weist](#) darauf hin, dass die Autohersteller Stahl und Metall weitgehend durch Kunststoff ersetzt haben und dass bei einem Großbrand unermessliche Mengen an synthetischen Chemikalien aus dem brennenden Kunststoff in die Atmosphäre gelangen könnten. Bei einem totalen Kentern würden Millionen Pfund Trümmer und verschüttetes Motoröl (von den Nicht-EV-Autos) zusammen mit den giftigen Flammenschutzmitteln auf den Meeresboden gelangen. Die Auswirkungen auf empfindliche Meereslebewesen wären erst nach Jahren zu erkennen.

Selbst bei 80.000 Dollar pro Fahrzeug (eine niedrige Zahl, vielleicht)

würde sich der Versicherungsschaden allein für die fast 4.000 Fahrzeuge auf der „Felicity Ace“ auf 320 Millionen Dollar belaufen – und dies schließt nicht den Verlust der Gelegenheit für die Endkäufer ein, ein Fahrzeug zu fahren, das sie vielleicht schon gekauft haben.

Aber Großbrände sind nicht das einzige Versicherungsproblem bei E-Fahrzeugen. Die New York Times [berichtete](#) kürzlich über die traurige Geschichte eines Rivian-Besitzers, dessen elektrischer Pickup in etwas verwickelt war, das man normalerweise als „kleinen Blechschaden“ bezeichnen würde. Die Versicherungsgesellschaft des Besitzers bot gerne an, etwa 1.600 Dollar für die Reparatur zu zahlen, aber die zertifizierte Werkstatt stellte eine Rechnung über 42.000 Dollar aus – etwa die Hälfte des Preises des Fahrzeugs.

Der Reporter der Times erklärte: „Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass der Unfall ein glattes Blech beschädigt hat, das sich vom Heck des Lkw bis zu den vorderen Dachsäulen erstreckt.“ Um das Fahrzeug zu reparieren und neu zu lackieren, mussten die Mechaniker das Material der Innendecke (den Dachhimmel) und die vordere Windschutzscheibe entfernen. Im [Verbraucherleitfaden](#) für Autoversicherungen des Staates New York werden viele Modelle als „schwer zu versichernde Fahrzeuge“ aufgeführt, einfach weil sie elektrisch sind.

Aber das ist immer noch besser als die Nachricht vom März, dass Versicherungsgesellschaften Elektroautos mit nur wenigen Kilometern Laufleistung abschreiben müssen – was zu höheren Prämien führt – weil es bei vielen Elektroautos keine Möglichkeit gibt, selbst leicht beschädigte Akkus nach Unfällen zu reparieren oder zu bewerten. Elektroauto-Akkus landen in vielen Ländern auf dem Schrottplatz.

Nach Angaben des Agent Support Network of America können die starken [Auswirkungen](#) eines Unfalls für E-Fahrzeuge viel verheerender sein und die Wahrscheinlichkeit eines Totalschadens im Vergleich zu einem reparaturfähigen Fahrzeug erhöhen. [Laut](#) Consumer Reports überstehen EVs einen Unfall möglicherweise nicht so gut wie herkömmliche benzinbetriebene Fahrzeuge. EV-Batterien sind anfällig für Schäden, und bei jedem Anzeichen für eine beschädigte Batterie werden Versicherungsgesellschaften einen EV-Unfall wahrscheinlich als Totalschaden deklarieren.

Ein übersehener Kostenpunkt bei der Versicherung von E-Fahrzeugen ist das Abschleppen, das viele Versicherungskunden (und AAA-Mitglieder) als kostengünstige Zusatzleistung zu ihrer Police betrachten. E-Fahrzeuge können jedoch nur mit einem Pritschenwagen [abgeschleppt](#) werden, dessen Ladekapazität ausreicht, um das zusätzliche Gewicht des Fahrzeugs zu tragen. Autofahrer werden davor gewarnt, ihr E-Fahrzeug abschleppen zu lassen, wenn die Räder auf dem Boden stehen. Unsachgemäßes Abschleppen kann das Fahrzeug beschädigen oder sogar zum Totalschaden führen.

Die höheren Kosten für die Kfz-Versicherung kommen zu den ohnehin schon

höheren Kosten für den Kauf eines E-Fahrzeugs, die Anschaffung einer persönlichen Ladestation und die Aufrüstung der Hausanschlusskästen (insbesondere bei älteren Häusern) noch hinzu. Die Unannehmlichkeiten eines Totalschadens an einem fast neuen Fahrzeug – und das anschließende monatelange Warten auf einen Ersatzwagen – tragen zusätzlich zur „Käufervermeidung“ bei, welche diejenigen frustriert, die ein sofortiges Ende der traditionellen benzinbetriebenen Fahrzeuge fordern, auf die sich die meisten Menschen auf der Welt verlassen.

Da die Autohersteller weiterhin Geld mit E-Fahrzeugen **verlieren** und die Verbraucher weltweit weiterhin die Fahrzeuge bevorzugen, denen sie seit Jahrzehnten vertrauen, werden die Vorschriften für E-Fahrzeuge auf der Strecke bleiben – oder werden die Eliten wieder nachgeben und glauben, dass „Widerstand zwecklos ist“?

Mehr zum Thema Elektrofahrzeuge finden Sie auf unserer [ClimateTV-Website](#).

*Duggan Flanakin is a senior policy analyst for the Committee for a Constructive Tomorrow and a frequent writer on public policy issues.*

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2023/08/24/will-soaring-insurance-costs-derail-the-ev-revolution/>

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