

Klimaschutz Wissen und Handeln

Nanz, P., Lawrence, M. G., Renn, O., & Meyer, J. (Hrg.)
bpb 2021 (4,50 €)
Bonn. 192 Seiten.



Zwischen dem Wissen über Ursachen, Folgen und geeignete Strategien zur Eindämmung der Klimakrise einerseits und der Umsetzung in Handeln andererseits klafft eine große Lücke. Der Sammelband stellt aktuelle Debatten über Anwendungsmöglichkeiten einschlägiger Forschungsergebnisse vor.



Energieversorgung, Mobilität oder globaler Handel – die Grundlagen unserer Lebensweise schaden dem Weltklima. Sie benötigen viel Energie, die weltweit noch immer vor allem aus der Verbrennung von Kohle, Erdöl und Gas gewonnen wird. Dadurch gelangt zusätzliches Kohlendioxid in die Atmosphäre, welches die natürliche Abstrahlung des energiereichen Sonnenlichts ins Weltall zunehmend behindert. Die Folge ist der sogenannte Treibhauseffekt, der bereits zu einem signifikanten Anstieg der Durchschnittstemperatur auf der Erde mit spürbaren Folgen für zahlreiche Ökosysteme beigetragen hat und sich künftig noch verstärken kann. Doch zwischen dem Wissen über Ursachen, Folgen und geeignete Strategien zur Eindämmung der Klimakrise einerseits und der Umsetzung in Handeln andererseits klafft eine große Lücke. Vor diesem Hintergrund plädieren die Autorinnen und Autoren dieses Sammelbandes dafür, naturwissenschaftliche Prognosen über den

Verlauf des Klimawandels und die damit verbundenen Gefahren ernst zu nehmen. Zugleich beleuchten sie Potenziale, Erfolgsbedingungen und Grenzen verschiedener Ansätze zum nachhaltigen Klimaschutz, etwa die einer klugen Digitalisierung, des Klima-Geoengineerings oder eines veränderten Mobilitätsverhaltens.

[Bestellung](#)

Mobilität

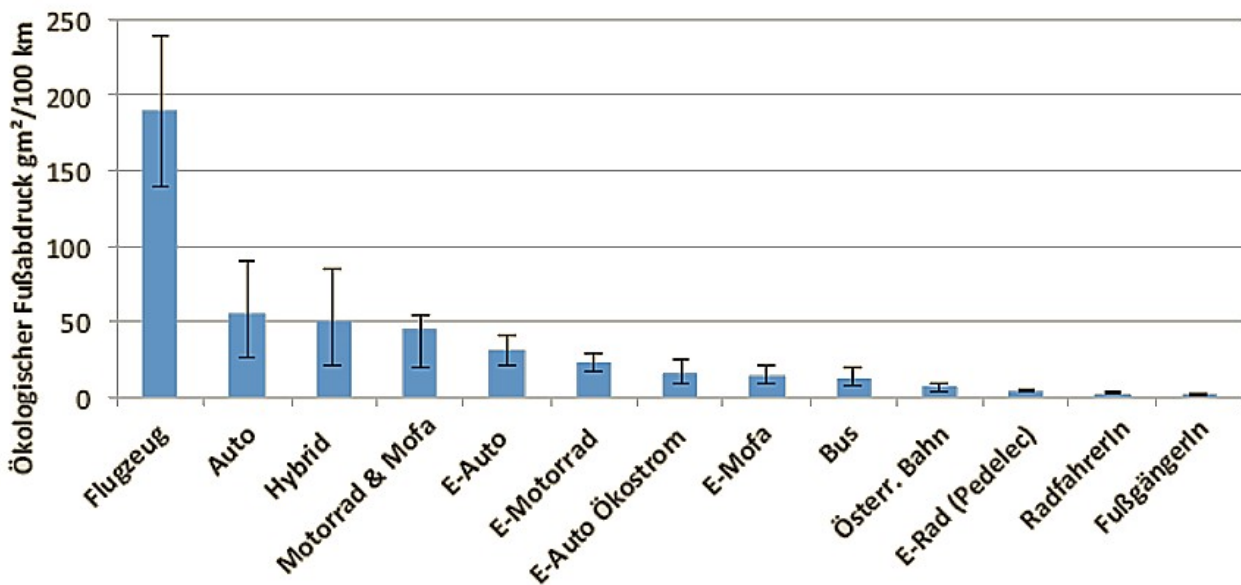
Mit ungefähr einem Sechstel des Footprints schlägt die Mobilität zu Buche. Sie ist der am stärksten zunehmende Bereich. Hierfür sind mit rund 90% Anteil in erster Linie der Individualverkehr und der Flugverkehr verantwortlich.

Der Verkehr ist bereits jetzt für etwa 30% des Ausstoßes an Treibhausgasen verantwortlich. Durch den Flugverkehr wurden nach Angaben der [US Regierung](#) im Jahr 2010 weltweit täglich über 5,2 Millionen Barrel Kerosin verbrannt. Das sind umgerechnet mehr als 621 Millionen Liter Kerosin. Die dabei entstehenden Abgase landen in der Tropopause und der Stratosphäre, empfindlichen Bereichen der Atmosphäre, wo sie eine [3-5 mal stärkere Klimawirksamkeit](#) entfalten als am Boden.

Verglichen mit der Bahn, hat die gleiche Entfernung mit dem Flugzeug zurückgelegt pro Person einen 20 mal höheren Footprint.

Ökologischer Fußabdruck einer Reise von 100 km für eine Person

Angaben pro Fahrzeug, bei Flug, Bus und Bahn pro Passagier



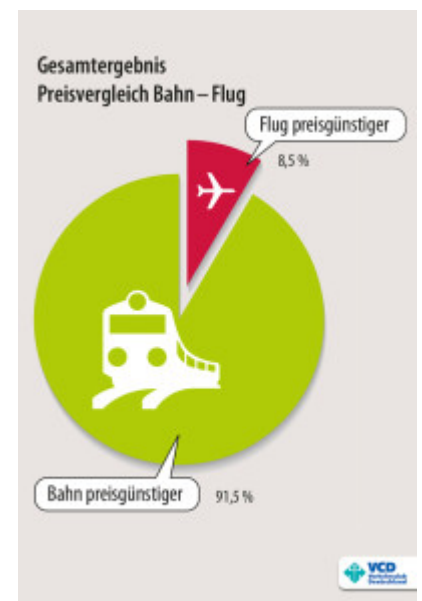
Quellen: Gemis 4.5, 01.02.2010, 31.05.2010, Elektra 2009, 08. Michael Schwingshackl

© Michael Schwingshackl, Plattform Footprint [footprint.at]

Hinzu kommt, dass bei einer Flugreise schnell viele Kilometer zusammenkommen, die man mit der Bahn oder dem Auto niemals zurücklegen würde.

Das häufig vorgetragene Argument, fliegen sei billiger als die Fahrt mit der Bahn, lässt sich nicht halten.

Eine im Dezember 2013 veröffentlichte Untersuchung des [Verkehrsclub Deutschland](#) hat gezeigt, dass trotz der steuerlichen Bevorzugung des Flugverkehrs in vielen Fällen der Flug die teurere Variante ist, innereuropäische Städte zu verbinden.



Mobilität mit kleinem Footprint ist bereits heute möglich, durch die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bahn oder Bus und Elektrofahrzeugen als Zubringer zu den

öffentlichen Verkehrsmittel. Die Nutzung von Carsharing spart zusätzliche Ressourcen. Durch geschickte Stadt- und Raumplanung können in Zukunft unnötige Wege zwischen den Orten des Wohnens, Freizeitgestaltung, Einkauf und Arbeitsplatz vermieden werden.