

# **Verabschiede dich von deiner Bequemlichkeit: Wie die Natur zu einem nörgelnden Prediger wurde**

geschrieben von Chris Frey | 22. Januar 2026

[Charles Rotter](#)

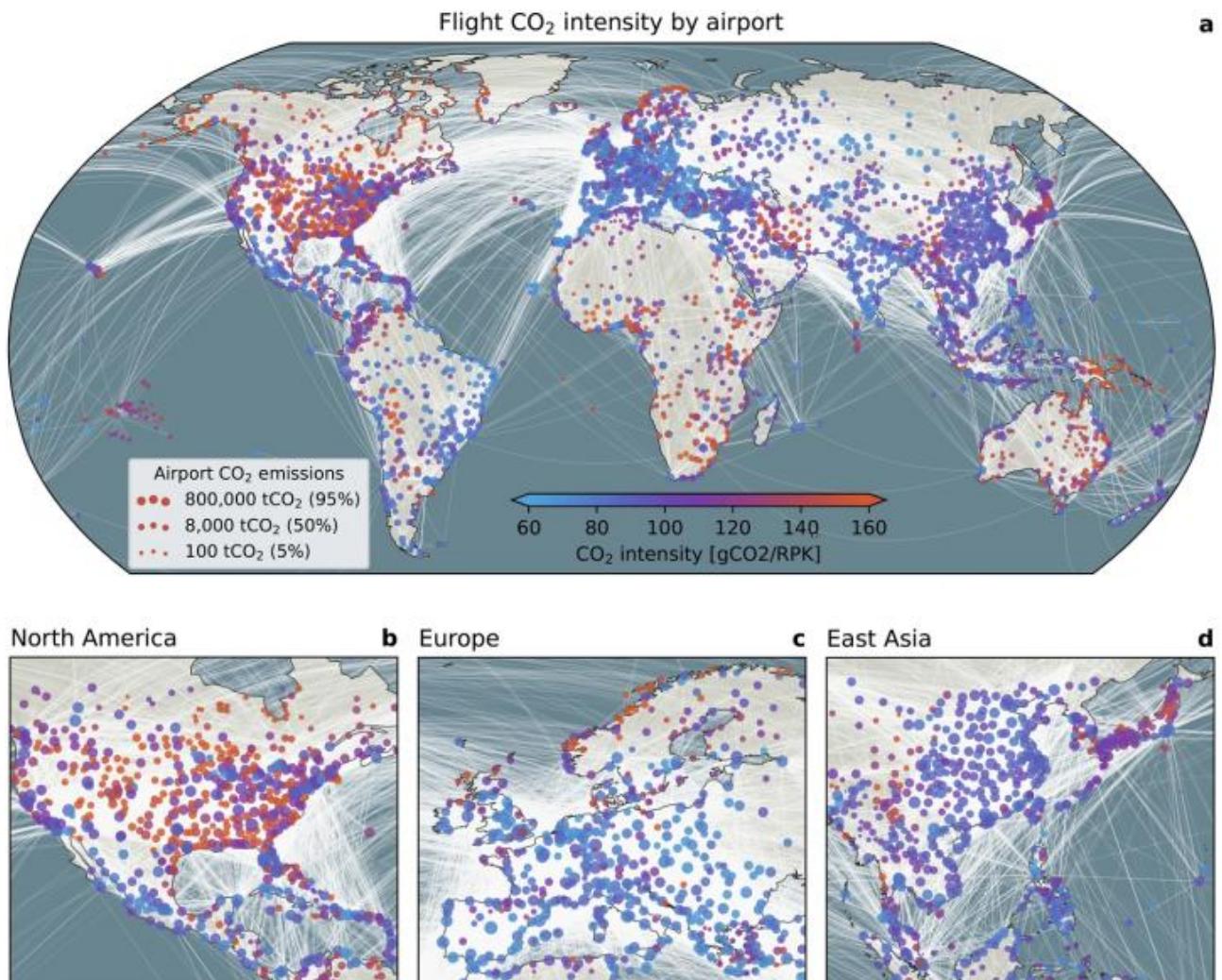
Es war einmal eine Zeit, in der eine Veröffentlichung in [Nature](#) Zurückhaltung signalisierte. Nicht Korrektheit, nicht Konsens, sondern Ernsthaftigkeit: ein Bewusstsein für Unsicherheit, eine Abneigung gegen großartige Rezepte und eine Zurückhaltung, vorläufige Erkenntnisse in Marschbefehle umzuwandeln. Diese Version von Nature behandelte Wissenschaft als Methode, nicht als Auftrag.

Die Version, die heute klimapolitische [Optimierungsübungen](#) wie „Großes Potenzial zur Vermeidung von Kohlendioxidemissionen durch verbesserte Effizienz im kommerziellen Luftverkehr“ veröffentlicht, funktioniert ganz anders. Sie beschreibt die Welt nicht nur. Sie tadelt sie. Sie untersucht keine Kompromisse. Sie löst sie im Voraus. Sie fragt nicht, ob ihre bevorzugten Ziele gerechtfertigt sind. Sie geht davon aus, dass sie es sind, und arbeitet dann rückwärts, um das Verhalten entsprechend zu disziplinieren.

Dies ist keine Arbeit über Luftfahrt im eigentlichen Sinne. Die Luftfahrt dient lediglich als Vorwand. Das eigentliche Thema ist moralische Belehrung – wie Menschen reisen sollten, wie Fluggesellschaften sich verhalten sollten und wie die Politik sie zwingen sollte, wenn sie sich nicht daran halten.

Der Niedergang von Nature von einer wissenschaftlichen Zeitschrift zu einem nörgelnden Prediger ist nicht mehr zu übersehen. Dieser Artikel ist ein klares, fast didaktisches Beispiel dafür.

Die Autoren beginnen mit der mittlerweile rituellen Einrahmung: Die Emissionen der Luftfahrt nehmen zu, der technologische Fortschritt ist unzureichend, und daher „werden Effizienzsteigerungen ein wichtiger Pfeiler jeder Dekarbonisierungsstrategie sein“. Beachten Sie, was bereits fehlt. Es gibt keine ernsthafte Hinterfragung, ob das Ausmaß des Problems das implizierte Ausmaß der Intervention rechtfertigt. Es gibt keine Kosten-Nutzen-Betrachtung im menschlichen Sinne. Die Prämisse wird als feststehend behandelt.



<https://www.nature.com/articles/s43247-025-03069-4/figures/2>

Von diesem Punkt an wird die Studie zu einer Übung in moralisierender Buchhaltung. Eine einzige Kennzahl – Gramm CO<sub>2</sub> pro Passagierkilometer – wird zum obersten Gebot erhoben. Alles, was diese Kennzahl nicht optimiert, wird als Ineffizienz eingestuft, unabhängig davon, warum es existiert.

Komfort wird zu Ineffizienz. Auswahl wird zu Ineffizienz. Redundanz wird zu Ineffizienz. Selbst die Wirtschaftlichkeit wird als zweitrangig behandelt und nur als zu überwindendes Hindernis erwähnt.

Nirgendwo wird dies deutlicher als in der Diskussion über die Sitzkonfigurationen. Die Autoren schreiben zustimmend:

*„Business- und First-Class-Sitze verursachen bis zu fünfmal mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen als Economy-Class-Sitze ... Eine Konfiguration ausschließlich mit Economy-Class-Sitzen würde daher zu einer Verringerung der Emissionen führen.“*

Dies wird nicht als beschreibende Beobachtung dargestellt, sondern als normative Anklage. Die Existenz von Premium-Sitzplätzen wird als

moralisches Versagen des Systems dargestellt. Die Tatsache, dass Passagiere bereitwillig für Platz, Privatsphäre oder Flexibilität bezahlen, wird nicht als Daten behandelt. Es wird als Pathologie behandelt.

Das Marktsignal – vielleicht das klarste empirische Signal in der Wirtschaftswissenschaft – wird ignoriert. Stattdessen schlagen die Autoren vor, dass die Emissionen reduziert werden könnten, indem Flugzeuge zu einer maximalen Sitzplatzdichte gezwungen werden, wodurch die Passagierzahlen bis zu 57 % steigen würden, bei nur „geringen Mehrkosten für Treibstoff“.

An dieser Stelle wechselt der Ton der Studie still und leise von der Analyse zur Anweisung. Es wird nicht mehr gefragt, wie die Luftfahrt funktioniert. Es wird der Luftfahrt vorgeschrieben, wie sie funktionieren sollte, unter der Annahme, dass die Minimierung der Emissionen alle anderen Werte übertrumpft.

Die gleiche Logik zeigt sich in der Fixierung auf Auslastungsfaktoren. Uns wird gesagt, dass durchschnittliche Auslastungsfaktoren von 78,9 % unzureichend sind und dass ein hypothetischer Auslastungsfaktor von 95 % die Emissionen um weitere 16,1 % reduzieren würde. Was dabei jedoch verschwiegen wird ist, was solche Auslastungsfaktoren tatsächlich bedeuten: weniger Flüge, weniger Spielraum im System, straffere Flugpläne, geringere Widerstandsfähigkeit gegenüber Störungen und ein Reiseerlebnis, das sich zunehmend nicht mehr von Viehtransporten unterscheidet.

Die Autoren räumen kurz ein, dass dies eine „erhebliche Kapazitätsreduzierung“ und politische Eingriffe erfordern würde, aber dies wird als ein Detail der Umsetzung behandelt und nicht als grundlegender Kompromiss. Die Möglichkeit, dass Widerstandsfähigkeit, Redundanz und Flexibilität einen Wert haben, wird nie ernsthaft in Betracht gezogen.

Das ist moralische Selbstgefälligkeit, die sich als Effizienz tarnt. Die Botschaft lautet nicht, dass Emissionen reduziert werden können. Die Botschaft lautet, dass Passagiere weniger erwarten sollten – weniger Komfort, weniger Auswahl, weniger Unterkünfte – und dass Widerstand dagegen ein Problem ist, das bewältigt werden muss.

Man äußert sich dazu ganz eindeutig. In den Schlussfolgerungen heißt es:

*„Es sind neue politische Maßnahmen und Kurskorrekturen erforderlich, um Effizienzsteigerungen in der Luftfahrt zu beschleunigen.“*

Widerstand, so wird uns gesagt, „ist zu erwarten“, da Fluggesellschaften unter wirtschaftlichen Zwängen und Wachstumserwartungen operieren. Allein dieser Satz offenbart die Haltung. Wirtschaftliche Zwänge sind keine Signale, sondern Hindernisse. Wachstumserwartungen sind keine Präferenzen, sondern moralische Verfehlungen.

## **Das ist Predigen mit Gleichungen.**

Besonders auffällig ist dabei das technokratische Vertrauen der Studie in ihre eigene Fähigkeit, ein komplexes adaptives System neu zu gestalten. Die Luftfahrt wird als mechanisches Zusammenspiel verschiedener Hebel betrachtet: Flugzeugtyp, Sitzanordnung, Auslastung. Man muss nur die Hebel verstellen, und schon optimiert sich das System wie von selbst.

In der Diskussion fehlt jedoch jede ernsthafte Auseinandersetzung mit Fehlermodi. Es wird nicht untersucht, wie Hub-and-Spoke-Netzwerke auf reduzierte Kapazitätsreserven reagieren. Es wird nicht diskutiert, wie Sicherheitsmargen mit der Dichte interagieren. Es wird nicht berücksichtigt, wie Fluggesellschaften Risiken durch Flottenvielfalt und differenzierte Produkte absichern. Dies sind keine geringfügigen Auslassungen. Sie sind der Kern dessen, wie reale Systeme überleben.

Stattdessen werden uns Obergrenzenmodelle, Intensitätsschwellen und regulatorische Analogien zu Energieeffizienzlabels für Waschmaschinen angeboten. Die Autoren schlagen CO<sub>2</sub>-Intensitätsobergrenzen als Steuerungsinstrument vor und ziehen dabei ausdrücklich Parallelen zu Gerätestandards und Versicherungsbonus-Malus-Systemen.

Allein diese Analogie sollte das Argument aus einer seriösen Fachzeitschrift disqualifizieren. Ein kommerzielles Luftfahrtnetzwerk ist kein Kühlschrank. Es handelt sich um ein global voneinander abhängiges System, das unter Sicherheitsauflagen betrieben wird, die nur sehr wenige Fehler tolerieren. Es als ein Verbrauchergerät zu behandeln, das auf eine Regulierung wartet, ist nicht nur naiv, sondern auch gefährlich.

Dennoch veröffentlicht Nature dies ohne mit der Wimper zu zucken.

Die vielleicht aufschlussreichste Ironie in diesem Artikel kommt zum Vorschein, wenn die Autoren kurz zugeben, dass eine der wichtigsten klimapolitischen Maßnahmen – die Vorschriften für nachhaltige Flugkraftstoffe – die Ergebnisse sogar verschlechtern könnte:

*„Paradoxerweise könnte diese Gesetzgebung zu einer Zunahme der globalen Erwärmung führen, selbst wenn die Quoten erfolgreich erfüllt werden, wenn der Gesamtkraftstoffverbrauch schneller steigt als der Anteil, der durch SAF ersetzt wird.“*

In einer älteren Wissenschaftskultur wäre dies ein Warnsignal gewesen. Ein Moment zum Innehalten. Ein Beweis dafür, dass das System nicht linear auf Eingriffe reagiert.

Hier wird es als Fußnote behandelt, um weitere politische Maßnahmen zu empfehlen. Die Schlussfolgerung lautet nicht, dass politische Maßnahmen das falsche Instrument sein könnten, sondern dass verschiedene politische Maßnahmen – Effizienzobergrenzen, Strafen, Bewertungen und

Gebühren – übereinandergelegt werden müssen.

Dies ist die zirkuläre Logik, die derzeit den Diskurs über die Klimapolitik dominiert. Die Politik versagt. Das Versagen ist kein Beweis gegen Interventionen. Es ist ein Beweis dafür, dass die Interventionen nicht ehrgeizig genug waren.

Die Wissenschaft, richtig verstanden, sollte solche Kreisläufe durchbrechen. Nature hat diese Aufgabe einst erfüllt. Jetzt legitimiert sie den Kreislauf.

Das tiefere Problem ist institutioneller Natur. Eine Veröffentlichung in Nature verleiht Autorität. Sie signalisiert Politikern, Journalisten und Regulierungsbehörden: „Das sagt die Wissenschaft.“ Aber dieser Artikel sagt nicht, was die Wissenschaft sagt. Er sagt, was die Autoren der Gesellschaft als wertvoll vermitteln wollen.

CO<sub>2</sub> pro RPK (Revenue Passenger Kilometre) ist kein Naturgesetz. Es handelt sich um eine gewählte Messgröße. Sie als oberstes Kriterium zu wählen, ist eine Wertentscheidung. Zu entscheiden, dass Komfort, Auswahl und Widerstandsfähigkeit ihr weichen müssen, ist eine moralische Entscheidung. Nichts davon wird als solches anerkannt.

Stattdessen werden normative Behauptungen durch Fachsprache so lange umgeschrieben, bis sie unvermeidlich erscheinen. Sobald diese Umschreibung abgeschlossen ist, wird Widerspruch zu Ignoranz und Skepsis zu Behinderung.

So werden Fachzeitschriften zu Predigern.

Die Degeneration beschränkt sich nicht nur auf Nature selbst. Wenn die Flaggschiff-Zeitschrift bereits moralisierend geworden ist, sind ihre spezialisierten Ableger – insbesondere [Nature Climate Change](#) – noch schlimmer geworden: Sie sind zu einer Art Sperrzone für Argumente geworden, die zu offensichtlich normativ, zu spekulativ oder zu politisch motiviert sind, um einer kritischen Prüfung in der Mutterzeitschrift standzuhalten. Was nicht ganz als „allgemeine Wissenschaft“ durchgeht, wird in ein Forum umgeleitet, wo das Publikum kleiner ist, die Vorurteile übereinstimmen und die Schlussfolgerungen selten überraschend sind. Dort ist die moralische Rahmengabe nicht mehr implizit. Sie ist der springende Punkt. Die Artikel verwischen routinemäßig die Grenze zwischen Analyse und Ermahnung, zwischen der Beschreibung von Risiken und der Vorschrift sozialer Umgestaltung – und das alles unter dem schützenden Markenzeichen von Nature.

Noch beunruhigender ist die Illusion von Strenge. Nature Climate Change genießt zwar das Ansehen der Marke, führt jedoch nicht mehr konsequent die gleichen kritischen Begutachtungen durch, die einst sein Markenzeichen waren. Die Gutachter stammen oft aus der gleichen engen wissenschaftlichen Gemeinschaft, sind von den gleichen Annahmen geprägt und werden für die gleichen Schlussfolgerungen belohnt. Das Ergebnis ist

kein Betrug oder eine Fälschung, sondern etwas Heimtückischeres: eine sanfte Konsensfabrik, in der schwache Modelle, spekulative Auswirkungen und politikorientierte Narrative weit weniger Widerstand erfahren als den Lesern glauben gemacht wird. Die Zeitschrift fungiert weniger als Filter denn als Verstärker. Was dabei herauskommt, ist keine gesicherte Wissenschaft, sondern eine festgefaßte Haltung – und diese Haltung fließt dann stromaufwärts, wird zitiert, wiederholt und von Politikern und Journalisten gleichermaßen als unvermeidlich dargestellt.

In diesem Sinne fungiert Nature Climate Change zunehmend als institutionelles Druckventil. Es absorbiert die offensichtlichsten normativen und am wenigsten selbtkritischen Beiträge, wodurch das Flaggschiff-Journal den Anschein von Zurückhaltung bewahren kann, während das breitere Nature-Ökosystem eine weitaus aggressivere normative Agenda vorantreibt. Die Kontinuität der Marke tut ihr Übriges. Für Politiker und Journalisten ist ein Artikel in Nature Climate Change immer noch „ein Nature-Artikel“, der eine implizite Autorität mit sich bringt, die nur wenige hinterfragen werden. Diese Arbeitsteilung ist praktisch: Die Interessenvertretung wird ausgelagert, die Glaubwürdigkeit bleibt erhalten, und die Grenze zwischen Wissenschaft und Predigt wird verwischt, ohne jemals offiziell überschritten zu werden. Das Ergebnis ist eine Publikationsarchitektur, die Ideologie hinter Prestige verbirgt und gleichzeitig stillschweigend die epistemische Messlatte dort senkt, wo es am wichtigsten ist.

Wenn wissenschaftliche Zeitschriften Fachpublikationen schaffen, um Gewissheiten zu verbreiten, die sie unter kritischer Begutachtung nicht mehr verteidigen können, ist das Problem nicht mehr Voreingenommenheit. Es ist institutionelle Selbsterhaltung.

An diesem Punkt spielt die spezifische Luftfahrtstudie fast keine Rolle mehr. Sie hat ihren Zweck erfüllt. Was bleibt, ist eine Publikationskultur, die Skepsis nicht mehr als Tugend, Zurückhaltung nicht mehr als Disziplin und Unsicherheit nicht mehr als Verpflichtung betrachtet. Das Problem ist nicht, dass Nature und seine Satellitenfehlerhafte Studien veröffentlichen – das war in der Wissenschaft schon immer so –, sondern dass sie diese nun mit moralischer Überzeugung, institutionellem Schutz und einem unverkennbaren Gefühl der Rechtschaffenheit veröffentlichen. Wenn Zeitschriften aufhören, sich zu fragen, wo die Grenzen ihres Wissens liegen, und sich stattdessen darauf konzentrieren, wo Konformität erzwungen werden muss, funktionieren sie überhaupt nicht mehr als wissenschaftliche Institutionen. Sie werden zu Instrumenten der Überzeugung, gekleidet in Gleichungen, beseelt von der Überzeugung, dass sie, weil sie auf der „richtigen Seite“ der Geschichte stehen, von der mühsameren Arbeit der Sorgfalt befreit sind.

[Hervorhebung im Original]

Die Tragödie besteht nicht darin, dass Nature Klimapublikationen

veröffentlicht. Die Tragödie besteht darin, dass es offenbar nicht mehr in der Lage ist, Skepsis zu veröffentlichen – nicht Leugnung, sondern Skepsis im eigentlichen Sinne: disziplinierte Unsicherheit, sorgfältige Abgrenzung und Widerstand gegen moralische Gewissheit.

Wenn eine Zeitschrift diese Tugenden gegen Fürsprache eintauscht, wird sie nicht relevanter. Sie wird nur lauter. Und wie alle nörgelnden Prediger entdeckt sie schließlich, dass es weit weniger gut funktioniert, Menschen zur Unterwerfung zu ermahnen, als sie von vornherein zu verstehen.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/01/17/screw-your-comfort-how-nature-became-a-nagging-preacher/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE