

Gedanken zu synthetischem Kerosin:

Die derzeit als Utopie gehandelten Überlegungen erinnern an Singen im dunklen Keller. Zu viele Bedingungen müssen gleichzeitig erfüllt sein, als dass deren Eintritt wirklich realistisch sein kann. Und klimaneutral ist Synthesekerosin so wenig wie die Verbrennung von nachwachsendem Holz. Welche Mengen erforderlich wären, macht der tägliche Treibstoffbedarf von 50 Millionen Litern Kerosin alleine durch Fraport deutlich. Fraport verbraucht mehr Treibstoff als das gesamte Hessen. Wie viele Spargel müssten aufgestellt und welche Flächen mit Fotovoltaik der Landwirtschaft entzogen werden? Mit diesem keineswegs umweltfreundlichen Synthesekerosin werden dann Lebensmittel eingeflogen.

Bemerkenswert ist, dass man die Unmöglichkeit von wirtschaftlichem Fliegen mit Strom oder reinem Wasserstoff einzusehen beginnt. Fliegen mit Strom geht ohnehin nur mit Propeller, dazu kommen bei allem denkbaren Fortschritt immer schwer bleibende Batterien, die das Landegewicht unerträglich erhöhen. Und der eigentlich ideale reine Wasserstoff bedarf der Ultratiefkühlung auf unter minus 253°C oder schwerer Hochdruckflaschen, die bei jeder Havarie zu Bomben würden.

Zwingende Voraussetzung, auf dem Wege der Wasserstoffelektrolyse als Grundlage zur chemischen Weiterverarbeitung mit dem Ziel, einen halbwegs klimaneutralen Weg zu finden, ist die vollständige Umstellung der Stromversorgung auf regenerative Energie und das bei weiterhin steigendem Strombedarf, nicht nur für die Vision der Elektromobilität. Auf jeden Fall wird Synthesetreibstoff, den wir von der Kohleverflüssigung in Kriegszeiten kennen, eine teure Angelegenheit. Nicht nur Fliegen wird teurer, auch das gesamte Leben und damit wird der Raum, sein Geld zu verfliegen, schon mittelfristig stagnieren oder sinken. Und der Synthesetreibstoff steht dann in Preiskonkurrenz zu dem nicht weniger bedenklichen Heizöl und dem fossilen Kerosin, das wegen der endlichen Vorräte sicherlich nicht zu Schnäppchenpreisen verfügbar sein wird.

Die Rechnung, dass im Flugbetrieb nur so viel CO₂ freigesetzt wird, wie zur Karbonierung von Synthesewasserstoff der unteren Atmosphäre entzogen wird oder erspart bleibt, lässt unberücksichtigt, dass die Freisetzung in großer Höhe 3 - 4 x klimawirksamer ist als am Boden. Es kann in Flughöhe keinen Abbau durch Pflanzenassimilation oder durch ozeanische Aufnahme geben. Dazu kommt noch das Verbrennungsprodukt Wasser als Wolkenbilder mit Reduzierung der Ausstrahlung. Und ähnlich wie bei dem sich aus vielen Fraktionen zusammensetzenden Mischdestillat Kerosin entsteht auch bei künstlich produzierten Kohlenwasserstoffmolekülen neben CO₂ und Wasser ein ganzer Giftcocktail verschiedener Reaktionsprodukte und jede Menge Ultrafeinstaub als Kondensationskerne. Absolut gleich bleibt der Ausstoß an Stickoxiden, die sich unter Reinluftbedingungen langsamer abbauen als in Bodennähe. Nur in Bodennähe ist die CO₂-Bilanz besser, alle anderen Schadwirkungen bleiben gleich. Für die Entstehung von Stickoxiden ist nicht der Energieträger entscheidend sondern Druck, Hitze und Luftüberschuss. Im Nahbereich von Fraport werden täglich mehr als 1 Million Liter Kerosin zu einem sich absenkenden Giftcocktail verblasen, mehr als der gesamte Bodenverkehr hervorbringt. Nach einer Veröffentlichung des Umweltamtes der Stadt Frankfurt sollen über 40% der Bodenbelastung der Region vom Flugbetrieb stammen.

Die Zukunft gehört dem Lastesel Zeppelin, der dank seiner großen Oberfläche möglicherweise außerhalb polarer Bereiche per Fotovoltaik autark sein kann, allerdings langsam und wetterempfindlich.

Naturgesetze kann man weder politisch noch juristisch aushebeln, auch wenn Entscheidungsträger immer noch an das Perpetuum mobile glauben.

Hartmut Rencker