

Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg
Fakultät für Chemie und Geowissenschaften
Geographisches Institut
TdLab Geographie

BACHELORARBEIT

Umweltbewusstsein und Umweltverhalten im Alltag

**– Eine explorative Analyse der Lebensbereiche Ernährung und Mobilität
anhand von problemzentrierten Interviews**

Vorgelegt von	Lena Egeler
Studiengang	Polyvalenter Bachelor Geographie (50 %) und Bildungswissenschaften (50 %)
Abgabetermin	05.10.2020
Erstbetreuerin	Dr. Nicole Aeschbach
Zweitbetreuerin	Dr. phil. Katharina Kriegbaum

“VIELE KLEINE MENSCHEN
AN VIELEN KLEINEN ORTEN,
DIE VIELE KLEINE DINGE TUN,
WERDEN DAS GESICHT DER WELT VERÄNDERN.”

Afrikanisches Sprichwort

Danksagung

Für das Zustandekommen dieser Arbeit, für kritische Anregungen und hilfreiche Tipps sowie für ermutigenden Beistand habe ich einigen Personen zu danken.

Mein aufrichtiger Dank gilt insbesondere meinem Betreuerinnenteam: Dr. Nicole Aeschbach und Dr. phil. Katharina Kriegbaum. Sie haben mich zum einen im geographischen Bereich, zum anderen bei bildungswissenschaftlichen und psychologischen Themen sowie bezüglich der Methodik wissenschaftlich begleitet und unterstützt. Ich möchte mich für die vielen Hinweise und kritischen Fragen zu meiner Arbeit bedanken. Ich bin Ihnen für Ihre Offenheit zu meinem gewählten Thema und Ihr Interesse an meiner Arbeit sehr dankbar. Vielen Dank auch für Ihre Zeit und die zahlreichen Teammeetings, sowohl zu dritt als auch zu zweit. Ohne die intensive Zusammenarbeit wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen.

Herzlich bedanken möchte ich mich auch bei allen Personen, die sich zu einem Interview bereit erklärt haben und sich mir gegenüber und den gestellten Fragen geöffnet haben. Mir hat das Führen der Interviews sehr viel Spaß gemacht und ich empfand die Gespräche aufgrund der vielfältigen angesprochenen Aspekte und den Einblick in verschiedene Sichtweisen besonders interessant.

Ebenso möchte ich mich für den moralischen Beistand, das Verständnis und die intensiven Gespräche zum Thema dieser Arbeit bei meiner Familie, meinen Freund*innen sowie meinen Mitbewohner*innen bedanken. Ein besonderer Dank gilt insbesondere meinen Eltern und meinem Bruder, meinem Freund sowie denjenigen, die diese Arbeit Korrektur gelesen haben und mir hilfreiche Tipps und Kommentare gegeben haben.

Zusammenfassung

Diese Arbeit befasst sich mit Umweltbewusstsein und Umweltverhalten im Alltag mit einem Fokus auf persönliche Mobilität und Ernährung. Die Grundlage hierfür bildet der Klimaeinfluss entsprechender Verhaltensweisen wie die Nutzung von Kraftfahrzeugen sowie der Konsum von tierischen Produkten, insbesondere von Fleisch. Ausgangspunkt der Arbeit ist der menschengemachte Klimawandel. Es wird herausgearbeitet, wie individuelles Verhalten im Alltag, durch das Emittieren von Treibhausgasen wie CO₂, zum globalen Klimaschutz und der Einhaltung des 1,5 °C Ziels des Pariser Abkommens beitragen kann.

Zur Beantwortung der wichtigsten Forschungsfragen bezüglich des Umweltbewusstseins und umweltbewussten Verhaltens wird eine explorative Analyse mittels qualitativer Interviews durchgeführt. Im Rahmen der Interviews werden zusätzlich die Ergebnisse eines CO₂-Rechners in die Auswertung miteinbezogen und die Methode der Mental Maps angewendet. Diese Karten dienen insbesondere als Hinweis dafür, wie sich die Befragten ein attraktives Stadtzentrum vorstellen – ein Aspekt, mit dem weitere Forschungsfragen verbunden werden können.

Die Untersuchung ist von besonderer Bedeutung, da dies nach Kenntnis der Autorin die erste wissenschaftliche Studie über ernährungs- und mobilitätsspezifisches Umweltbewusstsein und Umweltverhalten ist. Als zentrales Ergebnis kristallisiert sich die Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und dem tatsächlichen Umweltverhalten der Interviewpartner*innen heraus. Hierfür wird eine große Bandbreite an Gründen aufgefunden. Als Antwort darauf werden angemessene Ansatzpunkte für die Förderung von umweltbewussten Verhalten gefunden, um die Kluft zwischen diesem und den Umwelteinstellungen sowie dem Umweltverhalten zu schließen. Besondere Berücksichtigung finden in diesem Kontext Co-Benefits und Zielkonflikte sowie bestehende und auftretende Herausforderungen und Probleme bei umweltspezifischen Fragestellungen. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse lässt sich ableiten, inwiefern Verhaltensänderungen realistisch und umsetzbar sind.

Schlagwörter: Anthropogener Klimawandel, Treibhausgase, Umweltbewusstsein, Umweltwissen, Umwelteinstellungen, Umweltverhalten, Verhaltensänderungen

Abstract

This thesis concerns itself with environmental awareness and environmental behaviour in everyday life with a focus on personal transportation and diet. The basis for that is the impact of corresponding manners such as the use of motor vehicles and the consumption of animal products, especially meat, on climate. The theory of man-made climate change provided the starting point for this work.

To answer the key research questions regarding environmental awareness and eco-conscious behavior, qualitative interviews were conducted from which an exploratory analysis was made. An additional method used in these interviews were the results of a CO₂-calculator and the creation of Mental Maps. These maps specifically serve as reference to how the interviewees imagine an attractive city center, an aspect to which further research questions can be connected.

This research is particularly significant, as, according to the knowledge of the author, this is the first scientific study done regarding nutrition- and transportation-specific environmental awareness and eco-conscious behavior. Out of this study, one central discovery takes shape: the discrepancy between the environmental awareness and the actual eco-conscious actions of the interviewees. A wide spectrum of reasons can be found for this. In response, reasonable starting points are found for the promotion of environmentally conscious behavior in order to close the gap between it and environmental knowledge and attitudes. In this context, special consideration is given to co-benefits and conflicting goals, as well as to existing and emerging challenges and problems relating to environmental issues. Based on the knowledge gained, it can be deduced to what extent behavior changes are realistic and implementable.

Tags: anthropogenic climate change, greenhouse gases, environmental awareness, environmental knowledge, environmental attitudes, environmental behaviour, behavioural change

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	X
Tabellenverzeichnis	XI
Abkürzungsverzeichnis	XII
1 Einleitung.....	1
2 Umweltbewusstsein und Umweltverhalten	4
2.1 Definition Umweltbewusstsein	4
2.2 Dimensionen von Umweltbewusstsein	4
2.2.1 Umweltwissen	5
2.2.2 Umwelteinstellungen	5
2.2.3 Umweltverhalten	6
3 Der anthropogene Klimawandel.....	7
3.1 Die wichtigsten Treibhausgase.....	8
3.2 Folgen der globalen Erwärmung.....	10
3.3 Klimaschutz.....	12
4 Fokus auf die Verhaltensbereiche Mobilität und Ernährung.....	17
4.1 Treibhausgasbilanz der Verkehrsmittelwahl	17
4.2 Fleischkonsum hinsichtlich der persönlichen Treibhausgasbilanz.....	19
5 Theoretische Erklärungsansätze des Umweltverhaltens	22
5.1 Theorie des geplanten Verhaltens	22
5.2 Kosten-Nutzen-Erwägungen.....	24
5.3 Low-Cost-Hypothese	25
6 Stand der Umweltbewusstseinsforschung.....	28
6.1 Zusammenhänge zwischen den einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins.....	28
6.1.1 Umweltbewusstsein und Umweltverhalten	28
6.1.2 Umwelteinstellungen und Umweltverhalten (Attitude Behaviour Gap) ..	29
6.1.3 Umweltwissen und Umweltbewusstsein	30
6.2 Forschungslücke und eigene Forschungsfragen	30
7 Vorstellung der Forschungsmethode	32
7.1 Wahl der Methode	32
7.2 Untersuchungsdesign.....	34
7.2.1 Problemzentrierte Interviews	35

7.2.2	Mental Maps.....	37
7.2.3	CO ₂ -Rechner.....	39
7.3	Auswertung der Interviews	39
7.3.1	Transkription	39
7.3.2	Codierung	40
7.3.3	Qualitative Inhaltsanalyse.....	43
7.3.4	Auswertung der Mental Maps.....	45
8	Ergebnisse – Auswertung der problemzentrierten Interviews	46
8.1	Umweltbewusstsein der Interviewpartner*innen	46
8.1.1	Umweltwissen	46
8.1.2	Umwelteinstellungen	49
8.1.3	Umweltverhalten	51
8.1.4	Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten	53
8.2	Ansatzpunkte für umweltfreundliches Verhalten	63
8.2.1	Bereitschaft zu Verhaltensänderungen.....	63
8.2.2	Verhaltensänderungen – Wunsch und Möglichkeiten	65
8.3	Auswertung der Mental Maps: Vorstellungen und Wünsche der Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt	66
9	Diskussion	69
9.1	Umweltbewusstsein und Umweltverhalten im Alltag	69
9.1.1	Diskrepanzen zwischen den Dimensionen des Umweltbewusstseins... ..	73
9.1.2	Gründe für das Verhalten im Alltag.....	74
9.2	Schlussfolgerungen.....	76
9.2.1	Ansatzpunkte zur Förderung umweltbewussten Verhaltens	77
9.2.2	Machbarkeitsanalyse auf der Basis der Interviews	84
9.2.3	Wünsche an eine attraktive Innenstadt.....	90
9.3	Limitationen der Arbeit.....	92
9.4	Implikationen für zukünftige Forschung	94
9.4.1	Kritik an bisheriger Umweltbewusstseinsforschung	94
9.4.2	Anregungen an künftige Forschung.....	95
10	Fazit.....	97
10.1	Zusammenfassung.....	97
10.2	Ausblick.....	99
11	Literaturverzeichnis	101
Anhang.....	113
Anhang A Interviewleitfaden.....	114
A.1	Kurzform.....	114
A.2	Langform	115
Anhang B Transkriptionsregeln.....	119

Anhang C	Transkribierte Interviewtexte.....	120
C.1	Interview Nr. 1	120
C.2	Interview Nr. 2	128
C.3	Interview Nr. 3	141
C.4	Interview Nr. 4	154
C.5	Interview Nr. 5	169
C.6	Interview Nr. 6	179
Anhang D	Mental Maps	194
D.1	Person Nr. 1	194
D.2	Person Nr. 2	195
D.3	Person Nr. 3	196
D.4	Person Nr. 4	197
D.5	Person Nr. 5	198
D.6	Person Nr. 6	199
Anhang E	Codesystem.....	200
Anhang F	Themenmatrix.....	203
Anhang G	Definition eines umweltbewussten Menschen durch die Befragten	207
Anhang H	Eidesstattliche Erklärung	208

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1.</i> Die Keeling-Kurve.....	9
<i>Abbildung 2.</i> Emissionsquellen im Verkehr (ohne CO ₂ aus Biokraftstoffen), Stand: 2018, Angaben in %	18
<i>Abbildung 3.</i> Direkte THG-Emissionen der Ernährung in Deutschland (in CO ₂ e pro Person).....	20
<i>Abbildung 4.</i> Treibhausgasemissionen ausgewählter Produkte, angegeben als CO ₂ -Fußabdruck in kg CO ₂ e pro Kilogramm Nahrungsmittel	21
<i>Abbildung 5.</i> Schema der Theorie des geplanten Verhaltens	23
<i>Abbildung 6.</i> Low-Cost-Hypothese des Umweltverhaltens.....	26
<i>Abbildung 7.</i> Selbsteinschätzung der Interviewpartner*innen zu ihrem persönlichen Umweltwissen und Umweltbewusstsein auf einer Skala von Eins bis Sechs	55
<i>Abbildung 8.</i> Ergebnisse des Online-CO ₂ -Rechners von WWF (<i>World Wide Fund for Nature</i>) der einzelnen Interviewpartner*innen.....	56
<i>Abbildung 9.</i> Ansatzpunkte zur Förderung umweltbewussten Verhaltens	77
<i>Abbildung 10.</i> Zusammenführung der erstellten Mental Maps durch die Interviewpartner*innen.....	91

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1.</i> Stichprobenbeschreibung der Interviewpartner*innen hinsichtlich der soziodemographischen Faktoren.....	34
<i>Tabelle 2.</i> Arten von Codes in der vorliegenden Studie	42
<i>Tabelle 3.</i> Hauptgründe für das Mobilitätsverhalten der Interviewpartner*innen ...	60
<i>Tabelle 4.</i> Hauptgründe für das Ernährungsverhalten der Interviewpartner*innen	62
<i>Tabelle 5.</i> Gezeichnete Mental Maps der Interviewpartner*innen im Rahmen der Interviews	67
<i>Tabelle 6.</i> Als Fehlvorstellungen eingeordnete wissensbezogene Aussagen	72

Abkürzungsverzeichnis

BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
CO ₂ e	CO ₂ -Äquivalente
E-	Elektro
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
ppm	parts per million 1 Millionstel
THG	Treibhausgase

1 Einleitung

„Reiche schädigen Klima sehr viel stärker als Arme“ (Kanter & Deutsche Presse-Agentur, 2020).

So lautet der Titel einer Pressemitteilung des Spiegels am 21.09.2020. Die Aussage bezieht sich auf eine am selben Tag veröffentlichte Studie von Oxfam, einer globalen Nothilfe- und Entwicklungsorganisation (Oxfam Deutschland, 2015).

Trotz des kurzzeitigen starken Rückgangs der Kohlendioxidemissionen im Zuge der COVID-19-Pandemie wächst die Klimakrise, ausgelöst durch weiterhin ansteigende Emissionen in die Atmosphäre (Gore, 2020, S. 1). Aktuelle Extremwetterereignisse wie die Waldbrände in Australien oder der tropische Wirbelsturm Amphan in Indien und Bangladesch erinnern daran, wie gefährlich eine weitere Temperaturerhöhung schon um weniger als 1,5 °C ist (Gore, 2020, S. 2). Der Klimawandel und die damit einhergehende globale Erwärmung werden hauptsächlich durch den Menschen ausgelöst (Intergovernmental Panel on Climate Change [IPCC], 2018, S. 48).

Eine Untersuchung von Oxfam und dem Stockholm Environment Institute (SEI), einem internationalen Forschungsinstitut für Umweltfragen, zeigt die ungleiche globale Verteilung der CO₂-Emissionen. Der Bericht bezieht sich auf den Zeitraum von 1990 und 2015, in welchem die jährlichen globalen Emissionen um 60 % gewachsen sind. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass zwischen 1990 und 2015 die reichsten 10 % der Menschheit – dies entspricht etwa 630 Millionen Menschen – für 52 % der gesamten Kohlendioxidemissionen verantwortlich waren (Gore, 2020, S. 2). Die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung (3,1 Milliarden Menschen) hingegen waren für nur 7 % der Gesamtemissionen verantwortlich. Die Bevölkerungsgruppen, die jedoch am meisten mit den Folgen des Klimawandels zu kämpfen haben, sind die, die am wenigsten für diesen verantwortlich sind: Die ärmere Weltbevölkerung, sowie zukünftige Generationen (Gore, 2020, S. 2).

Klein (2019, S. 298) stellt fest, dass 10 bis 20 % der reichsten Bevölkerung auf der Erde ihre Lebensweise in dem aktuellen Ausmaß nicht beibehalten können. Weiterhin zeigt Klein auf, dass diese in Zukunft ihren Lebensstil verändern müssen – unter anderem in den Bereichen Fleischkonsum, Flugreisen sowie dem Energieverbrauch. Es stellt sich jedoch die Frage, welche konkreten Maßnahmen zum Schutz des Klimas beitragen können. In der Diskussion über den Klimaschutz und der damit zusammenhängenden Minderung der Kohlendioxidemissionen werden häufig Verhaltensänderungen wie die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs statt des Autos, der Verzicht auf das Flugzeug als Verkehrsmittel oder die Umstellung der persönlichen Ernährungsweise genannt (Wynes and Nicholas 2017). Ebenso plädiert die Bundesregierung dafür, dass der

Klimawandel trotz COVID-19-Pandemie nicht vergessen werden darf (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit [BMU], 2020, S. 5). Dieser Appell wird durch das Verfassen der vorliegenden Arbeit aufgegriffen.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, das Umweltverhalten in den Bereichen Mobilität und Ernährung genauer zu untersuchen sowie das Umweltbewusstsein zu analysieren. Da jedes Individuum im Alltag tagtäglich vor Entscheidungen steht und Personen sich nicht in allen Situationen gemäß ihres Umweltwissens verhalten, ist eine Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten vorhanden (DeSombre, 2018, S. 2). Im Zuge des Klimawandels und der Begrenzung der Erwärmung auf 1,5 °C-Ziels im Vergleich zum vorindustriellen Niveau scheint es von besonders hoher Relevanz die vorherrschende Diskrepanz zu untersuchen. Da die alltäglichen Bereiche Mobilität und Ernährung aufgrund des potenziell hohen Treibhausgasausstoßes von hoher Bedeutung sind (Wynes & Nicholas, 2017, S. 1), werden diese beiden Lebensbereiche genauer untersucht. Dies soll anhand von einer explorativen Analyse mittels problemzentrierter Interviews erfolgen. Ziel ist die Erörterung, wie umweltbewusst die Interviewpartner*innen in ihrem Alltag in Bezug auf Ernährung und Mobilität sind und inwiefern sie sich umweltbewusst verhalten. Der Fokus im Ernährungsbereich liegt auf dem Fleischkonsum; im Mobilitätssektor wird die Verkehrsmittelwahl im Sinne des Klimaeinflusses durch Treibhausgasemissionen als relevant erachtet. Dabei soll herausgefunden werden, ob bei den Interviewpartner*innen eine Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten besteht worauf mögliche Abweichungen zurückzuführen sind.

Die Arbeit beginnt mit der Vorstellung des Begriffs Umweltbewusstsein und dessen Unterteilung in drei Dimensionen, wozu auch das Umweltverhalten zählt. Das dritte Kapitel dient zunächst einem Überblick hinsichtlich des anthropogenen Klimawandels. Hierbei wird insbesondere auf die Wirkung der wichtigsten Treibhausgase sowie deren Folgen bezüglich der Temperaturerwärmung und dem damit zusammenhängenden Klimaschutz eingegangen. Das vierte Kapitel ist aufgrund des hohen Umwelteinflusses den beiden Verhaltensbereichen Mobilität und Ernährung gewidmet. Im darauffolgenden Kapitel werden drei ausgewählte theoretische Erklärungsansätze für das Umweltverhalten vorgestellt, die einem verbesserten Verständnis der Thematik dienen sollen. Die Erkenntnisse anderer Forschungsarbeiten bezüglich Umweltbewusstseins und Umweltverhalten und deren Verhältnis zueinander werden im Anschluss aufgeführt. Im siebten Kapitel der Arbeit wird die verwendete Forschungsmethode der problemzentrierten Interviews inklusive der Methode der Mental Maps skizziert und begründet. Die Ergebnisse der Untersuchung im Zuge der Beantwortung der Forschungsfragen werden im achten Kapitel dargestellt. Im Anschluss daran folgt die Diskussion mit einer kurzen

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der durchgeführten Studie sowie einer ausführlichen Diskussion mit Einbezug von wissenschaftlicher Literatur. Es werden Ansatzpunkte für die Förderung von umweltbewusstem Verhalten herausgearbeitet sowie eine Machbarkeitsanalyse auf Basis der Interviews durchgeführt. Eine Ausführung bezüglich der Limitationen dieser Arbeit sowie eine Aufstellung an Implikationen für künftige Forschung runden dieses Kapitel ab. Im abschließenden zehnten Kapitel werden wesentliche Erkenntnisse der Arbeit zusammengefasst und ein Ausblick geboten.

2 Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Auf den ersten Blick scheint klar zu sein, was mit den Begriffen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten gemeint ist; allerdings ist eine differenziertere Betrachtung der Begriffe für das Verständnis dieser Arbeit notwendig. Eine einheitliche und verbindliche Definition liegt nach wie vor nicht vor (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12; Scholl et al., 2016, S. 38). In diesem Kapitel wird vorgestellt, wie die Begrifflichkeiten im Rahmen der Arbeit verstanden werden.

2.1 Definition Umweltbewusstsein

Erstmalig wurde der Begriff *Umweltbewusstsein* in einem aus dem Jahre 1978 stammenden Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen definiert (Bundesministerium für Umwelt & Naturschutz und nukleare Sicherheit [BMU], 2019, S. 67):

"Der Rat definiert das Umweltbewusstsein als Einsicht in die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen durch diesen selbst, verbunden mit der Bereitschaft zur Abhilfe." (Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, 1978, S. 445).

Diese Definition verbindet Umweltwissen mit der umweltbezogenen Handlungsbereitschaft (Huber, 2001, S. 214). Umweltbewusstsein ist ein Teil des individuellen Bewusstseins, welcher sich mit der Gestaltung der Verhältnisse von Individuen hinsichtlich der Ökologie beschäftigt (Schubert, 2000, S. 26).

Im Laufe der Zeit wurden diverse weitere Definitionen von Umweltbewusstsein entwickelt, welche sich insbesondere hinsichtlich ihrer Dimensionalität unterscheiden (Bundesministerium für Umwelt & BMU, 2019, S. 67). Umweltbewusstsein kann als eindimensionales sowie als mehrdimensionales Konstrukt definiert werden. Wenn es sich um ein eindimensionales Konstrukt handelt, wird Umweltbewusstsein als eng definierter, einheitlicher Begriff gesehen und kann entweder als Werthaltung oder als Einstellungskonzept angesehen werden (Scholl et al., 2016, S. 38).

2.2 Dimensionen von Umweltbewusstsein

Es ist jedoch sinnvoll, Umweltbewusstsein in einzelne Teilbereiche aufzuteilen (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12). Im Falle eines solchen mehrdimensionalen Konstrukts werden verschiedene Dimensionen als Summe zusammengefasst (Bundesministerium für Umwelt & BMU, 2019, S. 67), welche den übergeordneten Begriff des Umweltbewusstseins beschreiben. Durch die theoretische Diskussion und empirische Untersuchungen konnte der Begriff des Umweltbewusstseins in mehrere Teilaspekte eingeteilt werden (Preisendörfer, 1999, S. 43). Dabei werden unter anderem Einstellungen und die Wahrnehmung

von Chancen und Risiken einbezogen. Sofern dies möglich ist, werden zusätzlich Handlungsabsichten, Gestaltungs- und Handlungskompetenzen und Verhaltensmuster integriert (Scholl et al., 2016, S. 54). Klassischerweise wird Umweltbewusstsein in der empirischen Sozialforschung – sofern mit präzisen und operationalisierten Kategorien gearbeitet wird – in die folgenden drei Hauptdimensionen zerlegt: Umweltwissen, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27; Haan & Kuckartz, 1996, S. 37; Scholl et al., 2016, S. 38). Im Folgenden sollen diese Dimensionen getrennt voneinander betrachtet werden und im Zuge dessen definiert werden. Um keine Verwirrung zu riskieren, wird in dieser Arbeit an der Unterscheidung der einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins sowie des allgemeinen Umweltbewusstseins festgehalten.

2.2.1 Umweltwissen

Kuckartz (1995, S. 72) bezeichnet Umweltwissen (*kognition*) als Spezialwissen über die Ökologie. Er führt dies genauer aus, indem er Umweltwissen als Kenntnis- und Informationsstand eines Individuums über die Natur und Umwelt, Flora und Fauna sowie über Zusammenhänge und Probleme in der Ökologie definiert. Haan und Kuckartz (1996, S. 37) fügen zusätzlich dazu die Aspekte der Traditionen, Methoden und Denkmuster im ökologischen Bereich und sowie dessen Entwicklungen und Trends hinzu. Das Umweltwissen lässt sich weiter in Teilaspekte unterteilen: Faktenwissen, Wissen über Kausalzusammenhänge und Wissen über persönliche und allgemeine Handlungsmöglichkeiten (Schubert, 2000, S. 28). Allerdings ist in der wissenschaftlichen Literatur keine einheitliche Unterteilung zu finden.

2.2.2 Umwelteinstellungen

Unter Umwelteinstellungen (*attitudes*) werden außer Einstellungen gegenüber dem Umweltschutz im engeren Sinne auch Ängste, Empörung, Zorn, normative Orientierungen und Werthaltungen subsumiert (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27). Haan und Kuckartz (1996, S. 37) schließen darüber hinaus Handlungsbereitschaften mit ein. Einstellungen allgemein werden aus sozialpsychologischer Sicht als Bewertungen von Ereignissen, Handlungen und Objekten verstanden (Schahn & Matthies, 2008, S. 665). Neben der Wissensdimension lässt sich auch die Einstellungsdimension in drei Komponenten aufgliedern: Die kognitive, affektive und konative Komponente (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12). Bodenstein et al. (1997, S. 34) bezeichnet letztere alternativ als intentionale Komponente. Die kognitive Komponente beschreibt Wissen und die darauf aufbauenden rationalen Bewertungen und die Meinungsbildung (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12). Bodenstein et al. (1997, S. 34) schränkt die Wissenskomponente auf das

objektbezogene Wissen ein. So können Umweltreize in Kategorien eingeteilt werden, Typen gebildet werden sowie mit Hilfe von Kognitionen reduziert und vereinfacht werden. Kuckartz (1995, S. 71) versteht unter dem Begriff des Affekts umweltbezogene Emotionen. Bewertungen und Äußerungen der individuellen Emotionen werden damit unter der affektiven Komponente zusammengefasst (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12). Grunenberg und Kuckartz (2003, S. 27) bezeichnet die emotionale Anteilnahme an Prozessen der Umweltzerstörung als Betroffenheit (*affect*). Mit letzterer, der konativen Komponente, sind Verhaltensabsichten gemeint (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12). Bodenstein et al. (1997, 34f.) fokussieren hingegen die Verhaltensbereitschaft im Rahmen der vorgeschlagenen intentionalen Komponente. Durch diese Komponente werden Präferenzen gegenüber bestimmten Verhaltensmustern und Reaktionen ausgedrückt. Diese Verhaltensintention ist jedoch von dem eigentlichen Handeln in konkreten Situationen zu unterscheiden.

2.2.3 Umweltverhalten

Umweltverhalten (*actual commitment*) (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27) meint das tatsächliche, beobachtete Verhalten eines Individuums in umweltrelevanten Alltagssituationen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 37). Kuckartz (1995, S. 71) sowie Grunenberg und Kuckartz (2003, S. 37) verweisend darauf, dass es sich dabei in der Regel um das selbstberichtete Verhalten handelt. Dieses Argument wird auch von dem Bundesministerium für Umwelt und BMU (2019, S. 68) bekräftigt: Das Umweltverhalten stellt Aussagen zu persönlichen Verhaltensweisen in diversen Lebensbereichen mit Umweltrelevanz – wie auch die Bereiche Ernährung, Einkauf und Mobilität (vgl. Kapitel 4) – dar. Dies gilt insofern als problematisch, dass erhebliche Diskrepanzen zwischen dem beobachteten und dem selbstberichteten Verhalten bestehen (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27).

3 Der anthropogene Klimawandel

Es gibt viele Gründe, über den Klimawandel besorgt zu sein. Die Treibhausgasemissionen in der Atmosphäre haben sich im Vergleich zum vorindustriellen Niveau nahezu verdoppelt (DeSombre, 2018, S. 1). In der vorindustriellen Zeit (vor 1750) (IPCC, 2018b, S. 28), kamen nur lokal vereinzelte Umweltprobleme in geringem Ausmaß vor. Heute sind die Folgen nicht nur regional, sondern global, vielfältig und von gravierenden Ausmaßen (Huber, 2001, S. 160).

Neben anthropogenen Einwirkungen beeinflussen natürliche Faktoren außerhalb des Klimasystems das globale Klima. Die natürlichen Antriebe reichen von Vulkanausbrüchen über Änderungen der Sonnenaktivität bis zu Schwankungen der Erdbahnparameter. Diese Faktoren können für große Klimaveränderungen verantwortlich sein. Trotzdem wird in dieser Arbeit nur der anthropogene Klimawandel, d.h. der durch den Menschen verursachte Klimawandel, fokussiert. Der Grund hierfür ist, dass menschliche Faktoren heute die dominantesten Klimaeinflüsse darstellen (Brönnimann, 2018, S. 267; Bush, 2020, S. 62; IPCC, 2013b, S. 46; Newell et al., 2014, S. 444). Eine der bedeutendsten Aussagen des fünften Sachstandsberichts des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (*Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC*) ist, dass der Einfluss des Menschen als Hauptursache der beobachteten Erderwärmung besteht. Die Wissenschaft kann dies mit 95-prozentiger Sicherheit bestätigen (H. Schmidt et al., 2017, S. 13). Diverse Belege sind von Wissenschaftlern der ganzen Welt gefunden worden, welche unabhängig voneinander, auf Basis verschiedener Klimaindikatoren die Erderwärmung bestätigen (IPCC, 2013b, S. 8).

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass anthropogene Veränderungen deutlich schneller vonstattengehen als natürliche Veränderungen (Huber, 2001, S. 160; Mathez & Smerdon, 2018, S. 8). Das Klimasystem reagiert schon auf kleine Änderungen sensibel (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 28). Beim Erreichen einer bestimmten kritischen, nur selten bekannten Schwelle, verstärkt sich der Klimawandel von selbst und es können sprunghafte Veränderungen ausgelöst werden, die teilweise irreversibel sind (IPCC, 2016, S. 14). Dieses Prinzip wird als *Kippschalter-Prozesse (Tipping Point Processes)* bezeichnet (Niebert, 2016, S. 256; C. Schönwiese, 2019, S. 108). Das IPCC (2018b, S. 8) geht davon aus, dass die Erderwärmung zwischen 2030 und 2052 1,5 °C erreicht, sofern sich die Geschwindigkeit nicht verringert. Gleichwohl ist es bereits ab einer globalen Erwärmung von 1,5 °C eine Überschreitung der Kippunkte des Klimasystems möglich (BMU, 2020, S. 8–9). Außerdem ist Klimasystem durch viele selbstverstärkende *Rückkopplungsprozesse* geprägt, die zu extremen und plötzlichen Klimaänderungen führen können (Ranke, 2019, S. 70). „Eine Wechselwirkung, bei der eine Störung einer

klimatischen Größe Änderungen in einer zweiten verursacht und die Änderungen der zweiten Größe letztlich zu einer zusätzlichen Änderung der ersten führen" (IPCC, 2016, S. 15), nennt man Rückkopplung.

Der seit den 1970ern vorherrschende ununterbrochene Erwärmungstrend stellt das Kernproblem der stetigen Änderung des Klimas dar (Brönnimann, 2018, S. 267; Ranke, 2019, S. 70), denn dies bringt schwerwiegende Folgen mit sich (Kerber, 2018, S. 10; Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 38). Deshalb wird der Begriff Klimawandel oftmals auch als *Erderwärmung* bezeichnet (Bhattacharya, 2018, S. 1). Laut des IPCC (2018b, S. 28) beschreibt der Begriff der globalen Erwärmung die geschätzte Zunahme der durchschnittlichen globalen Oberflächentemperatur im Vergleich zur vorindustriellen Zeit. Die globale Erwärmung ist messbar: Seit Beginn der Industrialisierung ist ein Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur von etwa 1,0 °C gegenüber der vorindustriellen Zeit vorzuweisen (BMU, 2020, S. 6; Niebert, 2016, S. 255). Die wahrscheinliche Bandbreite beträgt 0,8 °C bis 1,2 °C (IPCC, 2018a, S. 8).

Der wichtigste Antriebsfaktor der beobachteten Temperaturerhöhung sind, wie im vorangegangenen Abschnitt beschrieben, menschliche Einflüsse, wobei neben Landoberflächenveränderungen und dem Ausstoß von Aerosolen insbesondere Treibhausgasemissionen eine Veränderung des Klimas auslösen (Brönnimann, 2018, S. 291; BMU, 2020, S. 6; Bush, 2020, S. 62). Durch menschliche Aktivitäten sind die Konzentrationen der Treibhausgase in der Atmosphäre auf Werte angestiegen, die seit mindestens den vergangenen 800 000 Jahren nicht aufgetreten sind (IPCC, 2013a, S. 15). Deshalb wird im folgenden Abschnitt das Thema der Treibhausgase behandelt.

3.1 Die wichtigsten Treibhausgase

Treibhausgase (THG, *greenhouse gases*) sind gasförmige Bestandteile der Erdatmosphäre, welche Infrarotstrahlung im langwelligen Spektralbereich absorbieren und wieder ausstrahlen können (Ranke, 2019, S. 43).

CO₂-Emissionen nehmen bei der Betrachtung der gesamten Treibhausgasemissionen im Zeitraum 1970 bis 2010 einen Anteil von etwa 78 % ein (IPCC, 2013; 2014, S. 5). Die steigende CO₂-Konzentration der Atmosphäre leistet damit den größten Beitrag für einen positiven Strahlungsantrieb und eine Energieaufnahme durch das Klimasystem (IPCC, 2013c, S. 1) und stellt damit die Hauptursache für die globale anthropogene Erwärmung dar (Mathez & Smerdon, 2018, S. 101).

Neben Kohlendioxid (CO₂) (BMU, 2020, S. 8) zählen Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) zu den wichtigsten natürlich vorkommenden Treibhausgasen (Brönnimann, 2018,

S. 292; Hedenus et al., 2014, S. 84). Diese Gase sind wie CO₂ aufgrund ihrer Strahlungseigenschaften klimawirksam (Ranke, 2019, S. 54) und tragen zum anthropogenen Treibhauseffekt bei (Huber, 2001, S. 162; C. Schönwiese, 2019, S. 10). Dabei werden die Abstrahlungseigenschaften der Erde modifiziert (Fischer, 2000). Der Treibhauseffekt wird durch eine Anreicherung von Treibhausgasen in der Atmosphäre und die Absorption langwelliger Strahlung verstärkt (Brönnimann, 2018, S. 84; H. Schmidt et al., 2017, S. 10). Die globalen Methanemissionen sind zwar deutlich geringer als die von Kohlendioxid, doch ist Methan etwa 25 Mal so klimaschädlich wie CO₂ (BMU, 2020, S. 42) und verursacht deshalb etwa 16 % des globalen Temperaturanstiegs (Bush, 2020, S. 117). Methan ist damit das zweitwichtigste Treibhausgas (Ranke, 2019, S. 46). Lachgas ist sogar 300 Mal so klimaschädlich wie CO₂ (BMU, 2020, S. 42). Während die erhöhten Konzentrationen von Methan und Lachgas hauptsächlich auf die Land- und Forstwirtschaft und dabei insbesondere die Tierhaltung zurückzuführen ist, entstehen CO₂-Emissionen als mengenmäßig bedeutendster Anteil des anthropogenen Treibhauseffektes primär durch die Verbrennung von fossilen Energieträgern.

Eine wichtige Messung des anthropogenen Einfluss auf die CO₂ Menge in der Atmosphäre ist die sog. *Keeling-Kurve* (Ranke, 2019, S. 46) (vgl. Abbildung 1).

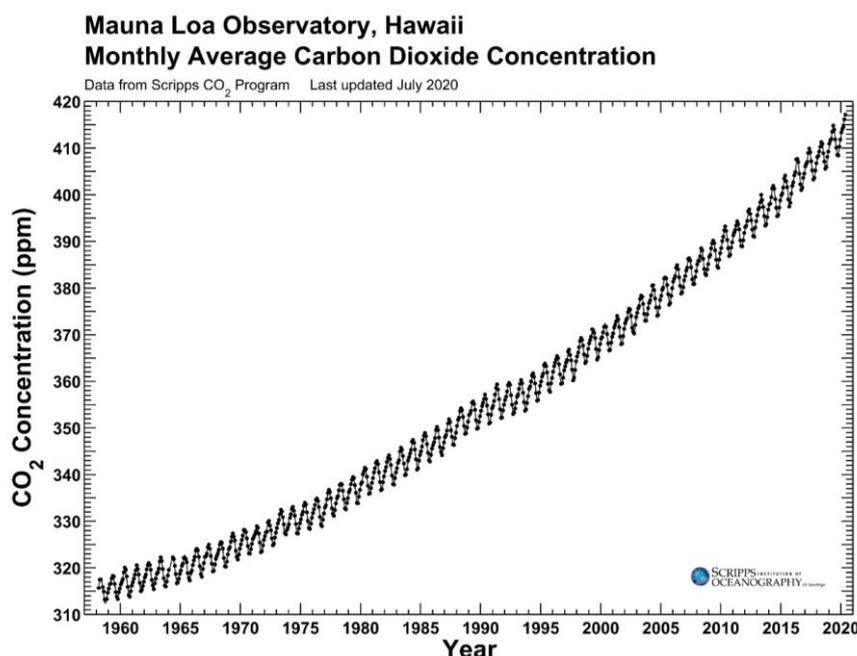


Abbildung 1. Die Keeling-Kurve (Scripps CO₂ Program, 2020).

Das abgebildete Diagramm zeigt den steigenden atmosphärischen Kohlenstoffdioxidgehalt (in ppm) im Verlauf der Zeit von 1950 bis einschließlich Juli 2020. Die Messwerte beziehen sich auf die gemessenen CO₂-Konzentrationen im monatlichen Durchschnitt auf dem Mauna Loa auf Hawaii (19°32'N, 155°34'W).

Die Keeling-Kurve (Abbildung 1) visualisiert Messergebnisse über die Schwankungen der CO₂-Konzentration. Man sieht die jährlichen Schwankungen durch das Ein- und

Ausatmen der Biosphäre (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 33) und den – für diese Arbeit besonders relevanten – kontinuierlich zunehmenden Anstieg der Kohlendioxidkonzentration (Heine, 2019, S. 235; Leichenko & O'Brien, 2019, S. 27–28). Zu Beginn der Aufzeichnungen lag die CO₂-Konzentration noch bei etwa 280 ppm (parts per million, 1 Millionstel) (IPCC, 2016, S. 35) (McNeill & Elstner, 2003, S. 389; Ranke, 2019, S. 45); im Jahr 2018 lag sie bei einem Wert von 410 ppm – d.h. 0,041 % (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 33). Demzufolge ist die CO₂-Konzentration seit Beginn der Industrialisierung um etwa 44 % gestiegen (BMU, 2020, S. 7).

Es stellt sich die Frage nach Verantwortlichkeiten. Deutschland steht neben Ländern wie China, den USA sowie Indien und Russland auf der Liste der zehn größten CO₂-Emittenten weltweit (BMU, 2020, S. 12; Deutsches Klima Konsortium & Helmholtz Klima Initiative, 2020, S. 5; Ranke, 2019, S. 46). Historisch gesehen trägt Deutschland für 4,6 % der gesamten Treibhausgasemissionen seit 1850 Verantwortung (BMU, 2020, S. 6) und nimmt sogar Rang Vier der weltweit größten Verursacher ein (Deutsches Klima Konsortium & Helmholtz Klima Initiative, 2020, S. 5). Die jährlichen Pro-Kopf-Emissionen an THG liegen laut BMU (2020, S. 54) mit 11,61 t CO₂-Äquivalenten fast doppelt so hoch wie der weltweite Durchschnitt (6,66 t CO₂-Äquivalente). Die Einheit *CO₂-Äquivalente* (CO₂e) (Hyland et al., 2017, S. 189) gewichtet die Menge an THG entsprechend des Klimawandelpotenzials (*Global Warming Potential, GWP*) (Welfens et al., 2015, S. 15) im Vergleich zu CO₂. Sie dient als Richtgröße zur Abschätzung der Klimaschädlichkeit aller ausgestoßener Treibhausgase (BMU, 2020, S. 59) und deren Vergleich untereinander (Hyland et al., 2017, S. 189; IPCC, 2016, A-5).

3.2 Folgen der globalen Erwärmung

Obwohl sich bislang die Erde in der industriellen Zeit nur moderat um etwa 1,1 °C erwärmt hat, sind bereits viele Auswirkungen zu beobachten (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 77). Steigende Temperaturen sind laut Leichenko und O'Brien (2019, S. 20) der bekannteste Indikator des Klimawandels. Die globale Erwärmung trägt weitreichende Auswirkungen mit sich: wärmere Wasser- und Luftmassen (IPCC, 2013b, S. 9), das Eis schmelzen, den Meeresspiegelanstieg (BMU, 2020, S. 6; IPCC, 2013b, S. 9) oder Dürren und Überschwemmungen (DeSombre, 2018, S. 1). Einige Folgen werden in diesem Kapitel angesprochen.

Erwärmung und Hitze

In den meisten Gebieten führt die Erwärmung zu vermehrten und intensiveren Hitzeereignissen, inklusive Hitzewellen (IPCC, 2019, 7; Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 68). Unter einer Hitzewelle wird eine Periode mit ungewöhnlich heißem Wetter

verstanden (IPCC, 2019, S. 7). Extremwetterereignisse können zwar nicht eindeutig dem Klimawandel zugeschrieben werden, doch gibt es starke Belege für eine erhöhte Wahrscheinlichkeit des Vorkommens in bestimmten Gebieten (IPCC, 2013b, S. 48). Neben den Extremen ist festzustellen, dass die Anzahl der warmen Tage und Nächte sehr wahrscheinlich angestiegen sind (IPCC, 2013a, S. 9).

Niederschlagsereignisse

Zudem verändert sich die Niederschlagsmenge (C. Schönwiese, 2019, S. 97). Klimamodelle legen nahe, dass die erhöhten THG-Emissionen zu einem Anstieg der Häufigkeit sowie einer Intensivierung von Starkniederschlägen in Teilen der nördlichen Hemisphäre beigetragen haben (IPCC, 2013b, S. 48). Für den Menschen besonders spürbare Folgen der Klimaerwärmung sind Wetterereignisse wie Überschwemmungen, Dürren oder Stürme. Zwar sind die einzelnen Ereignisse nicht auf bestimmte Ursachen zurückzuführen, doch wird die Häufigkeit oder Wahrscheinlichkeit solcher extremen Ereignisse durch die globale Erwärmung erhöht (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 68).

Kryosphäre

In der Antarktis sowie in Grönland ist ein Verlust an Eismassen vonstatten gegangen. Ferner kam es zu einem Abschmelzen der Gletscher fast überall in der Welt (IPCC, 2013b, S. viii). Die Gletscher der nördlichen Hemisphäre schmelzen aufgrund der im Vergleich zu vor 100 Jahren nahezu doppelt so hohen Oberflächentemperatur über dem Gefrierpunkt schneller ab (Ranke, 2019, S. 14). Je stärker der Temperaturanstieg, desto höher ist das Risiko für das zeitige Schmelzen des Eises (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 61).

Ozean

Der mit der Eisschmelze einhergehende Anstieg des Meeresspiegels ist eine langsam ablaufende, aber sehr lange andauernde Folge der globalen Erwärmung. Sowohl das Schmelzen der Eisschilde als auch die thermische Ausdehnung des erwärmten Meerwassers geschieht in einem Verlauf von mehreren Jahrhunderten (IPCC, 2013b, S. 9; Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 63). Der Ozean spielt noch eine weitere zentrale Rolle im Rahmen des Klimawandels: Steigende THG-Konzentrationen führen zu einer erhöhten Konzentration von CO₂ in Ozeanen, da diese als Kohlenstoffsенke fungieren (Ranke, 2019, S. 15) und ungefähr 30 % der anthropogenen CO₂-Emissionen aufnehmen. Dies hat eine Versauerung der Ozeane zur Folge (IPCC, 2013c, S. 1). Durch den geringeren pH-Wert können beispielsweise Korallenriffe ihre Kalkschalen nicht mehr bilden (Ranke, 2019, S. 15). Oberflächige Wärme kann in die Tiefen des Ozeans eindringen und auf die Ozeanzirkulation Einfluss nehmen (IPCC, 2013a, S. 28).

Die Erderwärmung hat eine Reihe weiterer Auswirkungen, wie zum Beispiel den Verlust der Biodiversität (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 73), die Verschiebung der Klimazonen (IPCC, 2019, U12) und die Bedrohung der menschlichen Existenzgrundlage (BMU, 2020, S. 6). Die Auswirkungen des anthropogenen Treibhauseffekts können je nach Region sehr unterschiedlich sein (Endlicher, 2011, S. 285; Kaspar & Mächel, 2017, 18). Fest steht allerdings, dass der Klimawandel ebenso in Europa stattfindet (Ranke, 2019, S. 20). Auch in Deutschland macht der Klimawandel keinen Halt: Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit stieg die durchschnittliche Temperatur um 1,5 °C an und weist demnach einen höheren Anstieg als der globale Durchschnitt auf. Im Jahr 2019 wurde von Wissenschaftlern vermehrt von einer Klimakrise gesprochen. Dies spiegelt die Situation des Klimas wider (Bush, 2020, S. 59) und verdeutlicht die Notwendigkeit das Klima zu schützen. Deshalb wird nun das Thema des Klimaschutzes aufgegriffen.

3.3 Klimaschutz

In dieser Arbeit wird dem Verständnis von Sennekamp und Glaser (2011, S. 332) gefolgt, die unter dem Begriff *Klimaschutz* alle Maßnahmen verstehen, die es sich zum Ziel setzen, den anthropogenen Klimawandel ausgelöst durch THG-Emissionen so weit wie möglich einzudämmen (BMU, 2020, S. 15).

Internationale Zusammenarbeit ist für den Klimaschutz notwendig, damit dieser weltweit umgesetzt werden kann (IPCC, 2018a, S. 31). Ein Musterbeispiel für eine effektive Klimaschutzpolitik ist das 1989 verabschiedete *Montrealer Protokoll*, welches sich zum Ziel setzte, die Produktion von Fluorchlorkohlenwasserstoffen (FCKW) zu stoppen, wodurch eine globale Reduktion um bis zu 75 % erreicht werden konnte (Ranke, 2019, S. 49). Weiterhin gilt das 1997 beschlossene und 2005 in Kraft getretene *Kyoto-Protokoll* als Meilenstein der internationalen Klimaschutzpolitik. Erstmals wurden völkerrechtlich verbindliche Ziele für die Vertragsstaaten zur Minderung der Treibhausgasemissionen formuliert (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 333). Im Rahmen der Weltklimakonferenz in Doha 2012 und der damit einhergehenden Fortführung des Abkommens verpflichtete sich Deutschland seine Emissionen bis 2020 um 40 % zu reduzieren (BMU, 2020, S. 15). Einen weiteren Schritt stellt das *Pariser Abkommen* aus dem Jahr 2015 dar, welches von 195 Ländern sowie der Europäischen Union (EU) unterzeichnet wurde. Das hierbei formulierte Ziel besagt, die durchschnittliche globale Erwärmung bis 2100 auf maximal 2 °C und wenn möglich auf 1,5 °C im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu beschränken (BMU, 2020, S. 15; Niebert, 2016, S. 255; Ranke, 2019, S. 55). Um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, dürfen sich nicht mehr als 420 ppm Kohlendioxid in der Atmosphäre befinden. Da heutzutage schon ein Wert von über 400 ppm erreicht ist (vgl. Abbildung 1 in

3.1), verbleiben noch weniger als 20 ppm. Somit müssen die Emissionen rasch sinken (Deutsche Forschungsgemeinschaft [DFG], 2019, S. 10; Niebert, 2016, S. 256), da ansonsten das gesetzte Ziel nicht erreicht werden kann. Doch auch das Zwei-Grad-Ziel erfordert drastische konkrete Maßnahmen im Sinne der THG-Emissionsreduktion (DFG, 2019, S. 13; Leichenko & O'Brien, 2019, S. 35). Eine Temperaturzunahme von 2 °C wird als Kipppunkt (vgl. Kapitel 3) gesehen (Ranke, 2019, S. 71), ab dem die negativen Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels unbeherrschbar scheinen (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 120; Sennekamp & Glaser, 2011, S. 335).

Wie schon im bisherigen Verlauf des Kapitels beschrieben, emittiert Deutschland eine große Menge an Kohlendioxid (Deutsches Klima Konsortium & Helmholtz Klima Initiative, 2020, S. 5). Trotzdem scheint es einige positive Entwicklungen zu geben. Im Jahr 2019 wurden geschätzt 805 Mio. t Treibhausgase ausgestoßen – dies entspricht einer Reduzierung der THG um 35,7 % gegenüber dem Niveau von 1990 (BMU, 2020, S. 26). Untersuchungen ergeben, dass etwa zwei Drittel der Menschen in Deutschland den Umwelt- und Klimaschutz als zentrale Herausforderung ansehen (Bundesministerium für Umwelt & BMU, 2019, S. 7) und die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung im Vergleich zu anderen Aufgaben der Öffentlichkeit mit Abstand am höchsten ist (Kessel & Tischler, 1984, S. 34). Klimaschutz ist in der breiten Öffentlichkeit bekannt (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332) und immer mehr Menschen realisieren den Zusammenhang zwischen ihrem eigenen Konsumverhalten und Klimaschutz und erkennen ihren individuellen Beitrag (BMU, 2020, S. 54). Ein zentrales Ziel der Bundesregierung ist es, eine Treibhausgasneutralität bis 2050 zu erreichen. Auf Grundlage dessen wurden Programme, Gesetze und Pläne aufgestellt und verabschiedet, wie z.B. der Klimaschutzplan 2050 (BMU, 2020, S. 12; 14). In dieser Arbeit wird der Fokus auf Deutschland gelegt, da es als Industrieland besondere Verantwortung in Bezug auf den Umgang mit dem Klimawandel trägt. Vor allem Länder des Globalen Südens werden dazu angehalten ihre vergleichsweise hohen Emissionen (Wynes & Nicholas, 2017, S. 2) zu reduzieren (BMU, 2020, S. 6; 12). Deutschland strebt außerdem das Einnehmen einer Vorreiterrolle an (BMU, 2020, 6) und will als Vorbildnation fungieren (Deutsches Klima Konsortium & Helmholtz Klima Initiative, 2020, S. 5).

Lösungsstrategien – Mitigation und Adaption

Im Allgemeinen werden im Klimaschutz zwei Ebenen als mögliche Lösungen differenziert. Zum einen müssen die Folgen des Klimawandels möglichst vermieden werden (*mitigation*), indem man die Klimaänderung so weit wie möglich begrenzt. Zweitens sollte eine Anpassung (*adaption*) an die Auswirkungen des Klimawandels, eine Abschwächung der potenziell negativen Folgen und eine Verstärkung der potenziell positiven Folgen, stattfinden (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 89; 110; Sennekamp & Glaser,

2011, S. 332). Eine Anpassung soll aufgrund des nach überwiegender Meinung nicht mehr aufzuhaltenden Klimawandels (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332) geschehen und diesen in einem erträglichen Maße halten (C. Schönwiese, 2019, S. 110). Trotzdem hat die Anpassungsstrategie Grenzen, da nicht immer Anpassungen möglich sind und nicht alle Folgen vermeidbar scheinen (C. Schönwiese, 2019, S. 111). Demnach tritt die zweite Ebene der Vorsorge bzw. Vermeidung in das Betrachtungsfeld (C. Schönwiese, 2019, S. 111), um den Klimawandel zu verlangsamen und bestenfalls zu stoppen (Swim & Whitmarsh, 2019, S. 32). Es handelt sich um Eingriffe des Menschen zur Verringerung von Treibhausgasquellen im Sinne einer Dekarbonisierung (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 89) sowie der Förderung von Senken (IPCC, 2013; 2014, S. 2, 2016, S. 19). Beide Ebenen sind als komplementäre Maßnahmen eng miteinander gekoppelt (Hirschfeld et al., 2017, S. 316) und können deshalb nicht eindeutig voneinander unterschieden werden (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332). In dieser Arbeit liegt jedoch der Fokus auf der zweiten Ebene, der Mitigation (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332).

Rahmstorf und Schellnhuber (2018, S. 89) erwähnen überdies eine dritte Lösungsmöglichkeit: Die sog. *Laissez-Faire-Strategie*, wobei sie diesen Weg als nicht vollkommen unbedenklich einordnen. Die genannten Klimaschutzmaßnahmen werden überdies im Vergleich zu den Auswirkungen der Laissez-Faire-Strategie als ökonomisch sinnvoll eingestuft (Deutsches Klima Konsortium & Helmholtz Klima Initiative, 2020, S. 8). Somit scheint es viele Gründe für die Umsetzung des Klimaschutzes zu geben, doch hängt Klimaschutz mit zahlreichen Herausforderungen und Schwierigkeiten zusammen.

Herausforderungen und Schwierigkeiten im Klimaschutz

Bei der Umsetzung von klimaschützenden Maßnahmen stehen laut Sennekamp und Glaser (2011, S. 332) zwei Herausforderungen im Mittelpunkt: Zum einen die Frage nach der Dringlichkeit der Maßnahmen sowie die nachträgliche Reduktion der THG bei Nichterreicherung der notwendigen Begrenzungen (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332). Ferner sind weitere Herausforderungen und Schwierigkeiten im Klimaschutz zu nennen. Zum einen ist das Konzept von Hardin (1968) *tragedy of the commons* zu erwähnen, welches aus der engen Abhängigkeit zwischen Umwelt und Menschen resultiert (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 574) und die Übernutzung der Ressourcen beschreibt (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 575–576). Das Problem ist auch unter den Begriffen *commons dilemma* oder *Allmende-Klemme* bekannt (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 574). Das Entkommen dieses ökologisch-sozialen Dilemmas könne laut Hellbrück und Fischer (1999, S. 575) zu einer der größten Herausforderungen der Politik sowie der Sozialwissenschaften werden. Die Allmende-Klemme ist zurückzuführen auf einen freien, unkontrollierten Zugang zu begrenzten Ressourcen bzw. Allgemeingütern und einem rationalen, egoistischen Verhalten der beteiligten Individuen (Schubert, 2000, S. 43–44), denn

nahezu alle Umweltgelegenheiten sind *common pool resource*-Probleme (DeSombre, 2018, S. 28). Bei deren Nutzung herrscht Rivalität zwischen den Nutzer*innen und es besteht die Gefahr von Trittbrettfahrer*innen (DeSombre, 2018, S. 29). Dieses Trittbrettfahrerproblem wird in der *Theorie des kollektiven Handelns* (Olson 1956) beschrieben. Akteur*innen, die weiterhin für die Übernutzung der Allgemeingüter sorgen und sich nicht an kooperativen Lösungen im Klimaschutz beteiligen wollen, können nur schwer in ihrem Handeln aufgehalten werden (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 575–576).

Überdies herrscht Ungerechtigkeit in Bezug auf die Treibhausgasemissionen und die Betroffenheit des Klimawandels. Sozial schwächere Bevölkerungsgruppen leiden häufig am stärksten unter den Auswirkungen (vgl. Kapitel 1) (Forschung für Nachhaltige Entwicklung [FONA], 2014). Hirschfeld et al. (2017, S. 319) sieht Verteilungskonflikte zwischen Globalem Süden und Globalem Norden und die Frage nach der Verantwortlichkeit als weitere Herausforderung im Klimaschutz. Sennekamp und Glaser (2011, S. 338) verweisen auf die möglichen problematischen Folgen der fehlenden Verpflichtungen gegenüber des Klimaschutzes. Darüber hinaus führt Hirschfeld et al. (2017, S. 319) die Zeitstruktur des Klimawandels als Schwierigkeit an, da die Folgen zeitverzögert stattfinden, doch die Politik insbesondere aktuelle Probleme in den Fokus nimmt.

Zudem ist der Klimawandel ein globales Phänomen (Swim & Whitmarsh, 2019, S. 27), da sich THG-Emissionen im Verlauf der Zeit ansammeln und sich auf globaler Ebene vermischen. Die Emissionen haben verschiedene Auswirkungen auf Regionen, Bevölkerungsgruppen und weitere Akteure (Leichenko & O'Brien, 2019, S. 4). Deshalb ist internationale Zusammenarbeit vonnöten, um dem Klimawandel zu begegnen und effektiv zu bekämpfen (IPCC, 2013; 2014, S. 3). Aus inhaltlichen Gründen müssen verschiedene Akteure miteinbezogen werden (Sennekamp & Glaser, 2011, S. 332).

Individuelle Ebene

Von der Autorin wird weder die politische noch die wirtschaftliche Ebene untersucht, sondern vielmehr der Beitrag von Individuen zum Umweltschutz. Die Gründe für diese Wahl sind wie folgt: Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass Umweltschutz ohne die Mithilfe der Bevölkerung nicht wirksam ist. Beispielsweise müssen technische Innovationen Anklang in der Bevölkerung finden, um wirklich umgesetzt zu werden (Preisendörfer, 1999, S. 17; 18). Ferner verbleiben politisch-strukturelle Maßnahmen ohne Wirkung, sofern keine individuelle Handlungsbereitschaft vorhanden ist (Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen [SRU], 1994, S. 156). Zwar ist die Wirtschaft für einen wesentlichen Anteil der Emissionen verantwortlich, doch hängt auch die Produktion oftmals von der Nachfrage der Konsument*innen ab (Preisendörfer, 1999, S. 18).

Zudem gilt es zu bedenken, dass im Zuge des globalen Bevölkerungswachstums eine Etablierung nachhaltiger Konsummuster notwendig erscheint (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 19). Nachhaltigkeit gilt als Leitbild in den Diskussionen über Verhaltensänderungen (Hellbrück & Kals, 2012, S. 93). Nachhaltigkeit bedeutet dabei einen dauerhaft tragfähigen Wirtschafts- und Konsumstils zu entwickeln (Bodenstein et al., 1997, S. 6), damit entsprechend des *Brundtland Berichtes* (United Nations, 1987) künftige Generationen ausreichend Ressourcen zur Verfügung haben (Ranke, 2019, S. 98). Hierfür scheint ein tiefgreifender Wandel vonnöten – im sozialen, über den ökonomischen bis hin zum ökologischen Bereich (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit [BMUB], 2016, S. 6).

Das Umweltverhalten der Endverbraucher im privaten Haushalt wurde jedoch erst relativ spät zu einem Feld der Umweltpolitik und zu einem Gegenstand der empirischen Forschung. Zwar scheint es auf den ersten Blick so, als ob individuelles Verhalten nur einen geringen Beitrag zur globalen Klimakrise leistet, doch bei der Betrachtung der Gesamtsumme individuellen Verhaltens spielt individuelles Verhalten für das Kreieren von Umweltproblemen eine wesentliche Rolle (DeSombre, 2018, S. 4). Hierfür sind zahlreiche Belege zu finden. Von besonderer Bedeutung ist, dass jegliche individuelle Aktivität mit Folgen für die Umwelt und das Klima von Individuen einhergeht. Oftmals sind herrschende soziale Strukturen oder Institutionen die Ursache für individuelles Verhalten, allerdings sind diese nicht handlungsfähig (DeSombre, 2018, S. 5). Individuen können jedoch Institutionen und bestehende Strukturen effizient verändern (DeSombre, 2018, S. 6) sowie ihr persönliches Konsumverhalten ändern. Beispielsweise können Änderungen im Mobilitätssektor und eine Ernährungsumstellung Emissionen in einem wesentlichen Ausmaß senken (vgl. Kapitel 4) (IPCC, 2013; 2014, S. 17). Damit trägt jedes Individuum aufgrund der entsprechenden Lebensstils und Konsumverhalten eine Mitverantwortung (BMUB, 2016, S. 6). Im Sinne des Klimaschutzes müsste die Bevölkerung in Deutschland die aktuell verursachten THG-Emissionen von über 10 t CO₂-Äquivalenten um 85 bis 90 % reduzieren, da jede*r Bürger*in einen Ausstoß von maximal 1 bis 1,1 t CO₂-Äquivalenten verursachen sollte (Friedrich, 2017, S. 95). Eine Möglichkeit die persönlichen Emissionen zu reduzieren, liegt im umweltbewussten alltäglichen Verhalten in Ernährung und Mobilität. Diese beiden Bereiche werden im nachfolgenden Kapitel fokussiert, denn der erste Schritt für das Verständnis des individuellen Einflusses ist die Kenntnis über die Wirksamkeit bestimmter Verhaltensweisen (Wynes & Nicholas, 2017, S. 1–2).

4 Fokus auf die Verhaltensbereiche Mobilität und Ernährung

Aufgrund der hohen Relevanz hinsichtlich des anthropogenen Klimawandels der beiden alltäglichen Lebensbereiche Mobilität und Ernährung (BMU, 2020, S. 8; IPCC, 2013c, S. 1) (vgl. Kapitel 4) wird diesen ein extra Kapitel gewidmet. Zudem ist es sinnvoll, einzelne Teilbereiche des Umweltbewusstseins voneinander zu unterscheiden (Schahn & Giesinger, 1993, S. 12).

Wie Wynes und Nicholas (2017, S. 1) in ihrer Studie über die Möglichkeiten von Verhaltensänderungen herausfinden, werden im Bildungs- und Politikbereich häufig Handlungen und Verhaltensweisen mit geringem Einfluss auf das Klima fokussiert. Sie empfehlen in Bezug auf die Minderung von THG-Emissionen im globalen Norden dringend eine fokussierte Betrachtungsweise auf *high-impact actions*, die ein höheres Potenzial für Emissionsreduktionen bieten. In ihrer Untersuchung identifizieren sie den Einfluss von diversen alltäglichen Verhaltensweisen auf das Klima (Wynes & Nicholas, 2017, S. 4). Sie kommen zu folgenden Ergebnisse: High-impact Handlungen im Sinne der Emissionsminderung sind zum einen ein Kind weniger zu bekommen (58 t CO₂e pro Jahr), der Verzicht auf den Besitz eines eigenen Autos (2,4 t CO₂e pro Jahr), der Verzicht auf Flugzeugreisen (1,6 t CO₂e pro transatlantischen Flug) sowie eine pflanzenbasierte Ernährung (0,8 t CO₂e pro Jahr) (Wynes & Nicholas, 2017, S. 1). Damit kann der Beitrag zum Treibhauseffekt, die sog. Treibhausgasbilanz am stärksten verringert werden (Auditcert, 2020).

4.1 Treibhausgasbilanz der Verkehrsmittelwahl

In Deutschland entfallen, wie in den meisten modernen Gesellschaften, ein entscheidender Teil der THG-Emissionen auf den Verkehr (Bush, 2020, S. 445). Der Verkehrssektor verursacht 18 % der THG-Emissionen in Deutschland. Es ist einziger Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 nicht verringert worden sind (Bamberg & Schulte, 2017, S. 64; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit [BMUB], 2016, S. 30). Im Jahr 2019 nahm der Verkehrssektor sogar einen Anteil von 20 % der Gesamtemissionen in Deutschland ein (BMU, 2020, S. 36). Der Großteil (etwa 99 %) der verkehrsbedingten THG-Emissionen fallen in Form von CO₂ an (BMU, 2020, S. 36). Im Mobilitätssektor, d.h. dem Transport von Personen und Gütern (Hunecke, 2000, S. 114), leisten ebenfalls private Haushalte und Individuen einen erheblichen Beitrag an THG-Emissionen. Der Verkehr nimmt etwa ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen bei der Betrachtung des privaten Konsums ein (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016,

S. 39). Flugreisen füllen eine durchschnittliche persönliche Treibhausgasbilanz eines*r Einwohners*in von 0,68 t CO₂e jährlich aus; anderweitige Mobilität verursacht im Mittel 1,50 t CO₂e pro Jahr und Einwohner*in (BMU, 2020, S. 54).

Im Zuge der Verbreitung des Automobils als Massentransportmittel (Littig, 1995, S. 11) werden über 82 % der deutschen Gesamtemissionen des Verkehrs durch den Straßenverkehr verursacht – davon fast 60 % durch die Nutzung von Pkws (vgl. Abbildung 2) (BMU, 2020, S. 36). Ursächlich hierfür ist die kontinuierliche Zunahme an privater Verkehrsleistung. Fossile Energieträger prägen nach wie vor den Personenverkehr stark, da über 90 % der Neuzulassungen Otto- und Dieselmotoren enthalten (BMU, 2020, S. 36–37). Ferner wird eine signifikante Menge an CO₂ durch Flugzeuge verursacht (Bush, 2020, S. 229). Demnach müsste der Flugverkehr abnehmen, um weniger Emissionen im Verkehrssektor auszustoßen (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 39).

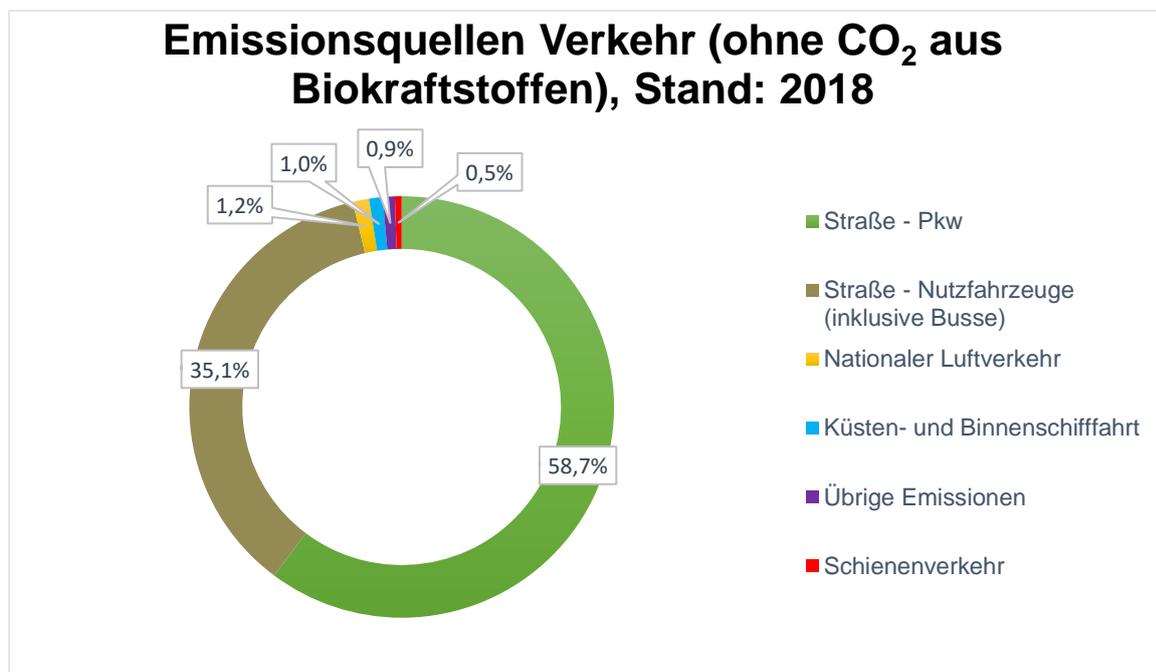


Abbildung 2. Emissionsquellen im Verkehr (ohne CO₂ aus Biokraftstoffen), Stand: 2018, Angaben in % (eigene Darstellung, Quelle: BMU (2020, S. 36), Quelle: UBA (2020a)).

Die größten Emissionsquellen im Verkehr stellt der Straßenverkehr (93,8 %), insbesondere die Nutzung von Pkws mit fast 60 % dar. Weitere Verkehrsmittel wie der Schienenverkehr, der nationale Luftverkehr sowie die Küsten- und Binnenschifffahrt verursachen summiert weniger als 5 % der gesamten Emissionen.

4.2 Fleischkonsum hinsichtlich der persönlichen Treibhausgasbilanz

Wissenschaftliche Studien bestätigen den wesentlichen Beitrag der Ernährung zum Klimawandel (Veeramani et al., 2017, S. 1398). Laut Meier und Christen (2013, S. 877) verursacht die menschliche Ernährung allein 25 % der gesamten THG-Emissionen. Bei der Betrachtung der deutschen Pro-Kopf-Emissionen entfallen (neben den 20 % für Mobilität) etwa 15 % (1,74 t CO₂e pro Jahr) auf die Ernährung (BMU, 2020, S. 54).

Das IPCC (2019, 15) schätzt einen Anteil von 16 bis 27 % an den gesamten anthropogenen THG-Emissionen für Emissionen in landwirtschaftlichen Betrieben und durch die Erweiterung von Nutzflächen in der Landwirtschaft. Ursächlich hierfür ist unter anderem die großflächige Abholzung für die Viehzucht und den Anbau von Soja für Tierfutter (Almiron & Zoppeddu, 2015, S. 2–3). Kohlendioxidemissionen spielen – im Gegensatz zum des Verkehrssektors (vgl. Kapitel 4.1) – lediglich eine Nebenrolle. Von besonderer Relevanz sind die beiden Treibhausgase Methan und Lachgas (vgl. Kapitel 3.1). In Deutschland sind etwa 80 % der Lachgasemissionen und circa 60 % des gesamten Methanausstoßes auf die Landwirtschaft zurückzuführen (Stand: 2018) (BMU, 2020, S. 42). Methan entsteht (vgl. Kapitel 3.1) vor allem bei der Tierhaltung während des Verdauungsprozesses von Wiederkäuern (Hyland et al., 2017, S. 190) wie Rindern sowie als Abbauprodukt organischer Bestandteile tierischer Exkreme, aber auch bei der Bewässerung von Reis, der Zersetzung von Lebensmittelabfällen und der Düngung (BMU, 2020, S. 42; Umweltbundesamt, 1993, S. 163). Mehr als 50 % der gesamten Methanemissionen aus der Landwirtschaft sind auf die Viehzucht zurückzuführen (IPCC, 2019, S. 11). Lachgas wird vor allem bei der Bewirtschaftung von Böden und dem Einsatz von Düngemitteln freigesetzt (BMU, 2020, S. 42). Bei der Betrachtung dieser Werte sollte man sich in Erinnerung rufen, dass Lachgas und Methan mit einem Treibhausgaspotenzial von 298 Mal bzw. 25 Mal so viel wie Kohlendioxid (BMU, 2020, S. 8) (vgl. Kapitel 3.1) sehr wirksame THG sind (Hyland et al., 2017, S. 190).

Tatsache ist, dass die Klimabilanz von Nahrungsmittel im Allgemeinen deutliche Unterschiede aufweist. Durchschnittlich haben tierische Produkte wie Käse oder Fleisch eine höhere Treibhausgasbilanz als pflanzliche Nahrungsmittel. Tierische Lebensmittel sind bei einer durchschnittlichen Ernährungsweise für knapp 70 % der THG verantwortlich (Koerber & Bader, 2016, S. 182; Noleppa, 2012, S. 4). Anteile an direkten THG-Emissionen (in CO₂e) aufgeteilt in Nahrungsmittelgruppen ist Abbildung 3 (siehe folgende Seite) zu entnehmen.

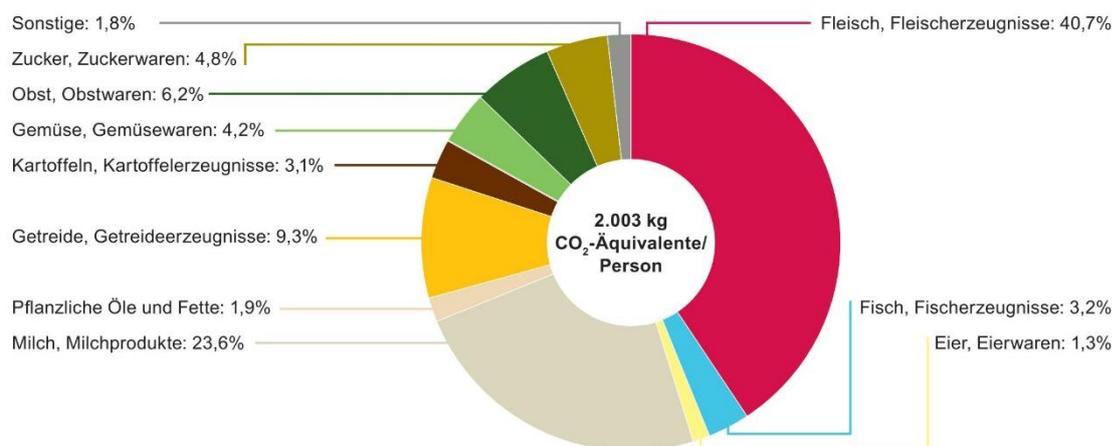


Abbildung 3. Direkte THG-Emissionen der Ernährung in Deutschland (in CO₂e pro Person) (Quelle: Noleppa (2012, S. 28).

Folgende Lebensmittel führen zu dem größten Anteil an individuellen THG-Emissionen: Fleisch und Fleischerzeugnisse (40,7 %) sowie Milch und Milchprodukte (23,6 %). Diese Rubriken sind beide den tierischen Produkten unterzuordnen. Die Summe aller tierischen Produkte ergibt 68,8 % der gesamten direkten THG-Emissionen. Damit sind pflanzliche Lebensmittel wie Getreide, Obst und Gemüse für knapp 30 % der THG-Emissionen verantwortlich.

Zwar kann Gemüse aus beheizten Gewächshäusern oder mehrere Monate lang gekühltes Obst ebenfalls eine hohe Treibhausgasbilanz aufweisen (BMU, 2020, S. 54; Hyland et al., 2017, S. 189), doch verursachen pflanzliche Nahrungsmittel (*plant based foods*) (Hyland et al., 2017, S. 190) lediglich knapp 30 % der THG (Noleppa, 2012, S. 4) (vgl. Abbildung 3). Eine Studie von Meier und Christen (2013, S. 877), bei der die durchschnittliche Ernährung der vergangenen 20 Jahre in Deutschland betrachtet wurde, kam zu dem Ergebnis, dass eine vegane oder ovo-lacto vegetarische Ernährungsweise den geringsten negativen Einfluss auf die Umwelt hat. Eine vegane Ernährung umfasst den Verzicht auf Nahrungsmittel, bei deren Herstellung tierische Produkte verwendet wurden (Welfens et al., 2015, S. 7). Eine ovo-lacto vegetarische Ernährung enthält zwar weder Fisch noch Fleisch, doch von lebenden Tieren stammende Produkte (Welfens et al., 2015, S. 7) wie Eier und Milchprodukte (Brunner et al., 2007, S. 174; Veeramani et al., 2017, S. 1399). Vegetarier verzehren zusätzlich zu den genannten Produkten Honig (Welfens et al., 2015, S. 6). Hyland et al. (2017, S. 189) bestätigt die Relevanz von Ernährungsweisen als Möglichkeit für Umweltschutz im Sinne von Mitigation (Hyland et al., 2017, S. 189) (vgl. Kapitel 3.3). Ebenso wurde eine vegane sowie vegetarische Ernährung in einer empirischen Untersuchung von Veeramani et al. (2017, 1400ff.) als umweltfreundlich eingestuft: Eine vegane Ernährung verursacht 955 kg CO₂e; eine vegetarische Ernährung rund 1.015 kg CO₂e. Damit haben diese Ernährungsgewohnheiten das geringste Treibhausgaspotential. Eine gemischte (*omnivorous, alles fressend*)

Ernährungsweise hat ein nahezu doppelt so hohes Treibhausgaspotential von 2.282 kg CO₂e. Welchen Klimaeinfluss durch THG ausgewählte Lebensmittel haben, ist in Abbildung 4 erkennbar.

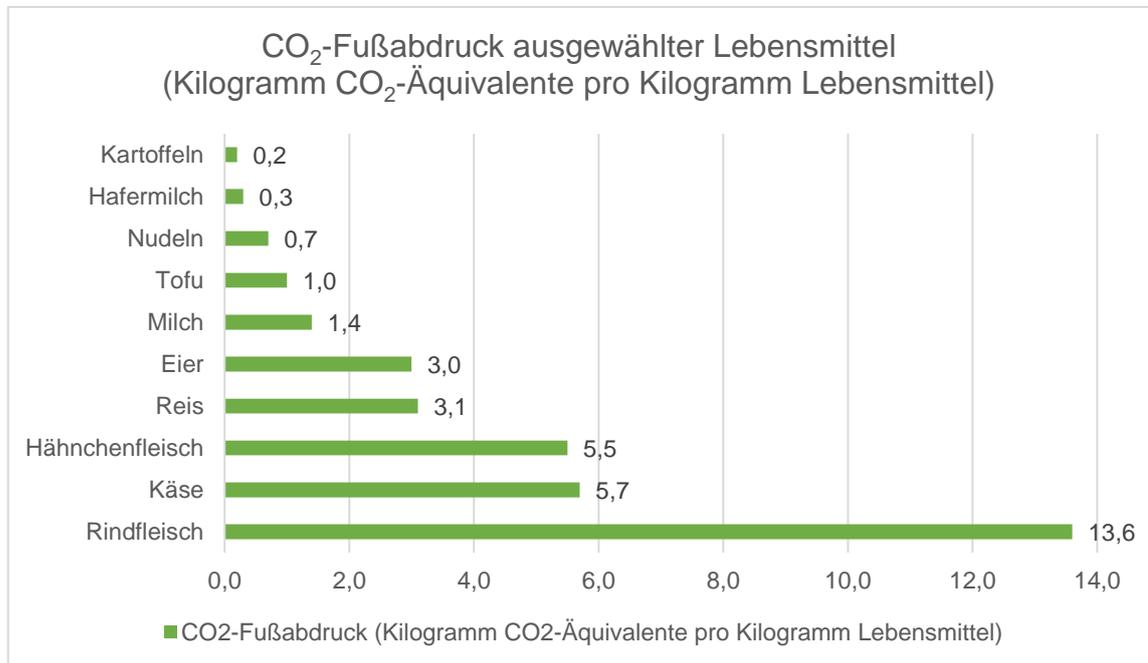


Abbildung 4. Treibhausgasemissionen ausgewählter Produkte, angegeben als CO₂-Fußabdruck in kg CO₂e pro Kilogramm Nahrungsmittel (Darstellung angelehnt an die Klimabilanz von ausgewählten Nahrungsmitteln in Deutschland (BMU, 2020, S. 55) Quelle: ifeu (2020)).

Das Balkendiagramm zeigt den CO₂-Fußabdruck bestimmter Lebensmittel. Tierische Produkte nehmen allgemein höhere Werte ein als pflanzliche Lebensmittel. Beispielsweise hat Kuhmilch einen Sieben Mal höheren CO₂-Fußabdruck als Hafermilch.

Daraus lässt sich schließen, dass eine Reduktion des Treibhausgaspotenzial durch eine Verringerung des Konsums von Fleisch, insbesondere Rindfleisch, sowie von Milchprodukten erlangt werden kann (Veeramani et al., 2017, S. 1404). Abhängig von der Fleischsorte, kann der CO₂-Fußabdruck jedoch sehr unterschiedlich ausfallen (Welfens et al., 2015, S. 12).

5 Theoretische Erklärungsansätze des Umweltverhaltens

Mit der konzeptionellen Erfassung von Umweltbewusstsein wurde sich zuletzt um die Jahrtausendwende umfassend beschäftigt. Die theoretischen Grundlagen des Konstrukts gelten weiterhin als weitgehend ungeklärt. Dafür maßgeblich ist die fehlende einheitliche Definition (vgl. Kapitel 2) (Scholl et al., 2016, S. 38). In diesem Kapitel werden drei ausgewählte theoretische Erklärungsansätze des Umweltverhaltens vorgestellt.

Es können mehrere Ansätze zur Erklärung von Umweltverhalten voneinander abgegrenzt werden: Kognitive, sozialpsychologische und sozio-emotionale Ansätze. Letztere werden in dieser Arbeit nicht ausgeführt, da es sich dabei um Spekulationen bzw. Ideenskizzen handelt, welche mit Annahmen arbeiten, die dieser Arbeit nicht vorliegen. Diese Abgrenzung gilt jedoch nicht als unbegrenzt gültig, da beispielsweise als kognitiv eingestufte Modelle neben kognitiven ebenso demographische Variablen beinhalten. Folglich repräsentieren die drei Klassifikationsbegriffe lediglich die Schwerpunkte der Modelle (Lehmann, 1999, S. 16). Kognitive Ansätze nehmen Handeln auslösende Erwartungs-, Orientierungs-, Informations- oder Beurteilungsprozesse in den Fokus. In sozialpsychologischen (Handlungs-)Modellen wird auf umweltbezogenes Handeln als konkrete Handlungskategorie Bezug genommen (Hellbrück & Kals, 2012, S. 100).

Die am häufigsten verwendeten sozialpsychologischen Modelle auf angewandte Fragestellungen sind die *Theorie des überlegten Handelns* von Fishbein und Ajzen (1975) und die von Ajzen (1991) weiterentwickelte *Theorie des geplanten Verhaltens* (Schahn & Matthies, 2008, S. 669). Der Einstieg erfolgt daher mit letzterer Theorie, da die Theorie des überlegten Handelns eine Spezialform der allgemeineren Theorie des geplanten Verhaltens darstellt (Lüdemann, 1997, S. 44–45). Außerdem zählt sie zu den am häufigsten zitierten Theorien für die Vorhersage des sozialen Verhaltens des Menschen (Ajzen, 2011, S. 1113).

5.1 Theorie des geplanten Verhaltens

Vorerst werden jedoch die Begrifflichkeiten Verhalten und Handeln voneinander abgegrenzt: Verhalten beschreibt von außen beobachtbare menschliche Aktivitäten und Reaktionen, wohingegen unter Handlungen subjektiv motivierte zielgerichtete bzw. begründete Tätigkeiten verstanden werden (Schahn & Matthies, 2008, S. 663). Das Verhalten schließt demnach Handeln mit ein (Bellebaum, 1983, S. 22).

Durch die Erweiterung der Theorie des überlegten Handelns um eine dritte Komponente situationsspezifischer Kognitionen, der Verhaltenskontrolle (*perceived behavioral*

control) (DeSombre, 2018, S. 133), entstand im Jahre 1991 die von Ajzen genannte *Theorie des geplanten Verhaltens (theory of planned behavior)* (Lüdemann, 1997, S. 43).

Die Aussage der Theorie des geplanten Verhaltens beschreibt die vermittelnde Verhaltensintention zwischen verhaltensrelevanten Überzeugungen und dem tatsächlichen Verhalten (Kals, 1996, S. 51). Die Theorie besagt, dass nicht die Einstellungen (Schahn & Matthies, 2008, S. 669–670), sondern die Verhaltensintention ein direkter Prädiktor für das Verhalten ist (Hellbrück & Kals, 2012, S. 100). Neben der Einstellung determinieren die wahrgenommene soziale Norm sowie die wahrgenommene Verhaltenskontrolle das Verhalten (Bamberg & Braun, 2001, S. 92; Hellbrück & Kals, 2012, S. 100) (vgl. Abbildung 5):

1. Die persönlichen Einstellungen gegenüber dem Verhalten als Bewertungsmaß;
2. Die subjektive bzw. soziale Normen auf das Verhalten bezogen, d.h. die vorweggenommenen Erwartungen von bedeutsamen anderen Personen als normative Bewertung der Verhaltensintention;
3. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, welche Handlungsmöglichkeiten und -restriktionen betrachtet, also den Schwierigkeitsgrad der Verhaltensaushführung miteinbezieht (Kals, 1996, S. 51; Lehmann, 1999, S. 27; Schahn & Matthies, 2008, S. 669–670).

Diese voneinander unabhängigen Variablen sind alle drei an konkretes Verhalten geknüpfte (Lehmann, 1999, S. 27). Letztere Variable hat zusätzlich einen direkten Einfluss auf das Verhalten (Schahn & Matthies, 2008, S. 669–670) (vgl. Abbildung 5).

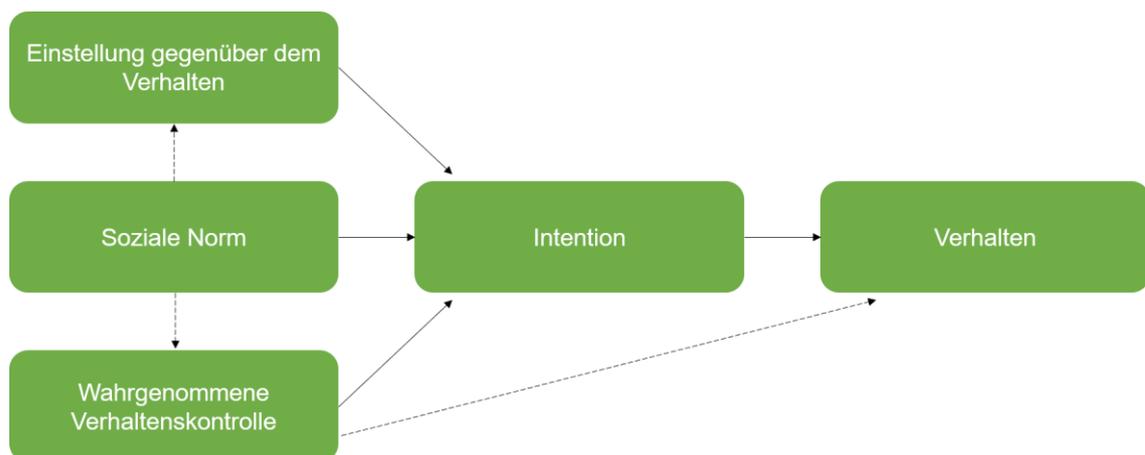


Abbildung 5. Schema der Theorie des geplanten Verhaltens (eigene Darstellung, angelehnt an Lehmann (1999, S. 27)).

Das Ablaufschema zeigt die Einflüsse der Einstellung, der sozialen Norm und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle auf die Verhaltensintention, welche das Verhalten determiniert. Zusätzlich dazu nimmt die wahrgenommene Verhaltenskontrolle entsprechend der Theorie direkten Einfluss auf das Verhalten. Außerdem wirkt sich die soziale Norm auf Einstellungen und Verhaltenskontrolle aus.

Die Theorie des geplanten Verhaltens wurde häufig empirisch überprüft. Dabei waren oftmals positive Ergebnisse das Resultat. Zu beachten ist jedoch, dass die Theorie selten auf die Anwendung ökologischen Verhaltens geprüft wurde (Lehmann, 1999, S. 52). Hellbrück und Kals (2012, S. 100) merken an, dass dieses Modell trotz seiner Popularität einem umweltbezogenen Verhalten nicht gerecht wird. Die geringe Anzahl an Modellvariablen hat eine geringe Vorhersagekraft des umweltbezogenen Verhaltens zur Folge. Außerdem ist es anhand dieses Modells schwierig, konkrete Empfehlungen zur Verhaltensmodifikation zu entwickeln. Umweltspezifische Verhaltensweisen und Überzeugungen müssen vor der Anwendung auf umweltspezifische Fragestellungen übertragen werden, was wiederum einen gewissen Interpretationsspielraum, aber ebenfalls Interpretationsbedarf zur Folge hat (Kals, 1996, S. 52).

5.2 Kosten-Nutzen-Erwägungen

Der Erklärungsansatz für individuelles Umweltverhalten der *Kosten-Nutzen-Erwägungen* geht auf *Rational Choice* zurück. Rational Choice Theorien sind ökonomische Theorien des sozialen Handelns. Der *Homo oeconomicus* stellt das zugrundeliegende Menschenbild dar. Nach dieser Vorstellung versuchen Individuen in jeder Situation den Aufwand zu minimieren und den persönlichen Nutzen sowie die eigenen Interessen zu maximieren. Dabei werden der Aufwand und der Nutzen einer jeweiligen Handlung abgeschätzt und gegeneinander abgewogen (Hellbrück & Kals, 2012, S. 100; Huber, 2001, S. 340). Die Kernaussage dieses einfachen Kosten-Nutzen-Modells lautet: Nicht das Individuum verhält sich unberechenbar oder wirtschaftlich unvernünftig, sondern Institutionen. Jedes Individuum verhält sich entsprechend des *Homo oeconomicus*. Folglich entscheidet sich jede Person strikt rational und trifft beispielsweise beim Einkaufen die für sie kostengünstigste Entscheidung. Gesellschaftliche Institutionen werden als Verursacher dieser Misere beschuldigt, da diese nicht die entsprechenden Rahmenbedingungen für ökologisch richtige Entscheidungen schaffen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 219).

Bei umweltbezogenen Handlungen stehen häufig individuelle Nachteile (Kosten) kollektiven Vorteilen (Nutzen) gegenüber oder kurzfristige Nachteile müssen gegen langfristige Vorteile abgewogen werden (Dierkes & Fietkau, 1988, S. 42). Umweltfreundliche Handlungen wirken unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Erwägungen oftmals irrational, da diese oftmals teurer und/oder aufwändiger sind. Beispielsweise sind umweltfreundliche Produkte häufig teurer als konventionelle Produkte. Umweltbewusstes Verhalten wird als wesentlich aufwändiger – also anstrengender, zeit- und arbeitsintensiver – erfahren (Pöferl et al., 1997, S. 118). Deshalb entscheiden sich Individuen beispielsweise für ein kostengünstiges, aber die Umwelt belastendes Produkt (Dierkes & Fietkau,

1988, S. 42). Demzufolge werden Handlungen im Sinne des Umweltschutzes insbesondere bei dem Vorhandensein eines eigenen Nutzens umgesetzt (Hellbrück & Kals, 2012, S. 100).

Dennoch spielen Kosten-Nutzen-Erwägungen nicht bei allen umweltrelevanten Verhaltensweisen eine Rolle. Insbesondere in westlichen Industriegesellschaften wie Deutschland geht es offenbar nicht nur um finanzielle Aspekte, sondern auch um individuelle Gewinne und Verluste hinsichtlich der eigenen Bedürfnisse (Haan & Kuckartz, 1996, S. 219–220). Hellbrück und Kals (2012, S. 100) verweisen auf einzugehende Verzichte, wenn diese entsprechend der *Low-Cost-Hypothese* (vgl. Kapitel 5.3) mit geringeren Kosten einhergehen. Mittels Brückenannahmen wie dem Erhalt sozialer Anerkennung aufgrund umweltbewussten Verhaltens können Verzichte mit hohen Kosten erklärt werden.

5.3 Low-Cost-Hypothese

Die von Diekmann und Preisendörfer 1992 entwickelte *Low-Cost-Hypothese* (des Umweltverhaltens) ist den kognitiven Ansätzen sowie den Rational-Choice-Ansätzen zuzuordnen (Huber, 2001, S. 395). Trotz des Kosten-Nutzen-Kalküls wird in dieser Arbeit die Low-Cost-Hypothese nicht als ökonomisch angesehen, da Diekmann und Preisendörfer laut Lehmann (1999, S. 31) die Begriffe Kosten und Nutzen psychologisch und in einem weiten Sinne verstehen, anstelle von einer leidlichen Betrachtung der Preis-Aufwands-Mechanismen zu betrachten (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 118). Huber (2001, S. 395) beschreibt Verhaltenskosten in mehreren Dimensionen. Klassisch ist die Betrachtungsweise der Kosten im finanziellen Sinn. Darüber hinaus zählen Unbequemlichkeiten und Mehrarbeit, sowie beispielsweise erhöhter Informations- und Suchaufwand als Transaktionskosten nicht-habituellen Verhaltens dazu. Hinzu kommen die Aspekte Ängstlichkeit und Scheu und als unkonventionell angesehenen Verhaltensweisen. Damit sind für Low-Cost-Situationen neben einem geringen finanziellen Aufwand ein geringes Maß an physischem und psychischem Aufwand sowie möglichst wenig aufkommende Unbequemlichkeit bei der Durchbrechung von Routinen charakteristisch (Lehmann, 1999, S. 31).

Ausgangspunkt des theoretischen Erklärungsansatzes ist die geringe Anzahl an Befunden hinsichtlich der Beziehung zwischen Umweltbewusstsein und dem eigentlichen ökologischen Verhalten (vgl. Unterkapitel 6.1). Es wird kritisch angemerkt, dass der Großteil an Modellen intraindividuelle, d.h. innerhalb eines Individuums ablaufende, Varianzen hinsichtlich der verschiedenen Lebensbereiche nicht miteinbeziehen. Daher verwenden sie ein Nutzen-Kosten-Kalkül individuellen Verhaltens als kognitive Variable (Lehmann, 1999, S. 31).

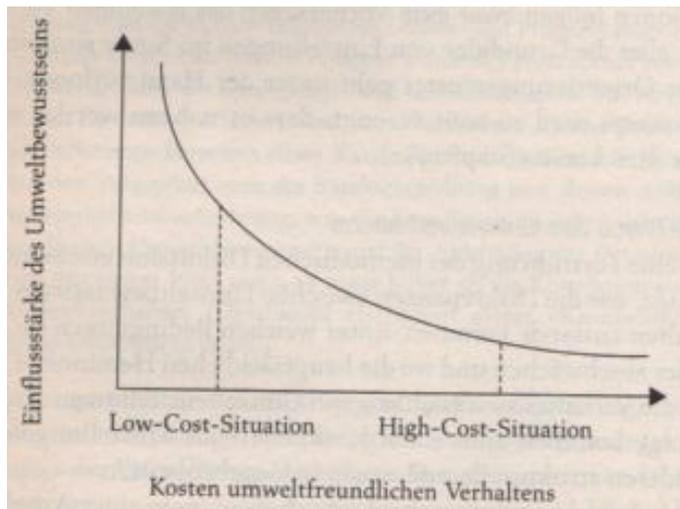


Abbildung 6. Low-Cost-Hypothese des Umweltverhaltens (Quelle: Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 118).

In dem dargestellten Diagramm ist auf der y-Achse die vermutete Einflussstärke des Umweltbewusstseins auf das Umweltverhalten aufgetragen. Die x-Achse gibt die Kosten umweltfreundlichen Verhaltens an. Je höher die Kosten sind, d.h. eine High-Cost-Situation besteht, desto geringer ist die Einflussstärke des Umweltbewusstseins. In Low-Cost-Situationen besteht die höchste Einflussstärke des Umweltbewusstseins. Es handelt um eine nahezu exponentielle Schrumpfung.

Die Diagrammkurve (Abbildung 6) zeigt, dass das Verhalten bei einer höheren Differenz eher einer High-Cost-Situation zuzuordnen ist (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 118). Demzufolge sind bei High-Cost-Verhaltensweisen geringe Beziehungen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten vorzufinden (Lehmann, 1999, S. 31). Es wird deutlich, dass bei zunehmenden Verhaltenskosten die Einflussstärke des Umweltbewusstseins sinkt (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 120). Die höchste Beziehung zwischen Umweltbewusstsein und ökologischem Verhalten ist in Low-Cost-Situationen zu beobachten (Lehmann, 1999, S. 31). Der Grundgedanke der Low-Cost-Hypothese ist, dass Umwelteinstellungen das Umweltverhalten bevorzugt und vor allem in Situationen mit geringen Verhaltensanforderungen bzw. Kosten beeinflussen. Es gilt: Je geringer der situative Kostendruck ist, desto leichter fällt die Umsetzung von Umwelteinstellungen in entsprechendes Verhalten. Umgekehrt gilt ebenso: Je größer die Verhaltenskosten sind, desto geringer fällt die Bedeutung der Einstellungen aus. Dementsprechend wird eine höhere Korrelation zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten für diejenigen Situationen und Verhaltensweisen erwartet, welche einen sog. Low-Cost-Charakter haben (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 117–118; Preisendörfer, 1999, S. 79–80). Ein Beispiel für solch eine Situation ist das Einkaufen oder das Abfallverhalten (Lehmann, 1999, S. 31). Demnach kann daraus die Schlussfolgerung gezogen werden, dass umweltgerechtes Verhalten eher in Situationen mit möglichst geringen Verhaltenskosten realisiert wird. Wenn umweltfreundliches Verhalten hingegen einen

höheren Aufwand und höhere Kosten mit sich bringt, wird dieses Verhalten (z.B. das Verkehrsverhalten oder Energiesparen) – auch bei hohem Umweltbewusstsein – eher zurückgewiesen und nicht bzw. kaum ausgeführt (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 120; Huber, 2001, S. 395).

Die Low-Cost-Hypothese stößt in vielen wissenschaftlichen Arbeiten auf kontroverse Diskussionen (Preisendörfer, 1999, S. 79). Kritisch anzumerken ist eine unzureichende Überprüfung der Hypothese (Lehmann, 1999, S. 32). Hervorzuheben sind außerdem die Probleme mit sich bringende Zuordnung der einzelnen Verhaltensweisen zum Low-Cost- und High-Cost-Bereich. Es ist festzuhalten, dass die Einteilung subjektiv, abhängig vom Individuum starke Abweichungen mit sich bringt (Lehmann, 1999, S. 32).

6 Stand der Umweltbewusstseinsforschung

Studien der Umweltbewusstseinsforschung sind meistens vielschichtig und kommen oftmals zu widersprüchlichen Erkenntnissen (Gatersleben, 2019, S. 163; Harms & Truffer, 2005, S. 10). In diesem Kapitel werden trotzdem Ergebnisse aus Studien bezüglich der Zusammenhänge der einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins vorgestellt.

Zwar werden soziodemographische Variablen in Umweltbewusstseinsstudien häufig erhoben, doch verlieren diese Erklärungsansätze immer mehr an Erkenntniswert (Lüdemann, 1997, S. 3). Es ist trotz alledem eine Vielzahl an wissenschaftlichen Publikationen, die den Einfluss von Variablen wie Alter, Geschlecht, Bildung und Einkommen sowie Wohnort untersuchen vorzufinden (Billig, 1995; Bundesministerium für Umwelt & BMU, 2019; Diekmann & Preisendörfer, 2001; Haan & Kuckartz, 1996; Huber, 2001; Kals, 1996; Lehmann, 1999; Preisendörfer, 1999; Rhein, 2006). Bei der Betrachtung der verschiedenen soziodemographischen Variablen und Umweltbewusstsein sind i.d.R. allerdings schwache Zusammenhänge vorzufinden. Korrelationen von $r=.40$ stellen Ausnahmen dar (Kals, 1996, S. 29). Deshalb stehen in dieser Arbeit die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins im Mittelpunkt.

6.1 Zusammenhänge zwischen den einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins

Nur ein geringer Anteil der Studien versucht Zusammenhänge zwischen den einzelnen Komponenten des Umweltbewusstseins zu klären, doch werden im Folgenden gesichtete Zusammenhänge beschrieben.

6.1.1 Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Eine beliebte Fragestellung der Umweltbewusstseinsforschung in den letzten Jahrzehnten beschäftigte sich mit dem Zusammenhang zwischen dem allgemeinen Umweltbewusstsein und spezifischen Umweltverhalten (Bamberg & Braun, 2001, S. 90; Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27). Allerdings kamen einige Studien zu dem Ergebnis, dass die Korrelation zwischen diesen beiden Aspekten schwach ausgeprägt ist (Littig, 1995, S. 13). Umweltbewusstsein wirkt zwar nicht direkt, aber indirekt auf das Umweltverhalten ein – zum Beispiel durch die Einflussnahme auf die Ausbildung einer Handlungsintention oder die Beurteilung einer Entscheidungssituation (Bamberg & Braun, 2001, S. 88).

In der empirischen Literatur sind eher widersprüchliche Forschungsergebnisse zu finden. Auf der einen Seite kommen Studien wie z.B. Bai et al. (2020, S. 1; 13) zu dem

Ergebnis, dass ein hohes Maß an Umweltbewusstsein eher zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsmittelwahlentscheidung führt. Andererseits merken einige Autor*innen an, dass der Zusammenhang zwischen dem allgemeinen Umweltbewusstsein und spezifischen umweltrelevanten Verhaltensweisen inkonsistent ist. Sofern eine Korrelation vorhanden ist, weist diese i.d.R. geringe Werte von etwa $r=.30$ auf (Bamberg & Braun, 2001, S. 90). Gleichwohl ist häufig eine enorme Diskrepanz zwischen individuellem Umweltbewusstsein und umweltbezogenen Verhalten und Handeln festzustellen (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 11; Preisendörfer, 1999, S. 74). Zum Beispiel wurde bei Erhebungen im Jahre 1996 sowie 1998 im verkehrsbezogenen Umweltverhalten eine Korrelation von $r=.05$ gemessen (Preisendörfer, 1999, S. 75). Die Kluft zwischen Umweltbewusstsein und dem eigentlichen Verhalten wird darin begründet, dass der Prozess in einem widersprüchlichen Kontext stattfindet (Schubert, 2000, S. 42). Ein höheres Umweltbewusstsein ist demnach nicht mit dem tatsächlichen Verhalten gleichzusetzen (Kuckartz, 1995, S. 81).

6.1.2 Umwelteinstellungen und Umweltverhalten (Attitude Behaviour Gap)

Zwar sind sich Individuen häufig eines Problems bewusst, die Lösungsmöglichkeiten sind bekannt und ihre Einstellung sollte ein spezifisches Verhalten hervorrufen, jedoch wird dieses Verhalten nicht verändert und die vorhandenen Lösungsmöglichkeiten werden nicht umgesetzt (Schahn & Matthies, 2008, S. 664–665). Es wird von einer sog. *attitude behaviour gap* gesprochen (DeSombre, 2018, S. 137). Diese beträchtliche Kluft ist zwar aus der Einstellungsforschung bekannt, doch nimmt sie bei umweltbezogenen Aspekten vergleichsweise hohe Werte an (Six, 1992, S. 22). Preisendörfer (1999, S. 78) merkt an, dass die Größe der festgestellten Diskrepanzen von den Messverfahren der jeweiligen Studie abhängt: Werden allgemeine oder spezifische Einstellungen gemessen? Geht es um selbstberichtetes oder beobachtetes Verhalten? Die Diskrepanz zwischen Einstellungen und Verhalten kann – wie die zwischen dem allgemeinen Umweltbewusstsein und -verhalten – diverse Gründe haben. Erstens können die Messmethoden ungenau oder undifferenziert sein. Zweitens können viele Bedingungen das Verhalten beeinflussen, wobei einzelne Bedingungen ggf. einen stärkeren Effekt haben können als die betrachtete Einstellung (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 558).

In der Literatur sind Korrelationswerte von etwa $r=.30$ zwischen Umwelteinstellungen und dem Verhalten zu finden (Biebeler, 2000, S. 86; Hellbrück & Fischer, 1999, S. 558). Dieser schwach ausgeprägte Zusammenhang wurde von einer Vielzahl an wissenschaftlichen Studien belegt (DeSombre, 2018, S. 138; Preisendörfer, 1999, S. 19). Umweltbezogene Einstellungen haben demnach nur einen begrenzten sowie moderaten Einfluss auf das individuelle Umweltverhalten (Preisendörfer, 1999, S. 72). Interessant

ist, dass bei Mitglieder*innen in Umweltorganisationen Einstellungen und Verhalten mit 0,59 korreliert (Hines et al., 1987). Schlussfolgernd lässt sich aussagen, dass ökologische Einstellungen (sowie das Vorhandensein von spezifischem Wissen) die Wahrscheinlichkeit umweltfreundlichen Verhaltens erhöhen (Lehmann, 1999, S. 95).

Laut Schahn und Matthies (2008, S. 666) sollte man nur bei der Betrachtung von nicht korrelierenden spezifischen Einstellungen sowie spezifischen Verhaltensweisen von einer Einstellungs-Verhaltens-Diskrepanz berichtet werden (Schahn & Matthies, 2008, S. 666). Je spezifischer die beiden Aspekte sind, desto enger ist der Zusammenhang und desto größer ist die Varianzaufklärung (Kals, 1996, S. 34). Besonders interessant ist außerdem nachfolgende Feststellung: Verhaltensweisen können Einstellungen verändern. Dieser Aspekt wurde im Umweltkontext jedoch noch nicht umfassend beachtet (Littig, 1995, S. 57).

6.1.3 Umweltwissen und Umweltbewusstsein

Wie schon erwähnt scheint Wissen (zumindest bei Personen, die Mitglied in einer Umweltorganisation sind) und Verhalten höher zu korrelieren – Hines et al. (1987) zufolge mit $r=.61$.

Im Allgemeinen ist der Zusammenhang zwischen umweltrelevantem Wissen und Umweltbewusstsein relativ gering (Kuckartz, 1995, S. 82). Insbesondere für High-Cost Situationen (vgl. Kapitel 5.3) nimmt Wissen jedoch eine geringe Rolle in Bezug auf das Umweltverhalten ein (Lehmann, 1999, S. 95). Nach DeSombre (2018, S. 2) wissen viele Menschen, dass ihr Verhalten schädlich für die Umwelt ist, doch dies hält sie nicht davon ab, entsprechende Verhaltensweisen zu ändern.

Trotzdem sind Studien sowohl mit positiver als auch negativer Korrelation zu finden. Die Widersprüchlichkeit ist anhand der verschiedenen Operationalisierungen von Wissen zu begründen. Je spezifischer die Wissensvariable und konkreter das entsprechende Verhalten ist, desto höher ist die Korrelation mit umweltbewusstem Verhalten (Kals, 1996, S. 28–29).

6.2 Forschungslücke und eigene Forschungsfragen

Besonders interessant erscheint dabei eine Analyse, ob die Zusammenhänge zwischen den Teildimensionen des Umweltbewusstseins konsistent oder widersprüchlich sind. In vorangegangenen Untersuchungen wurden oftmals Lebensbereiche in den Fokus genommen worden, die entweder minimalen individuellen Aufwand bedeuten oder (wie der Verzicht von Plastiktüten beim Einkauf) in der gesellschaftspolitischen Diskussion stehen, aber oftmals nur von geringem Einfluss auf den Klimawandel sind (Diekmann &

Preisendörfer, 2001, S. 106; Wynes & Nicholas, 2017, S. 5; 7). Deshalb werden in dieser Arbeit Lebensbereiche mit hohen Auswirkungen (siehe Kapitel 4) in den Blick genommen: Mobilität und Ernährung. Dabei wird der Empfehlung von Wynes und Nicholas (2017, S. 5) hinsichtlich der individuellen THG-Emissionsreduktion im Sinne von bestimmten Verhaltensweisen gefolgt.

In der empirischen Forschung wird das Umweltverhalten häufig kaum problematisiert (Bodenstein et al., 1997, S. 7). In dieser Studie soll sowohl das Umweltbewusstsein als auch die Verhaltensdimension genauer untersucht werden. Darüber hinaus wird anhand eines explorativen Vorgehens erforscht, welche möglichen Gründe Individuen für bestimmte Verhaltensweisen im Alltag haben. Beispielsweise kam Macdiarmid et al. (2016, S. 488) zu dem interessanten Ergebnis, dass die Befragten ihren Fleischkonsum nicht einschränken möchten, doch können sie keine Gründe dafür ausfindig machen. Nach dem aktuellen Wissenstand der Autorin hat noch keine Studie explizit Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Bezug auf einflussreiche Verhaltensweisen bezüglich des Klimas untersucht. Dies scheint jedoch in Anbetracht der aktuellen Entwicklungen im Zuge des Klimawandels (vgl. Kapitel 3) von enormer Bedeutung. Die beiden fokussierten Lebensbereiche bieten ein weitaus größeres Potenzial für den Klimaschutz, als gewöhnlich in Studien untersuchte Verhaltensweisen wie z.B. Recycling. Die dabei entstehende *climate mitigation gap* ist durch die Förderung von effektiven emissionsreduzierenden Strategien zu schließen (Wynes & Nicholas, 2017, S. 1). Hierfür sollen anhand von problemzentrierten Interviews Ansatzpunkte für die Förderung von umweltbewusstem Verhalten (siehe Kapitel 8.2) gefunden werden und auf Basis der Interviews analysiert werden, inwiefern Verhaltensänderungen realistisch sind (siehe Kapitel 9.2.2).

Folgende Forschungsfragen sollen anhand der Interviews beantwortet werden:

1. Wie umweltbewusst sind die Interviewpartner*innen?
2. Wie umweltbewusst verhalten sich die Interviewpartner*innen in den Bereichen Mobilität und Ernährung?
3. Spiegelt sich das Umweltbewusstsein im umweltbezogenen Verhalten in den Bereichen Ernährung und Mobilität wider?
4. Worauf könnten ggf. vorkommende Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten zurückzuführen sein?
5. Welche Ansatzpunkte und Methoden eignen sich für die Motivation zu umweltfreundlichen Verhalten?
6. Welche Vorstellungen und Wünsche haben die Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt?

7 Vorstellung der Forschungsmethode

Die bereits beschriebenen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins und des Umweltverhaltens (vgl. Kapitel 2.2) sowie vorgestellte theoretische (vgl. Kapitel 5) und weitere empirische Kenntnisse (u.a. Kapitel 6) berücksichtigend, widmet sich dieser empirische Teil einer explorativen Analyse in Form von problemzentrierten Interviews. In diesem Kapitel wird das methodische Vorgehen, welches für dieser Arbeit durchlaufen wurde, erläutert. Zunächst wird die Wahl der Methode begründet und das Untersuchungsdesign präsentiert. Anschließend folgt die Darstellung der Auswertung der Interviews inkl. der Mental Maps.

7.1 Wahl der Methode

Im Vordergrund der folgenden Ausführung steht die Wahl der Methode und deren Begründung. Es wurden problemzentrierte Interviews durchgeführt und mittels MAXQDA (vgl. Kapitel 7.3.3) inhaltlich analysiert. Zusätzlich wurde die Methode der Mental Maps am Ende des jeweiligen Interviews sowie ein CO₂-Rechner nach dem eigentlichen Interview hinzugezogen und ausgewertet. Vorerst soll sich der Methode des Interviews im Allgemeinen gewidmet werden, worauf die Form von problemzentrierten Interviews und die schon genannten zusätzlichen Methoden folgen.

Ziel eines Interviews ist es, möglichst detaillierte Informationen zu ausgewählten Themen zu sammeln und implizites Wissen so explizit wie möglich zu machen (Renner & Jacob, 2020, S. 5). Wissen wird als Konstruktion aufgefasst, welche aufgrund der Kommunikation der Beteiligten entsteht (Renner & Jacob, 2020, S. 44). Der*die Interviewte wird als Gesprächspartner angesehen (Pfaffenbach, 2011, S. 159) und soll frei zu Wort kommen, da die Situation einem offenen Gespräch ähneln soll (Mayring, 2016, S. 67). Im Rahmen dieser Arbeit wurden eher weiche Interviews durchgeführt, indem eine möglichst offene und warme Atmosphäre geschaffen wurde. Dies ist hilfreich für Gespräche über das individuelle Verhalten (Renner & Jacob, 2020, S. 9). Durch eine stärkere Vertrauensbeziehung fühlt sich der*die Befragte ernst genommen und der*die Interviewende profitiert im Laufe des Forschungsprozesses davon (Mayring, 2016, S. 69). Gefördert werden kann dieses Verhältnis durch freundliches, aber neutrales Verhalten. Auf Grund dessen ist das verbale und nonverbale Zeigen von Interesse an dem Gesagten des*der Befragten – beispielsweise durch Nicken, Blickkontakt oder zustimmendes *Mmmh* – wesentlich. Dieser Empfehlung wurde in dieser Untersuchung nachgegangen. Trotzdem soll die interviewende Person keine Wertungen gegenüber des Gesagten aussprechen und sich positionieren (Renner & Jacob, 2020, S. 20; 24-25).

Umweltbewusstsein kann zwar nicht nur auf eine Art und Weise erfasst werden (Scholl et al., 2016), doch dominiert in der Umweltbewusstseinsforschung das Interview als Untersuchungsmethode (Haan & Kuckartz, 1996, S. 53). Zum Großteil wird das One-shot-Prinzip angewendet, d.h. es werden einmalig Daten erhoben und analysiert (Kuckartz, 1995, S. 74). Demzufolge wurde in dieser Studie die qualitative Forschung in Form von sechs Einzelinterviews ausgewählt. In der Regel werden Teilgruppen der Bevölkerung häufig entsprechend der jeweiligen Berufs(ausbildungs)gruppe ausgewählt. Dabei ist kritisch anzumerken, dass der Bildungssektor wie ein Fokus auf Studierende stark überrepräsentiert ist (Kuckartz, 1995, S. 74). Deshalb wird in der Untersuchung im Rahmen der vorliegenden Arbeit keine spezifische Gruppe fokussiert. Vielmehr wurde angestrebt, Personen aus unterschiedlichen Gruppen zu interviewen, sodass eine Vielfalt an Eindrücken und Meinungen eingeholt werden kann. Repräsentativität gilt dabei nicht als Ziel dieser Arbeit.

Ferner fehlt es an Studien mit qualitativen, nicht standardisierten Methoden, weshalb das halbstrukturierte problemzentrierte Interview als Methode gewählt wurde. Es wird neben dem Umweltbewusstsein erfasst, wie das Umweltverhalten der Interviewpartner*innen in deren Alltag eingebettet ist, da diesbezüglich eine Forschungslücke besteht (Kuckartz, 1995, S. 75). Es soll herausgefunden werden, wie umweltbewusst die Interviewpartner*innen in den alltäglichen Lebensbereichen Ernährung und Mobilität sind und sich verhalten. Dabei soll ermittelt werden, inwiefern bei den Interviewpartner*innen eine Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten besteht und welche Gründe hierfür möglich sind. Die Angaben der Betroffenen bilden die Basis der Umweltbewusstseinsforschung (Kuckartz, 1995, S. 74). Kuckartz (1995, S. 74) merkt weiterhin an, dass es an Studien mit Beobachtungen des tatsächlichen Umweltverhaltens fehlt. Leider kann dies im Rahmen dieser Arbeit nicht gewährleistet werden, doch alternativ werden die Ergebnisse eines CO₂-Rechners (vgl. Kapitel 7.2.3) hinzugezogen, der das tatsächliche Verhalten der Interviewpartner*innen im Alltag in Form der persönlichen CO₂-Bilanz objektiver widerspiegeln sollte. Dies liegt unter anderem daran, dass Aspekte der sozialen Erwünschtheit nicht in demselben Ausmaß wie während eines Interviews auftreten. Außerdem soll mittels der Mental Map Methode (vgl. Kapitel 7.2.27.2.2) herausgefunden werden, was den Interviewpartner*innen für eine attraktive Innenstadt wichtig ist, um dies mit den anderen Forschungsfragen in Verbindung zu bringen.

7.2 Untersuchungsdesign

Die Basis für die empirische Untersuchung und die Analyse bildet eine Stichprobe von $n=6$. Ein weiteres durchgeführtes Interview mit einer minderjährigen Person wurde nicht in die Analyse miteinbezogen, da bei wiederholtem Hören des Interviews deutlich wurde, dass die Interviewpartnerin in ihrem Alltag nur gewisse Verhaltensoptionen besitzt und in vielen Situationen abhängig von ihren Eltern Entscheidungen trifft. Ein zusätzliches Probeinterview galt der Testung und Modifikation des Leitfadens sowie der Schulung der Interviewenden (Mayring, 2016, S. 69)

Bei der Wahl der Interviewpartner*innen wurde beachtet, dass die interviewende Person die Befragten flüchtig kennt, doch eine gewisse Vertrauensbeziehung schon vorhanden ist, da dies zu einem inhaltlich gehaltvollen Interviewverlauf beiträgt (Mattissek et al., 2013, S. 161). Die soziodemographischen Faktoren wie Alter (im Fragebogen wurde das Geburtsjahr abgefragt) und Wohnort wurden zusätzlich berücksichtigt. Angestrebt wurde die Erzeugung eines ausgeglichenen Bildes. Im Nachfolgenden (vgl. Tabelle 1) findet sich eine Übersicht der soziodemographischen Angaben der Befragten.

Tabelle 1. Stichprobenbeschreibung der Interviewpartner*innen hinsichtlich der soziodemographischen Faktoren (eigene Darstellung, Quelle: Ausgefüllte Fragebogen während der Interviews).

In der Tabelle sind ausgewählte soziodemographische Angaben der Befragten abgebildet: Der Wohnort, das Geburtsjahr, das Geschlecht sowie die/der Ausbildung(sabschluss) und die Berufstätigkeit. Die jeweiligen Zeilen 1 bis 6 stehen für die interviewten Personen Nr. 1 bis Nr. 6.

	Wohnort	Geburts- jahr	Geschlecht	Ausbildung(sabschluss)	Berufstätigkeit
1	Gemeinde	1999	weiblich	Abitur	Auszubildende (Tourismuskauffrau)
2	Stadt	1956	männlich	Handwerksmeister	Rentner
3	Stadt	1998	männlich	Bachelor of Science	Student
4	Stadt	1996	männlich	Tanzlehrer	Rettungssanitäter
5	Gemeinde	2000	männlich	Elektroniker für Energie und Gebäudetechnik	Auszubildender
6	Stadt	1980	weiblich	2. Staatsexamen Lehramt	Lehrerin

Die Erhebung erstreckte sich auf fünf Tage und wurde an verschiedenen Standorten in Heidelberg Face-to-Face durchgeführt. Alle Interviews wurden in einem möglichst alltäglichen Umfeld des*der Befragten geführt (Mattissek et al., 2013, S. 161). Da die Datenerhebung mündlich und persönlich (Lamnek, 2008, S. 331) erfolgte, konnten die Gespräche mittels Smartphone aufgenommen werden. Die Interviews dauerten durchschnittlich

37 min. Dabei wurde die empfohlene Gesprächsdauer von 30 bis 60 min sowie die maximale Dauer von höchstens 90 min aufgrund von möglicherweise aufkommenden Aufmerksamkeits-, Konzentrations- und Motivationsproblemen beachtet (Renner & Jacob, 2020, S. 9).

7.2.1 Problemzentrierte Interviews

Das problemzentrierte Interview ist ein Verfahren der qualitativer Analyse und arbeitet wie andere Interviewvarianten auf sprachlicher Basis (Mayring, 2016, S. 65–66). Fokussiert werden (relevante) gesellschaftliche Problemstellungen (Mattissek et al., 2013, S. 166). Der*die Interviewer*in analysiert zuvor die Problemstellung und erarbeitet bestimmte Aspekte, die in einem Leitfaden zusammengefasst werden, damit diese im Verlauf des Gesprächs gefragt werden können (Mayring, 2016, S. 67).

Das problemzentrierte Interview wird häufig zu den der Leitfadeninterviews gezählt (Mattissek et al., 2013, S. 159). Zwei wesentliche Merkmale können übergreifend festgehalten werden: Mittlere Offenheit (Mattissek et al., 2013, S. 159) und Teilstandardisierung. Offenheit bedeutet, dass dem*der Gesprächspartner*in keine Antwortvorgaben gegeben werden (Mattissek et al., 2013, S. 166; Pfaffenbach, 2011, S. 160) und sie zu freien Erzählungen angeregt werden (Flick, 1995, S. 178). Teilstandardisierung in Form von halbstrukturierten Interviews ist ein Versuch Vorteile von standardisierten und nicht standardisierten Gesprächen zu kombinieren und Nachteile zu meiden (Renner & Jacob, 2020, S. 16). Dabei kann der*die Interviewer*in abhängig von dem Gesprächsverlauf flexibel reagieren (Mattissek et al., 2013, S. 166), da kein starrer Fragenkatalog besteht (Pfaffenbach, 2011, S. 160). Wenn weniger theoretische und empirische Befunde vorliegen, ist laut Renner und Jacob (2020, S. 17) ein solches exploratives Vorgehen empfehlenswert, damit viele Aspekte erkundet werden können.

Die Basis halbstrukturierter Interviews, auch teilstrukturierte oder Leitfaden-Interviews genannt (Flick, 1995, S. 177), bilden trotz alledem Interviewleitfäden (Renner & Jacob, 2020, S. 16) (vgl. Anhang A). Wesentliche Aspekte zum Thema, welche im Verlauf des Interviews angesprochen werden können bzw. sollten, werden vorab in einem Interviewleitfaden zusammengefasst (Mattissek et al., 2013, S. 167). Die Interviewerin der durchgeführten Gespräche dieser Arbeit formatierte diejenigen Fragen, die auf jeden Fall angesprochen werden sollten, fett (vgl. Anhang A.2). Der Leitfaden allgemein spiegelt die problemspezifischen Überlegungen des*der Forschenden wider. Theoretische Erklärungsansätze und weiteres Vorverständnis werden festgehalten und bilden die Basis der Konstruktion eines Leitfadens (Pfaffenbach, 2011, S. 160). Es handelt sich dabei um eine Zusammenstellung aus mehr oder minder ausformulierte Fragen sowie

Formulierungsalternativen in einer sinnvollen Reihenfolge (Mayring, 2016, S. 69). Dies ist für den Gesprächsverlauf strukturgebend, dient der thematischen Orientierung und sorgt für eine gewisse Vergleichbarkeit der einzelnen Interviews bei der Auswertung. Dennoch sind individuelle Varianten in Form von Zusatzfragen oder Formulierungsveränderungen oder dem Überspringen von Fragen während des Interviews möglich, denn dies liegt im Ermessen der interviewenden Person (Renner & Jacob, 2020, S. 16–17). Zu den jeweiligen Themenblöcken werden offene Einstiegsfragen und spezifischere Nachfragen formuliert (Harms & Truffer, 2005, S. 13). Generell lässt sich jedoch festhalten, dass bei der Konzeption des Leitfadens vorwiegend offene Fragen verwendet worden sind, bei denen kein Antwortschema vorgegeben ist (Lamnek, 2008, S. 345). Im Leitfaden wurde neben ausgewählten Umwelteinstellungen und dem Verhalten in den Bereichen Ernährung und Mobilität auch das Umweltwissen abgefragt. Es handelt sich dabei um die Teilaspekte Faktenwissen und Wissen über kausale Zusammenhänge (vgl. 2.2.1), welche eine Art Wissenstest darstellen können (Schubert, 2000, S. 28).

Im deutschsprachigen Raum wird besonders häufig von der Skala zum Allgemeinen Umweltbewusstsein von Preisendörfer (1998) bzw. Diekmann und Preisendörfer (1998) Gebrauch gemacht. Es handelt sich dabei um eine Operationalisierung der drei Items der affektiven, kognitiven und konativen Einstellungskomponente (Scholl et al., 2016, S. 46). In dieser Arbeit wurde die Einteilung der Umwelteinstellung an die beschriebene Skala angelehnt. Nichtsdestotrotz wurde an der Einteilung des Umweltbewusstseins in die drei Dimensionen Umweltwissen, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten festgehalten. Da das berichtete Verhalten in der vorliegenden Arbeit in Form von Interviews untersucht wird, wurde die Skala des Allgemeinen Umweltbewusstseins modifiziert.

Aus den Forschungsfragen (vgl. Kapitel 6.2) ergeben sich nachfolgende Leitfragen für die Interviews:

1. Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten beschreiben?
2. Was sind deine Hauptgründe für deine Entscheidung, dich so zu verhalten, wie du es tust?
3. Was müsste sich ändern, damit du dein Verhalten änderst?
4. Kennst du den CO₂-Fußabdruck?
5. Was ist dir für eine attraktive Innenstadt wichtig?

Aufgrund der Verwendung der Du-Form in allen Interviews wurde im Gesprächsleitfaden die pronominale Anrede *Sie* entnommen (vgl. Anhang A).

Zur Einschätzung der Validität wurden Kontrollvariablen in Anlehnung an die Zusammenstellung von Umweltbewusstseinsstudien durch Scholl et al. (2016, S. 15) erstellt: Die in jedem Interview abgefragte subjektive Einschätzung des persönlichen

Umweltbewusstseins und Umweltwissens auf einer Skala von eins bis sechs, sowie die in manchen Interviews abgefragte Einschätzung der Umweltqualität in Deutschland. Die vorgeschlagenen Items wie die Abfrage der aktuell wichtigsten Probleme oder die Bedeutung des Umweltschutzes als gesellschaftspolitische Gestaltungsaufgabe wurden nicht aufgenommen.

7.2.2 Mental Maps

Die hinzugezogene Methode der Mental Maps stößt auf ein geräumiges Anwendungsfeld, da menschliche Vorstellungen von Räumen immer eine räumliche Dimension besitzen (Helfferrich, 2014, S. 241; 255). Heute zählt die Methode zu den qualitativen, visuellen Forschungsmethoden (Helfferrich, 2014, S. 241). Verschiedene wissenschaftliche Disziplinen wie die Psychologie und die Geographie können anhand von Mental Maps zusammengebracht werden und ein interdisziplinäres Miteinander bilden (Hartmann, 2005, S. 19).

Der postmoderne Begriff *Mental Maps* (Hartmann, 2005, S. 9) beschreibt eine Forschungsmethode subjektiver oder kognitiver Karten. Es handelt sich dabei um gezeichnete Pläne oder Karten eines Ortes oder Raumes, die subjektiv betrachtet werden (Helfferrich, 2014, S. 242; 247). Subjektive Karten können als individuelle Konstruktion aufgefasst werden, wobei nicht wie bei objektiven Karten Detail- oder Maßstabstreue erwartet werden. Mental Maps werden alternativ Images, Skizzen oder innere Stadtpläne genannt (Helfferrich, 2014, S. 242). In der Forschung kommen Mental Maps als bildlich dargestellte Raumkonstruktionen oder -repräsentationen zum Einsatz. Für die vorliegende Forschungsarbeit wurde der spezifischen Form der *Narrativen Karten* gefolgt, bei welchen der Prozess des Zeichnens mit verbalen Erklärungen und Kommentaren über das Gezeichnete kombiniert werden (Helfferrich, 2014, S. 242; 247).

Durchführung

Voraussetzung ist, dass eine Abbildung der räumlichen Dimension möglich ist und der Raum für die Person erfahrbar oder mindestens vorstellbar ist (Gould & White, 1986, S. 1; Helfferrich, 2014, S. 244). In der vorliegenden Arbeit wurde das Thema der attraktiven Innenstadt ausgewählt, welches für die Befragten nicht fremd sein sollte, sondern vielmehr alltägliches Handeln stattfindet.

Bei der Anwendung dieser Methode werden Personen aufgefordert, spontan eine Zeichnung anzufertigen. Folglich werden räumliche Vorstellungen und Präferenzen sichtbar. Der zu zeichnende Raum soll spezifiziert werden und sinnvoll mit Gruppendiskussionen oder wie in diesem Fall Interviews verbunden werden (Helfferrich, 2014, S. 241; 244; Matissek et al., 2013, S. 173). In der Forschungsliteratur sind einige Aufforderungen

zum Zeichnen gegeben, welche als Vorbild für die eigene Formulierung galten (Helfferich, 2014, S. 245). Außerdem wissen Personen mehr über naheliegende Räume, welche uns zudem wichtiger erscheinen und sich Personen mehr emotional verbunden fühlen (Gould & White, 1986, S. 22). In die Thematik wurde in Form einer offenen Frage *Was ist dir für eine attraktive Innenstadt wichtig?* eingestiegen. Im Anschluss daran folgte eine kurze Aufforderung zum Zeichnen. Die Aufgabe sollte zum einen zwar möglichst konkret sein, um eine Vergleichbarkeit zu schaffen; auf der anderen Seite sollten nicht zu viele spezifische Vorgaben gegeben werden. Zweiteres führt zu Ungewissheit in Bezug auf die eigenen Gedanken der Befragten: Kam der Person das entsprechende Element spontan in den Kopf und ist für die persönlich relevant oder zeichnete sie es lediglich aufgrund der Aufforderung des*der Aufgabenstellenden (Helfferich, 2014, S. 245)? Zu beachten sind zusätzlich Interventionen während des Zeichenvorgangs. Während der Datenerhebung im Rahmen dieser Arbeit wurde auch zu einer Vollständigkeit der Karte angeregt und unter Umständen der*die Befragte aufgefordert, weitere, zum Beispiel schon verbal geäußerte Elemente, einzuzichnen. Ein Vorgehen wie dieses liefert mehr Daten, was dem Forschungsergebnis zugutekommen kann. Im Allgemeinen sind für das Erstellen einer Mental Map besondere Kompetenzen erforderlich. Es ist ein gewisses Maß an Abstraktions-, Reduktions- und Selektionsvermögen notwendig (Helfferich, 2014, S. 241).

Warum Innenstadt?

Nun ist die Frage noch nicht vollständig geklärt, warum die Innenstadt als Thema der Mental Maps ausgewählt wurde. Johanna Wanka, ehemalige Bundesministerin für Bildung und Forschung berichtete der Nachrichtenagentur AFP, dass in der Stadt alle globalen Herausforderungen zusammentreffen – unter anderem der Klimawandel, die Nahrungsmittelversorgung und Bildung (DIE WELT, 2015). Städte sind aufgrund ihrer hohen Bevölkerungs- und Infrastrukturdichte anfälliger für die Folgen des Klimawandels und demnach nimmt der Klimaschutz eine besondere Rolle ein (Kuttler et al., 2017, S. 232–233). Städte in den Fokus zu nehmen ist auch wichtig, da der Trend hin zur Stadt als Wohnort sich noch verstärken wird (I. Gönner, 2007, S. 39). Darüber hinaus sind zentrale Handlungsfelder mit wesentlichen Hebelwirkungen für eine transformative, nachhaltige Stadtentwicklung in der Stadt zu finden: Mobilität und Infrastruktur, aber auch der Energiesektor (Nagorny-Koring, 2018, S. 55). Städte spielen darüber hinaus eine wichtige Rolle im Ernährungssystem – als Produktions- und Konsumorte sowie Orte der Logistik und Entsorgung (Rosol, 2015, S. 51). Um in der Untersuchung Einblick in die Gedanken von Bürger*innen über eine mögliche, ggf. zukünftige, Stadt zu erhalten, wurden die Mental Maps in dieser Form aufgeführt.

7.2.3 CO₂-Rechner

Nach der Interviewaufnahme wurden die Interviewpartner*innen gebeten, ihren persönlichen CO₂-Ausstoß zu mittels eines CO₂-Rechners zu ermitteln – dies ist eine häufige Form des Ausdrucks von Emissionen (Leichenko & O'Brien, 2019, S. 92). Hierfür wurde von den Forschenden der Klimarechner von WWF (*World Wildlife Fund*) ausgewählt. Dieser umfasst neben Mobilität und Ernährung weitere Lebensbereiche wie Wohnen. Im Zuge der Präsentation des Ergebnisses werden Tipps für eine Reduzierung des eigenen CO₂-Fußabdrucks präsentiert (WWF (World Wide Fund for Nature) Deutschland, 2020).

Der CO₂-Fußabdruck misst die Menge an Kohlendioxid in Tonnen CO₂, welche durch das Verhalten von Individuen oder Gruppen, Städten oder Organisationen jährlich in die Atmosphäre emittiert wird (Leichenko & O'Brien, 2019, S. xi). Die Lebensbereiche Mobilität und Ernährung spielen neben weiteren Facetten des Lebens wie Heizen und Kühlung, Strom, Kleidung oder dem Konsum von weiteren Gütern eine Rolle. Der CO₂-Fußabdruck wird für jegliche Verhaltensweisen abgeschätzt und addiert (Leichenko & O'Brien, 2019, S. 92). Damit stellt der individuelle CO₂-Fußabdruck die aufgrund des eigenen Lebensstils auftretende Bilanz an Treibhausgasemissionen dar (Brade, 2014, S. 13). Anhand von CO₂-Rechnern ist damit ein Vergleich von CO₂-Emissionen möglich (Leichenko & O'Brien, 2019, S. 92).

7.3 Auswertung der Interviews

Die Auswertung der Interviews erfolgte mittels MAXQDA, einer QDA-Software für die Verwaltung von Texten, einem systematischen Umgang mit Texten wie transkribierten Interviews sowie für eine effiziente und vereinfachte Analyse dienend (Kuckartz, 2010, S. 11; 13; 18). In den folgenden Unterkapiteln wird der Auswertungsprozess der Transkription und Codierung der Interviews vorgestellt sowie die Methode der Qualitativen Inhaltsanalyse und die Auswertung der Mental Maps.

7.3.1 Transkription

In der qualitativen Sozialforschung wird unter Transkription die Verschriftlichung verbaler und ggf. nonverbaler Kommunikation beispielsweise aus einem Interview verstanden. Basisbildend hierfür ist eine Audio- oder Videoaufzeichnung (Kuckartz, 2010, S. 37), welche beispielsweise mittels Computer (Kuckartz, 2010, S. 19) in das Programm MAXQDA eingespeist werden kann (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 44). Der verschriftlichte Text bildet die Grundlage für eine spätere Interpretation der Interviews (Mattisek et al., 2013, S. 192). Während des Abhörens des Bandes werden Ideen hinsichtlich der

Auswertung entwickelt und Hypothesen gebildet, welche im Prozess festgehalten werden sollten (Kuckartz, 2010, S. 45).

Da Transkribieren zeitaufwändig ist, sollte der*die Forschende sich gut überlegen, wie detailliert transkribiert werden soll: Welcher Genauigkeitsgrad ist für die Beantwortung der Forschungsfragen notwendig? Welche Ziele werden in der Analyse verfolgt (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43)? Aufgrund der vorhandenen Meinungsverschiedenheiten in der wissenschaftlichen Literatur Aufwand (Matissek et al., 2013, S. 194; Pfaffenbach, 2011, S. 165) bezüglich der Genauigkeit wurden von der Autorin ausgewählte Transkriptionsregeln zusammengestellt (vgl. Anhang B). Die wesentlichen Aspekte der Transkriptionsregeln lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen: Für die Forschungsarbeit wurde wörtlich transkribiert, d.h. eine vollständige Verschriftlichung der Audiodateien angefertigt. Für die wörtliche Transkription wurde versucht die Gespräche in Hochdeutsch und normales Schriftdeutsch zu bringen (Kuckartz, 2010, S. 42, 2010, S. 43; Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43). Kommentierungen wie Pausen oder Intonationen wurden nicht in das Transkript aufgenommen.

Nach Abschluss der angefertigten Transkription der Interviews wurde zuerst überprüft, ob Originalton und Verschriftlichung übereinstimmen, die Texte wurden Korrektur gelesen, um Fehler zu verbessern und abschließend auf Anonymisierung geprüft (Kuckartz, 2010, S. 51; Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 50).

7.3.2 Codierung

Der Text des Gesprächs wurde im nächsten Schritt von der Forschenden selbst in Codiertext übersetzt und aufgebrochen, indem er zum einen verallgemeinert und verkürzt wird (Matissek et al., 2013, S. 201). Zum anderen wurden nach (Flick, 2011, S. 392) Kategorien für die jeweiligen Aussagen der Interviewpartner*innen entwickelt und vergeben. Die Codierung bereitet demnach den Interviewtext unter dem Blickwinkel der forschungsspezifischen Fragestellungen auf (Matissek et al., 2013, S. 201; Pfaffenbach, 2011, S. 168). Als Ziel ist die Beschreibung und Erklärung von Daten sowie deren Zusammenfassung und Ordnung zu nennen (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 67).

Rädiker und Kuckartz (2019, S. 68) verstehen unter dem Verb *codieren*, dass entweder ein bestimmter Textabschnitt einem Code untergeordnet wird oder ein Code einem ausgewählten Bereich zugewiesen wird. Mithilfe der erstellten Codes setzt man sich eine Art Brille auf, durch die man die transkribierten Texte betrachtet und untersucht (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 68–69).

Codes

Häufig werden *Codes* auch Kategorien oder Konzepte genannt, was teilweise zu Verwirrung führen kann, wenn diese Begriffe für mehrere Aspekte verwendet werden (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 67). Deshalb wird in der vorliegenden Arbeit mit der Terminologie der *Codes* gearbeitet, da diese in MAXQDA verwendet wird.

Codes zeichnen sich in der Regel durch einen Aufbau aus einem einzelnen Wort oder einer Aneinanderreihung weniger Wörter aus (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 67). Überdies sollte bei Bildung eines Codesystems laut Rädiker und Kuckartz (2019, S. 99) beachtet werden, dass die gebildeten *Codes* klar voneinander zu trennen sind und verlässlich zugeordnet werden können. Dies wurde im Rahmen dieser Studie berücksichtigt und dementsprechend das Codesystem (*Code Frame*) (vgl. Anhang E) inkl. Code-Definitionen erstellt, welches die Gesamtheit aller *Codes* bezeichnet (Kuckartz, 2018, S. 38). Renner und Jacob (2020, S. 104) folgend ist das Kriterium der Disjunktheit von hoher Relevanz. Es gilt, dass ein Textabschnitt nur zu einem *Code* eingeordnet werden darf. Die erwähnte Code-Definierung ist dabei sehr wichtig, da Ankerbeispiele die Zuordnung erleichtern und ggf. Regeln für eine Abgrenzung formuliert werden können. Zwar wurde das Kriterium der Disjunktheit von der Forscherin beachtet, doch sah die Forscherin an einigen Stellen Vorteile darin, Textstellen doppelt zu codieren. Zum Beispiel wurde in einem Interview die Einstellung zu dem ÖPNV erfragt, wobei das Gegenüber die Frage beantwortete und zusätzlich persönliche Gründe dafür nannte (Interview Nr. 2, Pos. 58-60). Diese Textstelle wurde demnach sowohl in den Subcode der *Gründe für das Verhalten* als auch zum *Code Einstellungen zu ÖPNV* zugeordnet. Ein weiteres Beispiel sind *Fehlvorstellungen*, die teilweise gleichzeitig zu einem anderen *Code* passen (z.B. Interview Nr. 4, Pos. 76).

Hierarchisches Codesystem

In der Forschungsarbeit wird ein hierarchisches Codesystem verwendet, da dieses übersichtlich und ordnungsgebend ist und für eine folgende Inhaltsanalyse typisch. Ein solches System besteht aus mehreren über- und untergeordneten Ebenen (Kuckartz, 2018, S. 38–39). Beispielsweise wurde der Obercode *Umweltverhalten* in mehrere Ebenen unterteilt: *Verkehrsmittelwahl*, *Ernährungsverhalten* und *Weitere Lebensbereiche* sowie *Lebensstil*, welche teilweise wiederum verschiedene Unterebenen besitzen. Rädiker und Kuckartz (2019, S. 95) verweist darauf, dass in der gängigen Forschungspraxis höchstens vier Ebenen verwendet werden. Bei der Erstellung des Codesystems wurde beachtet, dass dieses maximal 20 Obercodes und nicht mehr als zehn Subcode je Obercode enthalten sollte (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 109). Es sind zwar nur drei Obercodes – *Umweltbewusstsein*, *Möglichkeiten für verhaltensändernde Techniken oder Methoden* und *Attraktive Innenstadt* – im erstellten Codesystem vorhanden, doch gliedern sich diese

erneut in verschiedene Subcodes und zwei weiteren Ebenen. Der Code *Gründe für das Verhalten – Im Bereich Mobilität* enthält beispielsweise die Maximalzahl von zehn Codes. Dies ist zurückzuführen auf den Umgang der Forschenden mit der Datensortierung, da eine gewisse Struktur erhalten bleiben sollte und die Gründe für das Verhalten in Bereiche wie z.B. *Freizeit* oder *materielle und immaterielle Kosten* aufteilt wurde.

Arten von Codes

In der Forschungsliteratur werden laut Rädiker und Kuckartz (2019, S. 67) mehrere Arten von Codes (in diesem Fall wurde ursprünglich das Wort Kategorien verwendet) voneinander unterschieden (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2. Arten von Codes in der vorliegenden Studie (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 67).

Codes können nach der Art aufgeteilt werden in: Faktencodes, evaluative, natürliche sowie analytische und thematische Codes. Weiterhin sind Emoticons und Symbole anzuführen, die in dieser Arbeit jedoch nicht angewendet worden sind.

Arten der Codes	Charakteristika	Code-Beispiele aus den Interviewtranskripten
Faktencodes	Diese sind leicht zu identifizierende Fakten.	<i>Umwelt in Gefahr?</i>
Evaluative Codes	Diese Codes bilden oftmals eine Ordinalskala und sind demnach bewertend.	<i>Selbsteinschätzung des Umweltbewusstseins</i>
Natürliche bzw. In-Vivo-Codes	Diese Codes ergeben sich aus Originalbegriffen des transkribierten Textes.	<i>Handlungsbereitschaft: Externe Faktoren – Krankheit</i> (Subcode)
Analytische Codes	Solche Codes sind abstrakter als natürliche Codes und erfolgen aus der intensiven Auseinandersetzung des Forschenden mit den Daten.	<i>Soziale Aspekte</i>
Thematische bzw. inhaltliche Codes	Diese sorgen für eine Struktur des Textes nach Themen sortiert und sind Zeiger für bestimmte Textstellen (Kuckartz, 2018, S. 34).	Aufteilung des Obercodes <i>Umweltbewusstseins</i> in <i>Umweltwissen, Umwelteinstellungen</i> und <i>Umweltverhalten</i> .

Emoticons und Symbole

Kuckartz (2018, S. 34) schlägt weiterhin die Verwendung des Begriffs der theoretischen Codes vor, sofern ein analytischer Code direkt aus einer Theorie entwickelt wurde.

Techniken – offenes und thematisches Codieren

Beim Codieren werden zwei Vorgehensweisen voneinander unterschieden: Das *offene* und das *thematische Codieren* (Mattissek et al., 2013, S. 201). Diese beiden Techniken

sind mit den Begriffen *Induktion* und *Deduktion* in Verbindung zu bringen. Aus einer induktiven Forschungsperspektive werden Codes direkt aus dem Datenmaterial heraus gebildet; wohingegen die deduktive Codebildung auf Basis einer Theorie oder eines Konzeptes vor der eigentlichen Datenanalyse von Statten geht (Kuckartz, 2010, S. 200; Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 68). Die Codes können laut Kuckartz (2010, S. 201) nichtsdestoweniger aus anderen Untersuchungen oder aus dem Interviewleitfaden stammen. Rädiker und Kuckartz (2019, S. 97) hingegen favorisieren die Begriffe *datengesteuert (data-driven)* für induktiv und *konzeptgesteuert (concept-driven)* für die deduktive Codebildung. Diesem Vorschlag wird in der nachfolgenden Ausführung der beiden Techniken nachgegangen. Bei der datengesteuerten Bildung ist werden zwar keine Codes vorab definiert, doch werden die Textabschnitte mit neuerstellten, nahe an den Daten liegenden Codes, versorgt (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 69). Beim offenen Codiervorgang können einzelnen Textabschnitten Verallgemeinerungen zugewiesen werden (Pfaffenbach, 2011, S. 168). Beispielsweise wurde wie von Kuckartz (2018, S. 95) vorgeschlagen zu Beginn das offene Codieren angewendet und dementsprechend eine Liste von In-vivo-Codes erstellt, um unvoreingenommen zu sein. In einem zweiten Schritt wurde jedoch konzeptgesteuert vorgegangen: Die Grundlage hierfür war der Leitfaden (vgl. Anhang A) sowie das Konzept Umweltbewusstsein (vgl. Kapitel 2). Beim konzeptgesteuerten Codieren ist die Entwicklung der Codes stärker eingegrenzt, da diese auf Basis der Fragestellung(en) entwickelt werden (Pfaffenbach, 2011, S. 168). Mattissek et al. (2013, S. 202) empfehlen diese Form der Codierung vor allem für Leitfadenterviews, da bei solchen die Themen der Interviews vorgegeben sind. Damit wird im Gegensatz zu offeneren Ansätzen verstärkt eine Vergleichbarkeit geschaffen. Anschließend wurde geprüft, welche Codes sich nicht zuordnen lassen und im Zuge dessen weitere Codes datengesteuert gebildet.

7.3.3 Qualitative Inhaltsanalyse

Ein weit verbreitetes Analyseverfahren für Interviews ist die qualitative Inhaltsanalyse. Phillip Mayring stellt in der deutschsprachigen Sozialforschung einen häufig zitierten Vertreter dieser Methode dar (Mattissek et al., 2013, S. 213; Renner & Jacob, 2020, S. 97). Der Grundgedanke der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2016, S. 114) ist die systematische, theoriegeleitete Analyse von Texten, indem das Datenmaterial schrittweise und mittels Codesystem bearbeitet wird und eine bestimmte Struktur aus den Daten extrahiert wird. Dabei können aufgrund der Standardisierung und Theoriebasis große Datenmengen bearbeitet werden (Mayring, 2016, S. 118; 121). Der Bildung von Codes wurde in dieser Arbeit jedoch ein eigenes Unterkapitel gewidmet (vgl. Kapitel 7.3.2), da dieser Aspekt als Vorbereitung für die darauffolgende Inhaltsanalyse gesehen

wird und die Erstellung eines Codesystems eine der Hauptaufgaben der qualitativen Inhaltsanalyse ist (Renner & Jacob, 2020, S. 99), welche gleichzeitig die schwierigste Phase darstellt (Mayring, 2016, S. 118).

Mayring (2016, S. 115) empfiehlt eine Unterscheidung in drei Grundformen der qualitativen Inhaltsanalyse:

1. Eine Zusammenfassung, bei der das Datenmaterial soweit komprimiert wird, bis es sich um einen überschaubaren Kurztext handelt, der das Originalmaterial abbildet.
2. Explikation, indem diejenigen Textabschnitte, die unklar sind oder Fragen aufwerfen, anhand von passenden Informationen die Stelle erklärt und verständlich gemacht werden.
3. Das Ziel der Strukturierung innerhalb der Analyse ist die Filterung der Daten nach zuvor festgelegten Kriterien (wie z.B. dem Codesystem), die Einschätzung des Materials oder einen Querschnitt zu erschaffen.

Alle drei Formen wurden in diesem Forschungsprojekt angewendet. Laut Rädiker und Kuckartz (2019, S. 140) wird häufig eine Zusammenfassung des Datenmaterials angestrebt. Um dieses Ziel zu erreichen, kann entweder der Text paraphrasiert und Kategorien gebildet werden oder auf Grundlage des Codesystems thematisch zusammengefasst werden (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 140). Bei der Analyse der durchgeführten Interviews wurden einzelne Textabschnitte nach dem Schema der entwickelten Codes paraphrasiert und somit der Inhalt zwar in eigenen Worten, aber sinngemäß umschrieben und wiedergegeben. Diese Technik ist besonders für das Vertraut werden und als Mittel der Verständigung für ein vertiefendes Verständnis durch die notwendige Genauigkeit des Gesagten überzeugend (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 63). Kuckartz (2010, S. 93) befürwortet folgendes Vorgehen, welches von der Forscherin umgesetzt wurde:

1. Zuerst sollen Textabschnitte mit wenig bis keinen Inhalt sowie Wiederholungen und Ausschmückungen gestrichen werden.
2. Die ausgewählten Textbestandteile aus Schritt eins werden nun auf eine einheitliche sprachliche Ebene gebracht.
3. Nun folgt eine Umformulierung der Texte in eine grammatikalische Kurzform.

Inhaltliche strukturierte Inhaltsanalyse

Aus der Fülle an Methoden und Techniken der qualitativen Inhaltsanalyse wurde für diese Arbeit die inhaltlich strukturierte Inhaltsanalyse ausgewählt, die laut Kuckartz (2018, S. 48) eine der drei Basismethoden darstellt. Dieses Verfahren kommt in der Praxis der Forschung besonders häufig zum Einsatz (Kuckartz, 2018, S. 48). Eine solche qualitative Inhaltsanalyse ist durch zwei Dimensionen strukturiert – sowohl themen- als

auch fallorientiert. Letzterer Aspekt steht im Kontrast zu Mayrings Vorstellung einer qualitativen Inhaltsanalyse, da Fallorientierung dabei von geringer Relevanz ist. Erstere Bezeichnung der Themenorientierung spiegelt die Strukturierung des Datenmaterials durch die Bildung von Codes wieder, wie verschiedene Themen abbilden (Kuckartz, 2018, S. 48–49) (vgl. Kapitel 7.3.2). Die zweite strukturierende Dimension wird durch die Betrachtung auf Fallebene gebildet. Ein Beispiel hierfür sind die Erstellung von Fallzusammenfassungen (*Case Summaries*), welche fallspezifische Charakteristika aus der Perspektive der Forschungsfrage(n) zusammenstellt und einem späteren Vergleich von den Fällen dienen können. Wie es in der Regel der Fall ist, stellen ebenso in diesem Forschungsprojekt die Teilnehmenden, sprich die Interviewpartner*innen, die einzelnen Fälle dar (Kuckartz, 2018, S. 49; 58). Eine solche Themenmatrix, an den prototypischen Aufbau von Kuckartz (2018, S. 50) angelehnt, ist mit ausgewählten Aspekten im Anhang F zu finden.

7.3.4 Auswertung der Mental Maps

Die im Rahmen der Interviews erstellten Mental Maps werden in die individuelle räumliche Alltagsperspektive rückübersetzt (Helfferrich, 2014, S. 241). Die individuellen räumlichen Vorstellungen und das subjektive Konzept des Raums inklusive der relevanten räumlichen Einheiten und deren Dimensionen werden dargestellt (Hartmann, 2005, S. 8; Helfferrich, 2014, S. 241). Mental Maps dienen als Daten, die im Sinne einer Textinterpretation ausgewertet werden können oder als Impuls dienen (Mattissek et al., 2013, S. 173).

Generell lassen sich in der Forschungsliteratur zwei Auswertungsstränge voneinander unterscheiden: Der eine Strang betrachtet, wie etwas gezeichnet wurde; der andere sieht, was gezeichnet wurde und welche Elemente inhaltlich angesprochen worden sind. In dieser Forschungsarbeit wurde letzterer Analysestrang gewählt, da der Fokus auf räumliche Anordnung wie beim ersten Strang nicht gegeben ist. Trotzdem wurde von der Forschenden die Reihenfolge des Kartenaufbaus dokumentiert. Daraus lässt sich entnehmen, welchen Ausgangspunkt das individuelle Raumkonzept hat und Hinweise auf die Relevanz von Elementen gibt, wenn angenommen wird, dass die Vorgehensweise des Zeichnens nicht zufällig oder beliebig ist. Im Interesse, was gezeichnet wurde, kann die Skizze inhaltlich ausgewertet werden: Welche Raumelemente wurden gezeichnet? Welchen Standort erhielten einzelne Einrichtungen oder andere Bestandteile? Welche Elemente könnten in einer solchen Zeichnung erwartet werden, wurden aber nicht bildlich dargestellt? Darüber hinaus können einzelne Kartenbestandteile quantifiziert werden (Helfferrich, 2014, S. 247; 248–249).

8 Ergebnisse – Auswertung der problemzentrierten Interviews

Im Folgenden werden die erarbeiteten Ergebnisse der durchgeführten Interviews – nach Codes (vgl. Kapitel 7.3.2) und Forschungsfragen (vgl. Kapitel 6.2) sortiert – präsentiert. Teilweise werden Codes für die Darlegung im Ergebnisteil zusammengefasst. Zudem gilt zu beachten, dass der Fokus dieser Arbeit auf die Lebensbereiche Ernährung und Mobilität liegt. Codes, die induktiv gebildet worden sind und nicht der Beantwortung der Forschungsfragen dienen, werden i.d.R. im Ergebnisteil nicht ausgeführt. Die Interviewtranskripte sind im Anhang C zu finden.

8.1 Umweltbewusstsein der Interviewpartner*innen

Die erste Forschungsfrage behandelt das Umweltbewusstsein allgemein: *Wie umweltbewusst sind die Interviewpartner*innen?*

Da sich das Umweltbewusstsein in drei Dimensionen – Umweltwissen, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten (vgl. Kapitel 2.2) – aufteilen lassen, wurden daraus Codes gebildet und dementsprechend der Ergebnisteil strukturiert.

8.1.1 Umweltwissen

CO₂-Fußabdruck

Der CO₂-Fußabdruck ist vier Interviewpartner*innen bekannt. Sie können den Begriff auch erklären (Interview Nr. 1, Pos. 51-51; Interview Nr. 4, Pos. 52; Interview Nr. 5, Pos. 122; Interview Nr. 6, Pos. 42). Ein Interviewpartner verwechselt den Begriff mit dem ökologischen Fußabdruck (Interview Nr. 3, Pos. 58). Einem weiteren Interviewpartner ist der CO₂-Fußabdruck zwar nicht bekannt (Interview Nr. 2, Pos. 70), doch er kann sich dessen Bedeutung herleiten (Interview Nr. 2, Pos. 72; 76).

CO₂-verursachende Lebensbereiche

Bei der Abfrage nach besonders CO₂-intensiven Lebensbereichen im Alltag wurden verschiedene Bereiche genannt. Nur ein Interviewpartner gibt an, keine Aussage treffen zu können (Interview Nr. 3, Pos. 68). Bis auf die beiden Aussagen, dass die Industrie (Interview Nr. 2, Pos. 78; Interview Nr. 4, Pos. 58) für einen hohen Anteil an CO₂-Emissionen verantwortlich ist, lassen sich die restlichen Aussagen im individuellen, alltäglichen Bereich einordnen. Von zwei Personen wurde der Energiebereich (Interview Nr. 5, Pos. 130; Interview Nr. 6, Pos. 46) sowie von einer Befragten das Heizen an sich (Interview Nr. 6, Pos. 46) als relevante Einflussfaktoren eingeordnet. Der Interviewpartner Nr. 5 (Pos. 130) stellt heraus, dass Strom nur dann für einen hohen CO₂-Ausstoß sorgt, wenn

dieser nicht erneuerbar ist. Mehr als die Hälfte aller Interviewpartner*innen ordnen den Mobilitätssektor als CO₂-intensiven Lebensbereich ein. Vorwiegend genannt wird dabei das Autofahren (Interview Nr. 4, Pos. 58; Interview Nr. 5, Pos. 128; Interview Nr. 6, Pos. 46). Fliegen wird von zwei Interviewpartnerinnen als wichtiger Faktor eingestuft (Interview Nr. 1, Pos. 58-62; Interview Nr. 6, Pos. 50). Der Lebensbereich Ernährung wird ebenfalls, unter anderem aufgrund des Transportes von Lebensmitteln, als relevant eingeschätzt (Interview Nr. 6, Pos. 46). Zwei Personen nennen explizit die Haltung von Tieren (Interview Nr. 1, Pos. 58; Interview Nr. 2, Pos. 82). Allgemeiner Konsum wie der von Kleidung und Elektrogüter wird von einem Interviewpartner aufgezählt (Interview Nr. 5, Pos. 128).

Folgen steigender CO₂-Emissionen

Die Forscherin hat sich aufgrund der Relevanz des Temperaturanstiegs im Zuge des Klimawandels (vgl. Kapitel 3.2) dazu entschieden, die Temperaturerwärmung getrennt von weiteren Folgen zu betrachten.

Auf die Nachfrage nach den Folgen von steigenden CO₂-Emissionen beantworteten vier Personen die Frage mit der Aussage, dass die Erde sich erwärmt (Interview Nr. 2, Pos. 92; Interview Nr. 4, Pos. 70; Interview Nr. 5, Pos. 138; Interview Nr. 1, Pos. 70). Dies wird auf der einen Seite anhand der durch das CO₂ geschädigten Ozonschicht erklärt, weshalb die UV-Strahlung bzw. die Sonnenstrahlen eher auf die Erde gelangen (Interview Nr. 2, Pos. 92) sowie durch die fehlende Möglichkeit des Entweichens von Sonneneinstrahlung (Interview Nr. 5, Pos. 140).

Wie von einer Interviewpartnerin festgestellt wurde, sind die Folgen von steigenden CO₂-Emissionen bereits vorhanden (Interview Nr. 6, Pos. 56). Häufig genannt wird die Eisschmelze – neben der Antarktis (Interview Nr. 1, Pos. 70) auch die Polkappen (Interview Nr. 4, Pos. 70) und Gletscher (Interview Nr. 5, Pos. 140). Der Meeresspiegel steigt an (Interview Nr. 1, Pos. 70; Interview Nr. 3, Pos. 82; Interview Nr. 5, Pos. 140) und es kommt zu Überschwemmungen (Interview Nr. 1, Pos. 70; Interview Nr. 4, Pos. 70). Ökosysteme werden verändert und zerstört (Interview Nr. 1, Pos. 70), wodurch Tierarten aussterben (Interview Nr. 5, Pos. 140). Von einer Interviewpartnerin wird ebenso das Sterben der Korallenriffe und Fische benannt (Interview Nr. 1, Pos. 70). Zwei Personen vermuten, dass steigende CO₂-Emissionen negative Auswirkungen auf Pflanzen (Interview Nr. 4, Pos. 66) bzw. Bäume im Expliziten hat (Interview Nr. 2, Pos. 94). Steigende CO₂-Emissionen scheinen ebenso Auswirkungen auf den Menschen zu haben: Hitzewellen, Dürren, Niederschlagsmangel, negative Folgen für die Landwirtschaft (Interview Nr. 1, Pos. 70) und Naturkatastrophen wie Hurricanes (Interview Nr. 3, Pos. 82). Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 70) stellt fest, dass eine der dramatischsten Folgen eine

geringere Lebenserwartung und eine höhere Anfälligkeit für Krankheiten wäre. Eine Person schildert die möglichen Folgen von austretendem Methan aus Permafrost und von dem Meeresboden (Interview Nr. 6, Pos. 56). Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 66) sieht das Ozonloch als Faktor für erhöhtes Krebsrisiko und zählt eine sinkende Luftqualität, vermehrte Smogbildung und das Ausbilden von Lungenkrankheiten als Auswirkungen der CO₂-Emissionen auf den Menschen. Steigende CO₂-Emissionen scheinen Folgen für alle Menschen auf diesem Planeten zu haben (Interview Nr. 3, Pos. 82). In Deutschland kann es laut Interviewpartnerin Nr. 6 (Pos. 56) zu Wasserknappheit kommen. Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 82) ist der Meinung, dass unser gewohnter Lebensstil irgendwann nicht mehr möglich sei. Er sagt wie folgt aus: „Ja gut, man wird halt irgendwann nicht mehr in den Urlaub fliegen können, weil die Urlaubsziele alle untergegangen sind.“ (Interview Nr. 3, Pos. 84). Interviewpartnerin Nr. 3 (Pos. 82) erwähnt, dass es neben natürlichen ebenso gesellschaftliche und politische Folgen, wie Klimaflüchtlinge gibt (Interview Nr. 6, Pos. 58). Es könnten viele globale Konflikte (Interview Nr. 3, Pos. 84) und Kriege um Wasser und andere Ressourcen (Interview Nr. 6, Pos. 58) entstehen.

In den Interviews kamen weitere umweltbezogene Wissensaspekte zum Vorschein, welche sich nicht als Folgen von CO₂-Emissionen einordnen lassen. Zwar gab Person Nr. 2 als Folge der steigenden CO₂-Emissionen die Erderwärmung an, doch scheint ihr nicht bewusst zu sein, dass die Durchschnittstemperatur der Erde sich in den letzten 150 Jahren erhöht hat (Interview Nr. 2, Pos. 105-108). In Bezug auf die Belegbarkeit der Aussage legt sie Zweifel bezüglich der Beweise an den Tag (Interview Nr. 2, Pos. 105-110). Andere Interviewpartner*innen weisen dagegen spezifischeres Wissen im Bereich Umwelt und Klima auf: Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 86) teilte beispielsweise sein Wissen über Geoengineering mit der Forschenden. Person Nr. 6 (Pos. 62) gibt an, sich mit den Themen privat auseinanderzusetzen. Sie merkt an: „Ich sehe Sachen und weiß, was das für eine Auswirkung hat, wo viele gar nicht vielleicht darüber nachdenken.“ (Interview Nr. 6, Pos. 62).

Die Umweltsituation in Deutschland wird von einem Interviewpartner als negativ bewertet, da sich seiner Meinung nach wenige um die Umwelt kümmern (Interview Nr. 2, Pos. 112). Im Vergleich zu anderen Ländern wird hingegen angemerkt, dass die Umweltsituation in Deutschland besser sei als in den meisten anderen Ländern (Interview Nr. 2, Pos. 114; Interview Nr. 5, Pos. 160).

8.1.2 Umwelteinstellungen

Zu der Dimension Umwelteinstellungen wurden mehrere Aspekte abgefragt. Folgende Codes wurden dabei vergeben: *Einstellung zu ÖPNV*, *Assoziationen mit dem Klimawandel*, *Emotionen durch Umweltbegriff* und *Umwelt in Gefahr?*

Einstellung zu ÖPNV

Die Einstellungen zu dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist unter den Interviewpartner*innen relativ durchmischt, obwohl die meisten diesen generell als positiv bewerten (z.B. Interview Nr. 5, Pos. 90; Interview Nr. 6, Pos. 40). Beispielsweise wird der ÖPNV als „relativ gut“ bewertet (Interview Nr. 2, Pos. 44) oder „prinzipiell gut [bzw.] eigentlich nicht schlecht“ (Interview Nr. 4, Pos. 44) und „sie funktionieren oft ganz gut“ (Interview Nr. 3, Pos. 54).

Der ÖPNV wird als praktisch (Interview Nr. 5, Pos. 92) und kostengünstig (Interview Nr. 5, Pos. 92) beurteilt. Zusätzlich äußern mehrere Interviewpartner, dass die Nutzung des ÖPNV sehr angenehm (Interview Nr. 3, Pos. 54), entspannt (Interview Nr. 5, Pos. 92; Interview Nr. 6, Pos. 40) sowie schön sei (Interview Nr. 6, Pos. 40) und für längere Strecken komfortabel ist (Interview Nr. 3, Pos. 54). Das Aufkommen von E-(Elektro-)Bussen wird als eine besonders positive Entwicklung hervorgehoben (Interview Nr. 4, Pos. 44). Trotzdem merkt Interviewpartner Nr. 4 an, dass der ÖPNV nur für diejenigen gut sei, die diesen benötigen und für die dieser passend sei (Interview Nr. 4, Pos. 44). Eine Person äußert sich negativ, indem er den ÖPNV als „nicht so gut“ (Interview Nr. 2, Pos. 60) auffasst. Weitere Interviewpartner nennen Kritikpunkte am öffentlichen Personennahverkehr: Geringe Verlässlichkeit (Interview Nr. 1, Pos. 44) und dessen Mangel an Flexibilität (Interview Nr. 2, Pos. 58-60), sowie ein erhöhter Zeitaufwand bei Chaos (Interview Nr. 3, Pos. 54). Dementsprechend sei der ÖPNV nervig (Interview Nr. 1, Pos. 44; Interview Nr. 3, Pos. 54). Zwei Personen äußern, dass der ÖPNV u.U. teuer sei (Interview Nr. 2, Pos. 58-60; Interview Nr. 3, Pos. 54).

Assoziationen mit dem Klimawandel

Mit dem Begriff Klimawandel werden sowohl Folgen des Klimawandels, die Erderwärmung als auch Emotionen und Zukunftsszenarien assoziiert. Zum einen scheint die Erderwärmung von zentraler Bedeutung zu sein (Interview Nr. 2, Pos. 92; Interview Nr. 5, Pos. 144). Es kommt zu Eisschmelzen, (Interview Nr. 2, Pos. 92) wie dem Schmelzen der Polkappen (Interview Nr. 5, Pos. 144). Eine Person nimmt den Meeresspiegelanstieg sowie die Austrocknung der Erde und die Verschiebung der Warmzonen als die größten Probleme wahr (Interview Nr. 2, Pos. 92). Mit dem Begriff werden weitere Assoziationen der Desertifikation (Verwüstung) und Verödung der Böden (Interview Nr. 2, Pos. 100) und „verrückterem Wetter“ (Interview Nr. 4, Pos. 72) wie einem plötzlichen Wechseln

zwischen Hitze und extremer Kälte oder Temperaturrekorde (Interview Nr. 4, Pos. 72) gebildet.

Interviewpartnerin Nr. 1 (Pos. 74) assoziiert die Begriffe Katastrophe und Zerstörung mit dem Klimawandel. Eine Person schätzt den Klimawandel wie folgt ein: „Eine sehr große Herausforderung, der wir uns am besten so schnell wie möglich stellen sollten.“ (Interview Nr. 3, Pos. 88). Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 72) verbindet mit Klimawandel den Namen Greta Thunberg, Demonstrationen, *FridaysforFuture* und Kinder, die nicht in die Schule gehen.

Klimawandel scheint Emotionen bei den Interviewpartner*innen auszulösen: Zum einen Wut (Interview Nr. 6, Pos. 60), aber auch Aggression und Trauer (Interview Nr. 4, Pos. 72). In den Interviews werden hierfür Gründe genannt: Es wird gesagt, dass bei einem Nicht-Handeln, es zu gravierenden Auswirkungen in den nächsten Jahrzehnten kommen könne (Interview Nr. 3, Pos. 38), denn bei weiterhin ansteigenden Temperaturen werde die Erde zu Grunde gehen (Interview Nr. 5, Pos. 148). Interviewpartner Nr. 5 merkt an: „Ich glaube wir haben noch zwei Grad global, dass dann wärmer werden darf, bis dann gar nichts mehr aufzuhalten ist.“ (Interview Nr. 5, Pos. 144).

Was die Zukunft und Handlungsaktivität betrifft scheiden sich die Geister: Auf der einen Seite ist Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 72) froh, wenn er die Situation nicht mehr miterleben wird; auf der anderen Seite werden drastische Maßnahmen und ein höheres Maß an Handeln gefordert (Interview Nr. 6, Pos. 60).

Emotionen durch Umweltbegriff

Der Umweltbegriff scheint vorerst positive Emotionen hervorzurufen (Interview Nr. 3, Pos. 92; Interview Nr. 5, Pos. 151-152). Umwelt wird als etwas Schönes betitelt (Interview Nr. 6, Pos. 62) und mit Urlaub (Interview Nr. 3, Pos. 92) und dem Gefühl von Freiheit (Interview Nr. 3, Pos. 92) in Verbindung gebracht. Allerdings scheinen zwei Interviewpartner keine Emotionen beim Hören des Begriffs zu entwickeln (Interview Nr. 3, Pos. 92; Interview Nr. 4, Pos. 74). Im weiteren Verlauf des Interviews spricht Interviewpartner Nr. 4 allerdings an, dass er einzelne abgeholzte Bäume an seinem Wohnort vermisse (Interview Nr. 4, Pos. 74).

Zudem wird die Farbe Grün (Interview Nr. 5, Pos. 150) und der Wald (Interview Nr. 5, Pos. 150) genannt. Der Naturbegriff taucht bei drei weiteren Personen auf (Interview Nr. 3, Pos. 92; Interview Nr. 4, Pos. 74; Interview Nr. 6, Pos. 62). Eine Interviewpartnerin äußert gemischte Emotionen, da sie mit Umwelt auch an Verschmutzung und Zerstörung der Umwelt denke (Interview Nr. 6, Pos. 62).

Umwelt in Gefahr?

Bei der Frage danach, ob die Umwelt in Gefahr sei, herrscht Uneinigkeit unter den Gesprächspartner*innen. Zum einen sieht Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 76) die Umwelt nicht

aktiv in Gefahr, da er wenig Berührungspunkte mit der Umwelt habe und sich nicht be-
rufen fühle, wohingegen zwei befragte Personen die Umwelt in Gefahr sehen (Interview
Nr. 2, Pos. 102; Interview Nr. 5, Pos. 154). Eine Person trifft folgende Aussage als Ant-
wort auf die Frage: „Das ist keine Frage, überhaupt keine Frage.“ (Interview Nr. 2, Pos.
102).

8.1.3 Umweltverhalten

Nachdem die Dimensionen Umwelteinstellungen und Umweltwissen präsentiert worden
sind, wird sich im Nachfolgenden mit der Forschungsfrage *Wie umweltbewusst ver-
halten sich die Interviewpartner*innen in den Bereichen Ernährung und Mobilität?* be-
schäftigt.

Im Sinne des Umweltschutzes werden verschiedene Aussagen gemacht: Während In-
terviewpartner Nr. 5 in keinem Lebensbereich besonders auf Umwelt achte (Interview
Nr. 5, Pos. 117-120), liegt einer Befragten das Thema Umweltschutz am Herzen (Inter-
view Nr. 6, Pos. 18). Eine weitere Person betont, dass sie auf Mülltrennung und Abfall
achte (Interview Nr. 2, Pos. 122). Interviewpartner Nr. 3 bemerkt, dass er beim allgemei-
nen Konsum wie auch im Haushalt beim Lüften oder Heizen nicht auf die Umwelt achte
(Interview Nr. 3, Pos. 32). Doch was berichten die Gesprächspartner*innen in Bezug auf
Mobilität und Ernährung?

8.1.3.1 Selbstberichtetes Mobilitätsverhalten im Alltag

Von den Gesprächspartner*innen werden diverse Verkehrsmittel verwendet – vom mo-
torisierten Individualverkehr (MIV) über die Bahn bis hin zu E- (Elektro-)Scootern sowie
der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) (Bundesministerium für Umwelt et al.,
2016, S. 40).

Zu Fuß zu gehen wird nur von zwei Personen angesprochen (Interview Nr. 2, Pos. 8;
Interview Nr. 5, Pos. 6). Interviewpartner Nr. (Pos. 18) geht z.B. täglich zur Arbeit. Zwei
der Interviewpartner nennen das Fahrrad als ihr Hauptverkehrsmittel (Interview Nr. 2,
Pos. 6-8; Interview Nr. 3, Pos. 4), wobei Interviewpartner Nr. 3 diese Fortbewegungsart
für lokale und kurze Strecken einschränkt. Kurzstecken lege auch Interviewpartner Nr. 5
mit dem Fahrrad zurück (Interview Nr. 5, Pos. 82). Interviewpartner Nr. 4 gibt ebenso an,
manchmal mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu fahren (Interview Nr. 4, Pos. 8), doch
aktuell im Allgemeinen kaum mit dem Fahrrad unterwegs zu sein (Interview Nr. 4, Pos.
4). Interviewpartnerin Nr. 6 sagt, sie versuche v.a. im Sommer häufiger das Fahrrad zu
nutzen (Interview Nr. 6, Pos. 6). Alle Gesprächspartner*innen, außer Interviewpartner
Nr. 2 geben an, dass sie den ÖPNV nutzen – wenn auch selten (Interview Nr. 4, Pos. 8)
oder nur zu bestimmten Anlässen, wie beim Ausgehen (Interview Nr. 5, Pos. 82). Für

eine Person stellen Zugfahrten das Fortbewegungsmittel der Wahl bei längeren Strecken dar (Interview Nr. 3, Pos. 4). Genutzt wird zusätzlich das Angebot der E-Scooter (Interview Nr. 4, Pos. 44). Interviewpartnerin Nr. 6 sagt, sie versuche öfters den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen (Interview Nr. 6, Pos. 6).

Der Pkw wird von allen Befragten mehr oder weniger oft verwendet. Während Interviewpartner Nr. 2 das Auto nur für Fernreisen und etwa jede zweite Woche (Interview Nr. 2, Pos. 12) für das Einkaufen (Interview Nr. 2, Pos. 8) oder ausnahmsweise für den Weg zur Arbeit verwendet (Interview Nr. 2, Pos. 15-16) nutzt Interviewpartner Nr. 3 den Pkw nur, wenn er bei seinen Eltern ist oder für einen Umzug (Interview Nr. 3, Pos. 12). Für andere Befragte stellt der Pkw das Hauptverkehrsmittel dar – egal ob zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit (Interview Nr. 5, Pos. 6; Interview Nr. 6, Pos. 6). Neben dem Pkw wird von einem Gesprächspartner das Motorrad als motorisiertes Verkehrsmittel genannt, um zur Arbeit und in die Innenstadt zu gelangen (Interview Nr. 4, Pos. 8; Interview Nr. 4, Pos. 12). Allerdings entgegnet auch Interviewpartner Nr. 4, dass er bei Regen statt Motorrad lieber Auto fahre (Interview Nr. 4, Pos. 8) sowie eher mit dem Pkw in den Urlaub fahre (Interview Nr. 4, Pos. 20). Zwei Personen äußern, dass sie Fahrgemeinschaften bilden – zum einen mit Freunden (Interview Nr. 4, Pos. 8), zum anderen auf dem Weg zur Arbeit (Interview Nr. 5, Pos. 58-60). Außerdem teilt Interviewpartner Nr. 4 sein Auto mit seiner Mitbewohnerin (Interview Nr. 4, Pos. 46).

Bei der Frage, ob das Gegenüber regelmäßig fliege, verneinen die meisten (z.B. Interview Nr. 4, Pos. 17-18; Interview Nr. 5, Pos. 21-22); laut eigener Angaben fliegen sie gelegentlich (Interview Nr. 3, Pos. 14; Interview Nr. 4, Pos. 20). Beispielsweise gibt Interviewpartner Nr. 2 an, etwa zwei bis drei Mal in seinem Leben geflogen zu sein (Interview Nr. 2, Pos. 22-24). Interviewpartner Nr. 5 sei zwei Mal geflogen (Interview Nr. 5, Pos. 24). Andererseits äußert eine Person eine klare Präferenz des Flugzeuges als Verkehrsmittel, welches sie auch innerhalb Deutschlands nutze (Interview Nr. 1, Pos. 10). Interviewpartnerin Nr. 6 dagegen würde nicht innerhalb Deutschlands fliegen (Interview Nr. 6, Pos. 26) und nur ausnahmsweise in den Urlaub fliegen (Interview Nr. 6, Pos. 12).

8.1.3.2 Selbstberichtetes Ernährungsverhalten im Alltag

Die befragten Personen äußerten verschiedene Gedanken zum Thema Ernährung. Interviewpartnerin Nr. 1 meinte zwar erst, dass sie eigentlich nicht auf Ernährung achte (Interview Nr. 1, Pos. 6), bemerkte jedoch im weiteren Verlauf des Interviews, dass sie doch auf ihre Ernährung achte (Interview Nr. 1, Pos. 18). Interviewpartner Nr. 5 gibt an sich noch keine bzw. kaum Gedanken über Ernährung gemacht zu haben (Interview Nr. 5, Pos. 44). Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 74) vertritt im Gegensatz dazu die Meinung, dass es sehr wichtig sei, sich Gedanken zu machen. Er schließt daraus die logische

Konsequenz, „dass man was von den Handlungen behält, die tendenziell besser für die Umwelt ist.“ (Interview Nr. 3, Pos. 74). Er versucht, wie seiner Meinung nach auch die meisten anderen, im Sinne des Umweltschutzes zu handeln, um gut zu handeln (Interview Nr. 3, Pos. 78).

Bevorzugte Ernährungsweise

In Bezug auf das Ernährungsverhalten wird der Konsum von Fleisch und weiteren tierischen Produkten in den Fokus genommen.

Nicht jeder der Gesprächspartner*innen gibt an, eine bevorzugte Ernährungsweise zu haben (z.B. Interview Nr. 5, Pos. 32), doch esse er beispielsweise keinen Fisch (Interview Nr. 5, Pos. 48). Interviewpartner Nr. 2 beschreibt keine bevorzugte Ernährungsweise, doch verweist darauf, dass er versuche, sich bewusst zu ernähren (Interview Nr. 2, Pos. 28). Sein Fleischkonsum beschränke sich jedoch auf wenig Fleisch (Interview Nr. 2, Pos. 34), etwa ein bis zwei Mal pro Woche (Interview Nr. 2, Pos. 36).

Eine interviewte Person äußert den Versuch den eigenen Fleischkonsum „soweit wie möglich zu reduzieren“ (Interview Nr. 3, Pos. 8), doch konsumiere er gelegentlich Fleischprodukte (Interview Nr. 3, Pos. 8). Zurzeit ernähre er sich tendenziell vegetarisch (Interview Nr. 3, Pos. 4), v.a. zu Hause (Interview Nr. 3, Pos. 8). Mit der Reduzierung des eigenen Fleischkonsums begann er laut eigenen Aussagen vor mehreren Jahren (Interview Nr. 3, Pos. 22). Eine zweite Person beschreibt ihre bevorzugte Ernährungsweise als „vegetarisch-basiert“ (Interview Nr. 1, Pos. 18). Fleisch konsumiere sie etwa einmal pro Woche (Interview Nr. 1, Pos. 20) und sie esse oft Beyond-Meat-Produkte (Interview Nr. 1, Pos. 18). Gleichwohl betont Interviewpartner Nr. 4 den eigenen häufigen, täglichen Konsum von tierischen Produkten, allerdings nicht zu jeder Mahlzeit (Interview Nr. 4, Pos. 25-26; 33-42). Interviewpartnerin Nr. 6 formuliert die eigene Auswahl an Lebensmitteln, unter anderem Seitan-, Tempeh- und Tofuprodukte (Interview Nr. 6, Pos. 10), da sie sich vegan ernähre (Interview Nr. 6, Pos. 6).

Die Abfrage eines regulären Lebensmitteleinkaufes sollte die Aussagen der Gesprächspartner*innen verifizieren. Bei der Untersuchung sind keine Abweichungen der genannten Lebensmittel und der angegebenen Ernährungsweise auffällig gewesen.

8.1.4 Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Nun stellt sich folgende Frage: *Spiegelt sich das Umweltbewusstsein im umweltbezogenen Verhalten in den Bereichen Ernährung und Mobilität wider?* Um diese Forschungsfrage zu beantworten, ist es vorerst hilfreich die Vorstellungen der Interviewpartner*innen bezüglich eines umweltbewussten Lebensstils einzubinden. Anschließend werden die Selbsteinschätzungen bezüglich der Dimension Umweltwissen und Umweltbewusstsein präsentiert.

Vorstellungen eines umweltbewussten Lebensstils

Aus den Aussagen der Gesprächspartner*innen lässt sich festhalten: Ein umweltbewusster Mensch sei laut Angaben der Interviewpartner*innen jemand, der seine Verhaltensweisen hinterfrage und die Umweltauswirkungen berücksichtige (Interview Nr. 3, Pos. 70), sich also den Folgen bewusst sei (Interview Nr. 3, Pos. 72). Interviewpartner Nr. 3 hofft, dass das Sich-Gedanken-machen zu tendenziell umweltfreundlicherem Verhalten führt (Interview Nr. 3, Pos. 74). Nachhaltiger zu leben bedeutet für Interviewpartner Nr. 4 CO₂-Emissionen einzusparen (Interview Nr. 4, Pos. 62).

Im nachfolgenden Abschnitt werden insbesondere die Bereiche Ernährung (Fleischkonsum) und Mobilität (Verkehrsmittelwahl) behandelt, weitere angesprochene Bereiche sind im Anhang G zu finden.

Im Bereich Mobilität wird mehrmals betont, dass ein umweltbewusster Mensch wenig mit dem Pkw fahre (Interview Nr. 5, Pos. 132) und statt dem MIV eher den ÖPNV (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 6, Pos. 52) oder oftmals das Fahrrad (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 2, Interview Nr. 5, Pos. 132; Pos. 90; Interview Nr. 6, Pos. 52) nutze. Interviewpartnerin Nr. 1 fügt hinzu, nicht mit dem Flugzeug zu fliegen oder auch Fahrgemeinschaften zu bilden oder Carpooling-Angebote in Anspruch zu nehmen sei umweltbewusst (Interview Nr. 1, Pos. 66).

Eine vegane Ernährung wird als umweltbewusst eingestuft (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 6, Pos. 52). Für eine Person ist es ebenfalls umweltbewusst, wenn eine Person darauf achtet, dass Fleisch von Tieren konsumiert wird, die sterben müssen – wenn man überhaupt Fleisch zu sich nimmt (Interview Nr. 4, Pos. 64).

Selbsteinschätzung des Umweltwissens

Bei der Abfrage der Selbsteinschätzung des eigenen Umweltwissens (vgl. Abbildung 7, folgende Seite Seite) wurden auf der vorgegebenen Skala von Eins bis Sechs, Werte Eins bis Fünf angegeben. Zwei Personen schätzen ihr Wissen mit dem Wert Drei ein (Interview Nr. 1, Pos. 77-80; Interview Nr. 2, Pos. 120), zusätzlich eine weitere, doch nur in Bezug auf Allgemeinwissen (Interview Nr. 4, Pos. 80). Interviewpartner Nr. 4 differenziert Zahlen, Daten und Fakten als extra Kategorie, in der er sich selbst auf einen Wert von Eins bis Zwei setzt (Interview Nr. 4, Pos. 80). Interviewpartner Nr. 3 schätzt sein Umweltwissen auf Fünf ein (Interview Nr. 3, Pos. 92); Interviewpartner Nr. 5 auf Zwei (Interview Nr. 5, Pos. 126) und Interviewpartnerin Nr. 6 auf den Wert Vier.

Selbsteinschätzung des Umweltbewusstseins

Bei der Frage nach der Selbsteinschätzung des eigenen Umweltbewusstseins auf einer Skala von Eins bis Sechs ordneten sich die meisten Interviewpartner nicht auf einem ähnlichen Level wie bei der Frage nach dem Umweltwissen ein (vgl. Abbildung 7).

Die restlichen Einschätzungen sind bunt durchmischt: Eine Person vergibt sich eine Vier (Interview Nr. 3, Pos. 94), eine weitere den Wert 3,8 (Interview Nr. 4, Pos. 84) sowie Gesprächspartnerin Nr. 1 eine 3-4 (Interview Nr. 1, Pos. 78-82) und Interviewpartner Nr. 5 eine Zwei (Interview Nr. 5, Pos. 164). Gesprächspartnerin Nr. 6 wählt auch den Wert Vier, doch bemerkt, dass sie schon darauf achte, doch es manchmal nicht funktioniere (Interview Nr. 6, Pos. 68). Auf die von den Interviewpartner*innen genannten Gründe werden im weiteren Verlauf eingegangen. Person Nr. 2 machte keine konkrete Angabe.

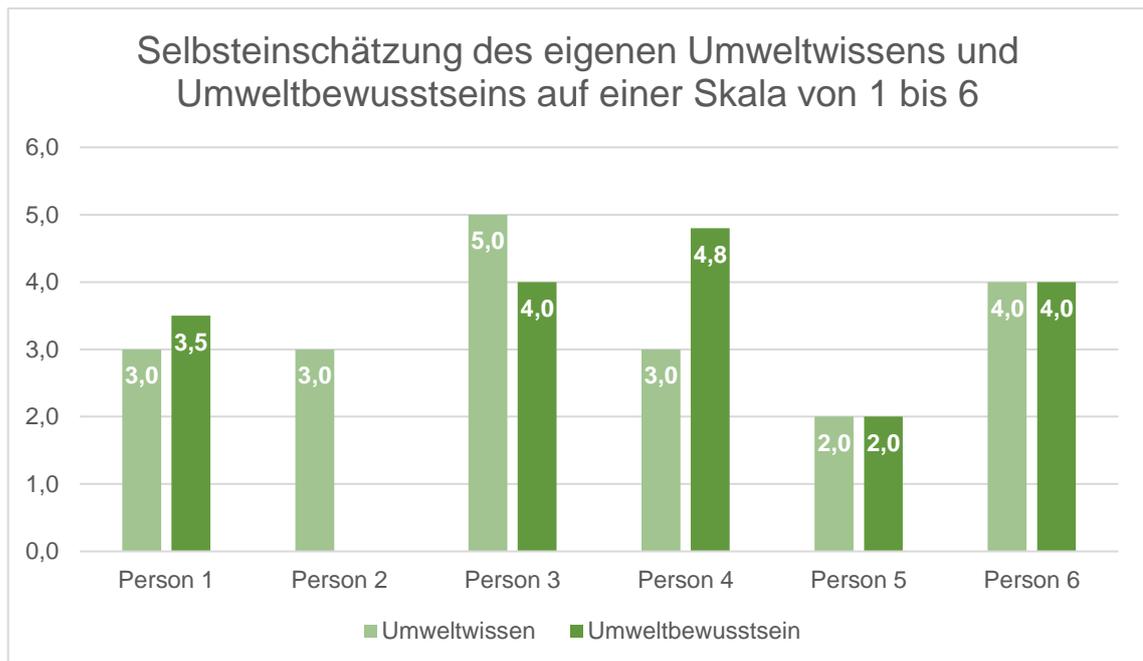


Abbildung 7. Selbsteinschätzung der Interviewpartner*innen zu ihrem persönlichen Umweltwissen und Umweltbewusstsein auf einer Skala von Eins bis Sechs (eigene Darstellung, Datenquelle: Interviewtranskripte).

Diese Abbildung zeigt, wie hoch die Gesprächspartner*innen ihr Umweltwissen sowie ihr Umweltbewusstsein einschätzen. Die vorgegebene Skala war von 1 bis 6 (1=sehr geringes Maß; 6=sehr hohes Maß). Es ist anzumerken, dass eine Skalaanpassung bei Person Nr. 1 stattfand und die Angabe zum Umweltbewusstsein gemittelt wurde. Person Nr. 2 machte keine Aussage zum Maß des eigenen Umweltbewusstseins.

Einbezug der Ergebnisse des CO₂-Rechners

Der hinzugezogene CO₂-Rechner lieferte weitere Ergebnisse bezüglich des Umweltverhaltens: Den individuellen CO₂-Fußabdruck in Tonnen Kohlendioxid (vgl. Abbildung 8, folgende Seite). Die Ergebnisse fallen je nach Person sehr unterschiedlich aus und liegen zwischen 9,16 t CO₂ (Person Nr. 2) und 28,74 t CO₂ (Person Nr. 1). Dies ist mit dem deutschen Durchschnitt von 12,38 t CO₂ und dem weltweiten Durchschnitt von 7,41 t CO₂ in Beziehung zu setzen.

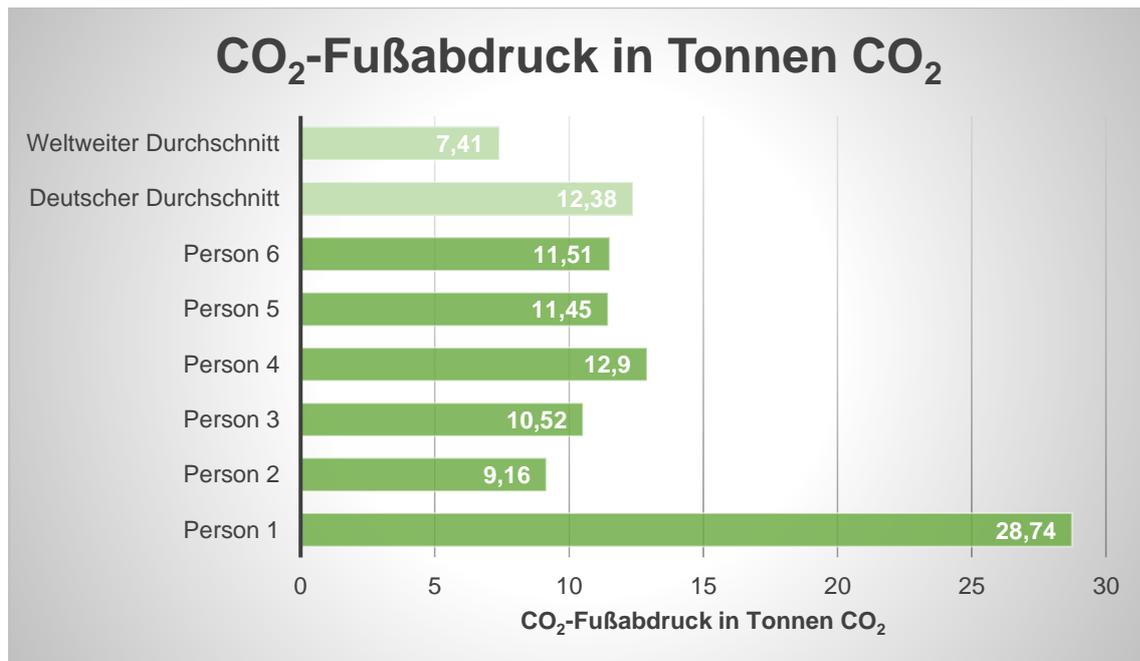


Abbildung 8. Ergebnisse des Online-CO₂-Rechners von WWF (*World Wide Fund for Nature*) der einzelnen Interviewpartner*innen (eigene Darstellung, Quelle: (WWF (*World Wide Fund for Nature*) Deutschland, 2020).

Abgebildet ist der anhand des WWF-CO₂-Rechners ermittelte CO₂-Fußabdruck der Gesprächspartner*innen. Zusätzlich dazu sind der weltweite sowie der deutsche Durchschnitt angegeben.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse sind Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und angegebenem Verhalten vorzufinden. In der Diskussion (vgl. Kapitel 9.1.1) wird darauf vertieft eingegangen. Interviewpartner Nr. 2 erklärt sich die Diskrepanz durch sein eigenes Konsumverhalten (Interview Nr. 2, Pos. 165-166), doch sind viele weitere Gründe für das Verhalten und die sich daraus ergebende Diskrepanz vorhanden.

8.1.4.1 Gründe für das Verhalten

Deshalb wird nun die Forschungsfrage *Worauf könnten ggf. vorkommende Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten zurückzuführen sein?* untersucht. Es werden dabei Gründe für das alltägliche Verhalten der Interviewpartner*innen herausgearbeitet. Die angesprochenen Begründungen wurden in die Bereiche Mobilität und Ernährung aufgeteilt.

8.1.4.1.1 Mobilitätsspezifische Gründe

Extern bedingte Faktoren

Unter dem Code der *extern bedingten Faktoren* werden mehrere vergebene Subcodes zusammengefasst: *Wetter und Jahreszeit, Beruf bzw. Arbeitsplatz sowie Gegebenheiten*.

Das Wetter scheint für zwei der Interviewpartner*innen von Relevanz zu sein. Interviewpartner Nr. 4 fahre bei schönem Wetter Motorrad oder Fahrrad (Interview Nr. 4, Pos. 14), doch bei schlechtem Wetter, wie Regen, Auto (Interview Nr. 4, Pos. 8; 15). Eine weitere Person spricht die Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl vom Wetter und der Zeit an (Interview Nr. 6, Pos. 24), denn sie fahre insbesondere im Sommer Fahrrad (Interview Nr. 6, Pos. 6).

Die persönliche Autonutzung wird häufig anhand des eigenen Berufs – beispielsweise des eines Handwerkers (Interview Nr. 5, Pos. 10) bzw. des Arbeitsplatzes (Interview Nr. 5, Pos. 10; 44; Interview Nr. 6, Pos. 6; 18) begründet. Ein spezifischer Grund scheint der Schichtdienst inklusive Nachtschichten zu sein (Interview Nr. 4, Pos. 16). Eine Person sagt aus, dass sie einmal wegen ihres Berufs geflogen sei (Interview Nr. 2, Pos. 42).

Die Krisensituation ausgelöst durch die COVID-19 Pandemie wurde von zwei Personen als Einflussfaktor genannt: Es sei schwieriger am Wochenende wegzufahren und deshalb unternehme Person Nr. 2 selbst nun Fahrradtouren (Interview Nr. 2, Pos. 26). Außerdem werden die Gegebenheiten vor Ort als Faktor erwähnt. Da man im Wohnort von Interviewpartner Nr. 2 keinen Pkw verwenden kann, muss das Fahrrad genutzt werden (Interview Nr. 2, Pos. 40).

Entfernung

Unter dem Code Entfernung werden die Subcodes *Erreichbarkeit* sowie *Distanz und Entfernung* bearbeitet.

Die Nutzung oder Nicht-Nutzung des ÖPNVs wird häufig anhand der Distanz und Entfernung begründet. Zum einen, wie weit der Wohnort zur Haltestelle entfernt ist (Interview Nr. 1, Pos. 6; Interview Nr. 6, Pos. 20); zum anderen die Entfernung zum Zielort (Interview Nr. 4, Pos. 8; Interview Nr. 4, Pos. 44; Interview Nr. 5, Pos. 88) bzw. der Distanz zum Reiseziel (Interview Nr. 2, Pos. 64). Interviewpartner Nr. 4 bemängelt, dass er bei der Nutzung des ÖPNV zur Arbeit noch zehn bis 15 min laufen müsse (Interview Nr. 4, Pos. 44). Die Wahl des Flugzeuges begründet eine interviewte Person anhand von weit entfernten Auslandsaufenthalten (Interview Nr. 1, Pos. 24; 28).

Im Gegensatz dazu werden für Kurzstrecken andere Verkehrsmittel bevorzugt: Das Fahrrad (Interview Nr. 3, Pos. 4; Interview Nr. 5, Pos. 82) oder die Bahn (Interview Nr. 1, Pos. 34). Teilweise wird jedoch bei der Begründung der Verkehrsmittelwahl betont, dass man beispielsweise ohne Auto dort nicht hinkomme (Interview Nr. 3, Pos. 14) und mit dem Zug nicht erreichbar sei (Interview Nr. 3, Pos. 22).

Situative Vorteile

Die Verkehrsmittelwahl bringt situative Vorteile mit sich: Als *Transportmittel von Waren, Gütern und Personen* und *Flexibilität*. Des Weiteren können bestimmte Verkehrsmittel als besonders *einfach und praktikabel* wahrgenommen werden.

Der Pkw wird beispielsweise zum Einkaufen genutzt (Interview Nr. 2, Pos. 8; Interview Nr. 6, Pos. 6; 32), ebenso für einen Umzug (Interview Nr. 4, Pos. 12). Eine Person weist darauf hin, dass sie in ihrer Freizeit Fahrgemeinschaften bilde, wenn sie mit Freunden etwas unternehme (Interview Nr. 4, Pos. 8). Flexibilität ist ein weiterer Grund für die Wahl eines Verkehrsmittels. Der ÖPNV ist Interviewpartner Nr. 2 zu unflexibel (Interview Nr. 2, Pos. 60), doch ein anderer Befragter bemerkt, dass er E-Scooter aufgrund der erhöhten Flexibilität und Ungezwungenheit nutze (Interview Nr. 4, Pos. 44). Die Nutzung des Flugzeuges wird darin begründet, dass es einfacher (Interview Nr. 1, Pos. 24; Interview Nr. 3, Pos. 14; 18) und praktischer sei (Interview Nr. 1, Pos. 24). Das Auto als Verkehrsmittel wird ebenso als einfach, „weil man da sicher sein kann, dass man ankommt“ (Interview Nr. 1, Pos. 44) und praktisch beschrieben, da man viel damit erledigen kann (Interview Nr. 3, Pos. 40). Von einem Interviewpartner wird ebenfalls der ÖPNV aufgrund dessen Praktikabilität als vorteilhaft eingestuft (Interview Nr. 5, Pos. 92).

Materielle und immaterielle Kosten

Die Forscherin fasste die Subcodes *Finanzielle Kosten, Zeit bzw. Dauer* sowie *Aufwand und Organisation* zusammen. Diese werden der Reihenfolge nach aufgelistet.

Beim Thema der Flugreisekosten herrscht Uneinigkeit. Zum einen ist eine Person der Meinung, dass Flugreisen in der Regel weiter entfernte Reiseziele ansteuern und dementsprechend teuer sind. Er fügt hinzu, dass er nie Geld für Urlaub gehabt habe (Interview Nr. 4, Pos. 32). Andere befragte Personen empfinden Flugreisen als kostengünstiger (Interview Nr. 1, Pos. 24), als Zugreisen oder Fährfahrten (Interview Nr. 3, Pos. 16). Das Preisniveau des ÖPNVs wird auch gegensätzlich eingeschätzt: Es sei zu teuer (Interview Nr. 1, Pos. 40; Interview Nr. 2, Pos. 60) vs. es koste nicht viel (Interview Nr. 5, Pos. 92).

Das Thema Zeit und Dauer wird besonders häufig von den Befragten erwähnt. Autofahren und Fliegen werden als zeitsparend eingeschätzt (Interview Nr. 1, Pos. 28; 38; Interview Nr. 3, Pos. 16; Interview Nr. 4, Pos. 32; 44). Interviewpartner Nr. 4 hingegen beschreibt den Berufs- und Stadtverkehr und aufkommende Staus und bevorzugt aufgrund der Schnelligkeit das Motorrad (Interview Nr. 4, Pos. 14). Zugreisen hingegen werden als zeitintensiver beschrieben (Interview Nr. 3, Pos. 16). Allerdings scheinen Zugfahrten auf den meisten bzw. vielen Strecken nicht mehr Zeit in Anspruch zu nehmen als Autofahren (Interview Nr. 3, Pos. 54). Zeitknappheit im Alltag, unter anderem durch das

Dasein als alleinerziehende Mutter bedingt, wird insbesondere von Interviewpartnerin Nr. 6 angesprochen (Interview Nr. 6, Pos. 6; 20; 24). Der Subcode Aufwand und Organisation wurde nur zwei Mal zugeordnet (Interview Nr. 3, Pos. 16; Interview Nr. 6, Pos. 18).

Freizeit

Freizeit und Urlaub sind zwei Gründe, die mehrmals geäußert werden (Interview Nr. 3, Pos. 22; Interview Nr. 5, Pos. 82). Zudem werden die Aspekte *Freiheit* und das *Gefühl von Distanzen* angesprochen. Der *Spaßfaktor* wird von einer Person in Bezug auf das Fahrradfahren genannt (Interview Nr. 2, Pos. 40). Interviewpartner Nr. 4 begründet das Motorradfahren wie folgt: „Und Motorradtraum habe ich mir jetzt endlich erfüllt nach fünf Jahren, da möchte man natürlich jede Sekunde die Sonnenstrahlen nutzen und rausfahren und ballern.“ (Interview Nr. 4, Pos. 46). Von einer Person wird der Freiheitsaspekt geäußert, da diese mit ihrem neuen Pkw es ausnutzen konnte, spontan in den Urlaub zu fahren (Interview Nr. 5, Pos. 70). Für Interviewpartner Nr. 2 steckt hinter der Entfernung das eigene Erleben von Distanzen eine wichtige Rolle (Interview Nr. 2, Pos. 45-46).

Bequemlichkeit

Unter diesem Code werden die Subcodes *Stress vs. Entspannung*, *Bequemlichkeit und Motivation* sowie *Komfort* kombiniert.

Zugfahren würden für Interviewpartnerin Nr. 6 laut eigenen Aussagen einen Stressfaktor darstellen (Interview Nr. 6, Pos. 18), dennoch empfindet sie Bus- oder Straßenbahnfahren als schön und eher entspannend (Interview Nr. 6, Pos. 40). Pkw-Fahrten werden von einer Person aufgrund des Berufsverkehrs und der Parkplatzsuche als stressig empfunden (Interview Nr. 4, Pos. 16).

Der Komfort des ÖPNVs wird von einer Person zudem als hoch eingestuft, höher als beim Autofahren (Interview Nr. 3, Pos. 54). Bequemlichkeit stellt ebenso einen Grund für die Wahl des Verkehrsmittels, wie beispielsweise dem Pkw, dar (Interview Nr. 1, Pos. 32; 40).

Fehlende Motivation zum Fahrradfahren (Interview Nr. 4, Pos. 40) scheint bei Interviewpartner Nr. 4 ausschlaggebend zu sein. Als Hauptgrund für das eigene Mobilitätsverhalten titulierte eine Person die eigene Faulheit (Interview Nr. 5, Pos. 51-52). Faulheit stellt ebenso einen Grund für Interviewpartnerin Nr. 6 in Bezug auf Fahrradfahren dar (Interview Nr. 6, Pos. 68).

Eigener Wille und Befindlichkeit

Der eigene Wille sowie die Befindlichkeit sind weitere Gründe für das eigene Verhalten der Interviewpartner*innen. Eine Person möchte prinzipiell nicht fliegen, unter anderem aus Angst davor (Interview Nr. 2, Pos. 44). Interviewpartner Nr. 3 merkt bezüglich der Verkehrsmittelwahl an: „Im Zweifel dominiert dann halt doch der Wunsch da hinzugehen über dem Wunsch das Ganze ökologisch gut zu machen.“ (Interview Nr. 3, Pos. 22).

Umweltschutz

Trotzdem stellt auch der Umweltschutz einen Begründungsfaktor dar. Beispielsweise gibt eine Person an, aufgrund dessen nicht innerhalb Deutschlands zu fliegen, sondern anstatt dessen die Bahn zu nutzen (Interview Nr. 6, Pos. 26). Für Person Nr. 2 hingegen spielt Umweltschutz eine untergeordnete Rolle (Interview Nr. 2, Pos. 44).

Verfügbarkeit

Wesentlicher Einflussfaktor ist die Verfügbarkeit. Zum Beispiel nutzt Interviewpartnerin Nr. 1 das Auto, da ihr eines zur Verfügung steht (Interview Nr. 1, Pos. 6), wohingegen Interviewpartner Nr. 3 keinen Pkw besitzt (Interview Nr. 3, Pos. 4; 12). Interviewpartner Nr. 4 begründet die seltene Benutzung des ÖPNV darin, dass er keine Zeitkarte habe (Interview Nr. 4, Pos. 8).

Sonstiges

Es werden darüber hinaus weitere Gründe von den interviewten Personen genannt, wie Verlässlichkeit (Interview Nr. 1, Pos. 44) oder die Tatsache, dass die befragte Person bei Treffen mit Freund*innen immer der Fahrer sei (Interview Nr. 4, Pos. 46).

Zusammenfassend lassen sich drei Hauptgründe der Befragten für ihr verkehrsbezogenes Verhalten festhalten: Entfernung und Kosten, finanzielle Kosten sowie Zeit und Dauer (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3. Hauptgründe für das Mobilitätsverhalten der Interviewpartner*innen (eigene Darstellung, Quelle: Interviewtranskripte, vgl. Anhang C).

Die Hauptaussagen der befragten Personen sind nachfolgende: Entfernung und Distanz, Finanzielle Kosten sowie Zeit und Dauer. Für die Bildung der Hauptaussagen wurde die Anzahl der Aussagen der jeweiligen Codes ermittelt. Dabei steht im Vordergrund, für wie viele Interviewpartner*innen ein bestimmter Grund für ihr Verhalten relevant zu sein scheint.

Hauptgründe für das Mobilitätsverhalten	Anzahl der Interviewpartner*innen mit entsprechenden Aussagen
Entfernung und Distanz	6
Finanzielle Kosten	4
Zeit und Dauer	4

8.1.4.1.2 Ernährungsspezifische Gründe

Von den Befragten werden auch für das Mobilitätsverhalten verschiedene Gründe genannt, welche im Folgenden erörtert werden.

Auseinandersetzung mit Thema

Erstens begründet Interviewpartnerin Nr. 6 ihre vegane Ernährung dadurch, dass sie sich mit dem Thema auseinandergesetzt habe und sich im Zuge der Stillzeit ihres Kindes mehr informiert habe und dann ihr Verhalten nicht mehr rechtfertigen konnte (Interview Nr. 6, Pos. 18). Sie ist der Meinung: „je mehr man weiß – glaube ich – desto schwieriger fällt die Rechtfertigung oder man kann es nicht mehr schönreden irgendwann“ (Interview Nr. 6, Pos. 18). Die Befragte begründet den Konsum von tierischen Produkten durch andere Menschen darin, dass diese sich keine Gedanken machen (Interview Nr. 6, Pos. 27-28).

Materielle und immaterielle Kosten

Im Allgemeinen werden häufig sowohl *materielle* als auch *immaterielle Kosten* – hier definiert als *Zeit* und *Preis* – als Begründung genannt.

Zeit scheint bei einigen Personen die Ernährungsgewohnheiten zu beeinflussen, da es unter anderem aufgrund von Schichtdiensten beispielsweise schnell gehen soll bzw. muss (Interview Nr. 3, 26; Interview Nr. 4, Pos. 4; 36). Zudem merkt diese Person an, dass der Preis eines Produktes eine zentrale Rolle spielt. Deswegen habe er sich noch nicht mit veganer Ernährung auseinandergesetzt (Interview Nr. 4, Pos. 28; 34; 36).

Habitualisierung

Unter dem Code *Habitualisierung* werden die Subcodes *Routine und Gewohnheit* sowie *Bequemlichkeit und Aufwand* zusammengefasst.

Ein weiterer Grund für das eigene Verhalten scheint die Routine und Gewohnheit zu sein (Interview Nr. 4, Pos. 24; 36; Interview Nr. 5, Pos. 105-106; 109-110). Begründet wird dieser Aspekt darin, dass man das Verhalten von klein auf nicht in Frage stelle (Interview Nr. 5, Pos. 105-105) und Gewohntes beibehalte (Interview Nr. 4, Pos. 24).

Außerdem wird der eigenen Bequemlichkeit Verantwortung zugeschrieben (Interview Nr. 3, Pos. 26; Interview Nr. 4, Pos. 34; 36). Die Befragten haben keine Lust (Interview Nr. 3, Pos. 26) oder keine Motivation (Interview Nr. 4, Pos. 48) ihre Ernährungsweise zu ändern. Gesprächspartner Nr. 3 ist der Meinung, dass eine gesündere, ökologisch bessere Ernährung mit erhöhtem Aufwand verbunden wäre (Interview Nr. 3, Pos. 40).

Soziale Aspekte

Als soziale Aspekte werden zwei Einflussfaktoren genannt: Eine Einladung (Interview Nr. 3, Pos. 8) und die Tradition Fleisch zu essen (Interview Nr. 3, Pos. 10).

Vorzüge von Fleisch

Weiterhin werden einige Vorzüge von Fleisch genannt. Erstens sei, wenn man (zumindest gelegentlich) Fleisch esse, die Einschränkung nicht allzu groß (Interview Nr. 3, Pos. 22; 24). Für Interviewpartner Nr. 3 stellt Fleisch zudem ein Luxusgut dar, welches er gerne habe (Interview Nr. 3, Pos. 22). Ein weiteres Argument für die Bevorzugung von Fleisch ist die häufig geringe und einseitige Auswahl an vegetarischen Speisen in Restaurants (Interview Nr. 3, Pos. 10). Eine Person vermerkt, dass bei vegetarischer oder veganer Ernährung viele Produkte nicht verfügbar seien (Interview Nr. 4, Pos. 28). Häufig genannt wurde der Geschmack von Fleisch (Interview Nr. 3, Pos. 8; 10; 22; 46; Interview Nr. 5, Pos. 49-50; 108; 109-110; 116).

Umwelt- und Tierschutz

Zwar betont Interviewpartnerin Nr. 6 den Tierschutz und das Tierwohl (Interview Nr. 6, Pos. 18), doch gibt Gesprächspartner Nr. 3 an, dass ihm Umweltschutz deutlich wichtiger sei als Tierschutzgründe (Interview Nr. 3, Pos. 22). Deswegen versuche er sich vegetarisch zu ernähren, um es ökologisch „nicht zu, zu schlecht zu machen“ (Interview Nr. 3, Pos. 22).

Gesundheit

Ein weiterer Faktor ist die Gesundheit (Interview Nr. 1, Pos. 24-26) und der Versuch, sich gesund zu ernähren (Interview Nr. 2, Pos. 48; 50). Beispielsweise vertritt eine Person die Meinung, dass vegane Ernährung nicht gesund sei und man zu Nahrungsergänzungsmitteln greifen müsse (Interview Nr. 3, Pos. 46).

Sonstiges

Darüber hinaus wurde Stimmung als ein Einflussfaktor auf das Verhalten genannt (Interview Nr. 5, Pos. 64; 66).

Die meistgenannten ernährungsbezogenen Hauptgründe lassen sich wie folgt herausstellen: Gesundheit und Vorzüge von Fleisch (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4. Hauptgründe für das Ernährungsverhalten der Interviewpartner*innen (eigene Darstellung, Quelle: Interviewtranskripte, vgl. Anhang C).

Die Hauptaussagen der befragten Personen sind Gesundheit und die Vorzüge von Fleisch. Für die Bildung der Hauptaussagen wurde die Anzahl der Aussagen der jeweiligen Codes ermittelt. Dabei steht im Vordergrund, für wie viele Interviewpartner*innen ein bestimmter Grund für ihr Verhalten relevant zu sein scheint.

Hauptgründe für das Ernährungsverhalten	Anzahl der Interviewpartner*innen mit entsprechenden Aussagen
Gesundheit	3
Vorzüge von Fleisch	3

8.2 Ansatzpunkte für umweltfreundliches Verhalten

Aufgrund der festgestellten Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten werden Ansatzpunkte für umweltfreundliches Verhalten untersucht, um folgende Forschungsfrage zu beantworten: *Welche Ansatzpunkte und Methoden eignen sich für die Motivation zu umweltfreundlichen Verhalten?*

8.2.1 Bereitschaft zu Verhaltensänderungen

Dabei stellt sich vorerst die Frage, ob die Interviewpartner*innen handlungsbereit sind. Handlungsbereitschaft im Sinne von Verhaltensänderungen besteht in einigen Fällen, wie der Bereitschaft, bei einem attraktiveren ÖPNV-Angebot die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen (Interview Nr. 1, Pos. 41-42).

Andererseits werden u.a. Einschränkungen gemacht: „Natürlich, ja eine vegane Ernährung ist sicherlich besser, aber dazu bin ich halt nicht bereit, das zu tun, im Moment. Also ich weiß, dass es besser wäre, aber ich habe nicht das Ziel, das in nächster Zeit zu erreichen.“ (Interview Nr. 3, Pos. 44). Es scheint teilweise die Bereitschaft zum Handeln zu fehlen:

„Weil ich der Meinung bin, dass es meine freie Entscheidung ist – sag ich jetzt mal – wie ich mich verhalte und da gebe ich getrost einen Keks darauf, was, wenn andere Leute versuchen quasi mir vorzuschreiben, was ich machen soll oder irgendwie Ideen geben oder Anregungen geben möchten.“ (Interview Nr. 4, Pos. 30).

Potenzial zu Veränderung

Allerdings scheint es zumindest bei einigen Interviewpartner*innen Potenzial zu Veränderung zu geben: Eine Person beschreibt, dass sie Dinge erheblich verbessern könne, wie sich gesünder zu ernähren (Interview Nr. 4, Pos. 4). Trotzdem scheint dies aufgrund von privatem Stress aktuell nicht möglich (Interview Nr. 4, Pos. 38). Eine Person verweist auf die Schwierigkeit des Themas (Interview Nr. 3, Pos. 40), doch ist der Meinung, dass wir jetzt etwas ändern müssen (Interview Nr. 3, Pos. 37-38).

Aufgrund des Fokus auf die Lebensbereiche Mobilität und Ernährung werden im Folgenden spezifische Äußerungen zur Handlungsbereitschaft wiedergegeben.

Mobilität

In Bezug auf Mobilität gesteht sich Interviewpartnerin Nr. 1 ein, dass sie z.B. das Autofahren reduzieren könne (Interview Nr. 1, Pos. 40). Gesprächspartnerin Nr. 6 (Pos. 18; 36) wünscht sich sogar einen Verzicht auf das Auto. Auch Interviewpartner Nr. 4 spricht das Thema im Zusammenhang mit der Einsparung von Geld an (Interview Nr. 4, Pos. 40). Einen Verzicht auf den Pkw gehe er unfreiwillig ein, indem er mit seiner Mitbewohnerin sein Auto teile (Interview Nr. 4, Pos. 46). Zwar ist Interviewpartner Nr. 5 bereit, auf

sein Auto zu verzichten (Interview Nr. 5, Pos. 93-94), doch verweist er darauf, ohne Pkw nur schlecht auszukommen (Interview Nr. 5, Pos. 11-12). Außerdem wurde angesprochen, dass weiterhin der Wunsch bestehe, zu fliegen (Interview Nr. 3, Pos. 18; Interview Nr. 4, Pos. 32). Manche Interviewpartner*innen wollen häufiger den ÖPNV sowie das Fahrrad nutzen. Beispielsweise überlegt sich eine Befragte, mit dem Zug, statt dem Pkw zur Arbeit zu fahren, was sie allerdings aus Zeitgründen wieder verwarf (Interview. Nr. 6, Pos. 60). Eine Person beschreibt die Situation wie folgt:

„Ich sollte mich mehr bewegen; einfach für mich selber tun und mein Auto stehen lassen, weil Sprit kostet auch nur Geld und das ist auch wieder so ein Ding: Hätte ich da vielleicht mehr Geld, könnte ich das vielleicht in meine Ernährung stecken, beispielsweise.“ (Interview Nr. 4, Pos. 40).

Ernährung

Im Bereich Ernährung wurde abgefragt, inwiefern die Befragten bereit sind, ihren Fleischkonsum und den Konsum anderer tierischer Produkte einzuschränken. Die Frage nach der Bereitschaft den eigenen Fleischkonsum zu reduzieren, bejahten die Befragten in der Regel (Interview Nr. 1, Pos. 46; Interview Nr. 3, Pos. 47-48; Interview Nr. 4, Pos. 48; Interview Nr. 5, Pos. 99-100). Allerdings werden teilweise Einschränkungen gemacht: Eine Person ist bereit, an zwei bis drei Tagen in der Woche Fleisch zu konsumieren, sofern Alternativen vorhanden sind (Interview Nr. 4, Pos. 48; 50). Eine weitere Person sieht nicht den Sinn, den Konsum zu reduzieren (Interview Nr. 5, Pos. 100). Eine Gesprächspartnerin hingegen erzählt, dass sie schon ein Jahr lang auf Fleisch verzichtet habe und eine vegetarische Ernährung für sie weiterhin in Frage komme (Interview Nr. 1, Pos. 46). Von anderen Personen wird betont, dass ein Fleischverzicht für sie nicht in Frage kommen würde (Interview Nr. 3, Pos. 22; Interview Nr. 4, Pos. 50; Interview Nr. 5, Pos. 113-114).

Eine vegane Ernährung kommt für die wenigsten in Frage (Interview Nr. 3, Pos. 49-50; Interview Nr. 4, Pos. 28), u.a. aufgrund des Käses (Interview Nr. 1, Pos. 48; Interview Nr. 2, Pos. 66; 68). Zum Beispiel äußert sich Interviewpartner Nr. 4 mit folgenden Worten: „Oh Gott, ich werde niemals Vegetarier werden, das weiß ich. Oder Veganer – das einfach, geht nicht“ (Interview Nr. 4, Pos. 50).

Schwierigkeiten bei Verhaltensänderungen

Im Laufe der Gespräche kamen zudem einige Schwierigkeiten im Zuge der Verhaltensänderungen zur Sprache. Beispielsweise scheint es als Handwerker mit Werkzeug schwieriger ohne Auto zu einem Kunden zu gelangen (Interview Nr. 5, Pos. 53-54). Außerdem spricht eine Befragte mit Kind an, dass es eine Herausforderung sei, die Arbeitszeiten und das Abholen des Kindes aus dem Kindergarten zu vereinbaren (Interview Nr.

6, Pos. 20). Die Globalität des Klimas und eine erforderliche internationale Zusammenarbeit stellen eine weitere Herausforderung dar (Interview Nr. 5, Pos. 160).

8.2.2 Verhaltensänderungen – Wunsch und Möglichkeiten

Doch besteht auch der Wunsch nach Veränderung? Zwei Person meinen, sie seien zufrieden in ihrer aktuellen Situation (Interview Nr. 5, Pos. 79-80) und es solle sich nichts ändern (Interview Nr. 2, Pos. 54; 56; Interview Nr. 4, Pos. 38). Interviewpartnerin Nr. 6 äußert im Gegensatz dazu klare Wünsche nach Veränderung: Gerne hätte sie kein Auto (Interview Nr. 6, Pos. 18) und würde ihre Ernährung, v.a. zum Wohlergehen ihrer Tochter optimieren (Interview Nr. 6, Pos. 32).

In den Gesprächen kommen mehrere Bereiche zur Sprache. Infrastrukturell soll ein Verbesserter Ausbau der Bahnnetze und Busfahrpläne angestrebt werden (Interview Nr. 1, Pos. 40). Politisch fordert eine Person drastische Schritte der Umsetzung (Interview Nr. 6, Pos. 60). Interviewpartner Nr. 3 schlägt die Anpassung von Preisen, z.B. die Verteuerung des Fliegens mit dem Flugzeug, vor (Interview Nr. 3, Pos. 34). Preislich wird sich zudem eine Vergünstigung im Bereich ÖPNV gewünscht (Interview Nr. 1, Pos. 40). Es wird weiterhin der Einbau der Themen Ernährung und der Vor- und Nachteile der verschiedenen Ernährungsarten in die Bildung vorgeschlagen (Interview Nr. 1, Pos. 92; 96; 97-98). Darüber hinaus wird sich eine Erweiterung an Informationen gewünscht, beispielsweise in Form von Produktlabels, damit die ökologischen Auswirkungen für Konsumierende sichtbar und einfacher zugänglich sind (Interview Nr. 3, Pos. 34). Interviewpartner Nr. 3 formuliert seinen Wunsch wie folgt.

„Ja, wenn es da zum Beispiel eine Bezeichnung gäbe, für dieses Produkt wurden so und so viel Kilogramm CO₂-Äquivalent ausgestoßen. Also eine Bezeichnung dieser Art, die würde das natürlich sehr, sehr greifbar machen.“ (Interview Nr. 3, Pos. 36).

Eine Person fügt den Wunsch nach vermehrtem Austausch hinzu, z.B. durch eine Ernährungsberaterin (Interview Nr. 6, Pos. 34). Ihr Wunsch an sich selbst ist eine bessere Ernährung, sodass der Körper gute Nährstoffe bekommt (Interview Nr. 6, Pos. 38).

Förderung von umweltbewusstem Verhalten

Die Frage bleibt, wie umweltbewusstes Verhalten gefördert werden kann. Dafür geben die Interviewinhalte einige Anstöße. Im Bereich Mobilität wird darauf verwiesen, dass der ÖPNV eine Alternative zum Pkw darstellt (Interview Nr. 5, Pos. 101-102), insbesondere beim Besitz einer Dauerkarte (Interview Nr. 4, Pos. 44). Außerdem könne die Taktzeiten des ÖPNV erhöht werden (Interview Nr. 6, Pos. 20).

Für Gesprächspartner Nr. 4 bleibt die Frage nach Alternativen des Fleischkonsums (Interview Nr. 4, Pos. 48). Eine weitere Person erkennt die Chance der Überzeugungsarbeit

als Möglichkeit für die Reduzierung des eigenen Fleischkonsums an (Interview Nr. 5, Pos. 101-102).

Externe Faktoren

Ferner kommen externe Faktoren zur Sprache, die das Verhalten determinieren: Zum Beispiel der Arbeitsort (Interview Nr. 6, Pos. 32). Von einer Person wird die Begrenztheit des eigenen Handelns angesprochen, da z.B. Mietende nur gewisse Möglichkeiten haben (Interview Nr. 3, Pos. 32). Eine Krankheit (Interview Nr. 2, Pos. 54) oder ein bedenklicher Gesundheitszustand (Interview Nr. 5, Pos. 72) stellen weitere externe Faktoren dar.

8.3 Auswertung der Mental Maps: Vorstellungen und Wünsche der Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt

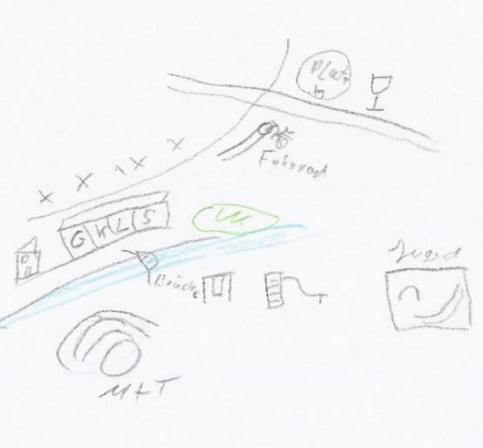
Die am Ende der Interviews gestellte Frage nach den Vorstellungen und Wünschen an eine attraktive Innenstadt wurden vielfältige Ideen angebracht. Abschließend lässt sich damit die Frage *Welche Vorstellungen und Wünsche haben die Interviewpartner*innen für das zukünftige Leben in Bezug auf Ihr Wohnumfeld bzw. eine attraktive Innenstadt?* beantworten. Die gezeichneten Mental Maps der Gesprächspartner*innen sind im Anhang D zu finden.

Als Vorbildstädte werden Amsterdam (Interview Nr. 1, Pos. 86), der eigene Wohnort (Interview Nr. 2, Pos. 140) sowie Tübingen (Interview Nr. 5, Pos. 170) genannt.

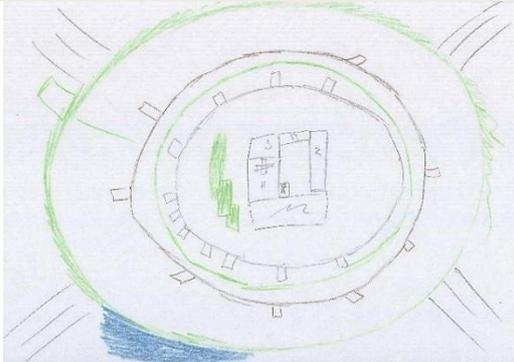
Die Ergebnisse sind als Übersichtstabelle (vgl. Tabelle 5, folgende Seite) dargestellt. Auffällig sind die häufig angesprochenen Themen Mobilität und das Vorhandensein von Natur bzw. Grünflächen (Interview Nr. 1, Pos. 86; Interview Nr. 2, Pos. 140; Interview Nr. 4, Pos. 94; Interview Nr. 5, Pos. 188; Interview Nr. 6, Pos. 74) in der Innenstadt. Gewünscht wird insbesondere eine möglichst autofreie Innenstadt (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 74; 76; Interview Nr. 3, Pos. 98; 101-102) sowie ein attraktives Angebot des ÖPNVs sowie für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 80). Bezüglich des Ernährungsbereichs werden Einkaufsläden, und Supermärkte, (Interview Nr. 4, Pos. 94) und Restaurants (Interview Nr. 2, Pos. 142) gewünscht. Eine Person empfindet eine Innenstadt mit fleischlosen bzw. veganen Restaurants und Mensen als attraktiv (Interview Nr. 6, Pos. 80).

Tabelle 5. Gezeichnete Mental Maps der Interviewpartner*innen im Rahmen der Interviews (eigene Darstellung, Quelle: Interviewtranskripte; Interviews).

Die Tabelle ist nach den einzelnen Interviewpartner*innen zeilenweise aufgeteilt. In der mittleren Spalte sind die gezeichneten Mental Maps abgebildet. Die dazugehörigen Anmerkungen zu den Themen Mobilität und Ernährung, die während des Interviews gemacht worden sind, sind in der rechten Spalte der Tabelle zu finden. Zu beachten ist, dass Person Nr. 2 schon eigene Ideen schriftlich festgehalten hatte, die in dieser Tabelle allerdings nicht aufgeführt sind. Zudem bat Person Nr. 6 die Forschende nach durchgeführtem Interview kostenlosen ÖPNV hinzuzufügen.

Mental Maps	Kommentare während des Interviews
<p>1</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Großer, grüner Park mit vielen Bäumen, Seen und Platz (Interview Nr. 1, Pos. 86) • Straße entlang des Parks mit Bushaltestellen (Interview Nr. 1, Pos. 86) • Gut ausgebautes Bahnnetz (Interview Nr. 1, Pos. 86) • viele Geschäfte (Interview Nr. 1, Pos. 86), Einkaufszentrum (Interview Nr. 1, Pos. 90) • Viele Plätze als Treffpunkt (Interview Nr. 1, Pos. 86) • Getrennter Fahrrad- und Fußweg (Interview Nr. 1, Pos. 88) • Keine Autos (Interview Nr. 1, Pos. 88)
<p>2</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Fluss (Interview Nr. 2, Pos. 138) • Straße und Promenade neben dem Fluss (Interview Nr. 2, Pos. 140) • Wiese (Interview Nr. 2, Pos. 140) • Häuserreihen (Interview Nr. 2, Pos. 142) • Gaststätte (G), Kleidung (K), Lebensmittel (L) und Schreibwaren bzw. Allgemeines (S) (Interview Nr. 2, Pos. 142) • Bühne, Musik und Theater (M+T) (Interview Nr. 2, Pos. 142) • Spielplätze (Interview Nr. 2, Pos. 142) • Runder Straßenverlauf (Interview Nr. 2, Pos. 144) • Plätze (Interview Nr. 2, Pos. 144) • Brücke (Interview Nr. 2, Pos. 148) • Museum (Interview Nr. 2, Pos. 154) • Radstellplätze (Interview Nr. 2, Pos. 154)
<p>3</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Fortbewegungsmittel, wie ÖPNV und Fahrradwege (Interview Nr. 3, Pos. 98) • Wenig bis gar kein individueller Autoverkehr (Interview Nr. 3, Pos. 98) • Verdichtung und hohe Gebäude (Interview Nr. 3, Pos. 98) • Grünflächen, Bewegungsflächen, Freizeitflächen wie Parks (Interview Nr. 3, Pos. 98; 101-102) • Lokale selbständige Stadtteile (Interview Nr. 3, Pos. 102)

4



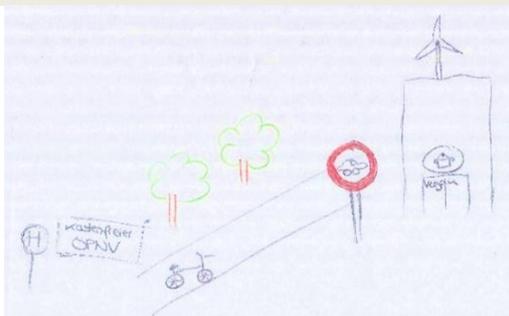
- Erschwingliche Preise für Wohnraum (Interview Nr. 3, Pos. 104; 106-108)
- Das Wichtigste: (medizinische) Versorgung (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Zentrum: Haus der Maximalversorgung – „ein Krankenhaus mit sämtlichen erreichbaren Stellen“, ggf. eine Schule, Marktplatz mit regionalem Wochenmarkt, kleiner Park (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Ringförmiger Aufbau (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Zweiter Innenring: Bildung, Bücherei, Arbeitsplätze (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Im zweiten inneren Ring: Wohnhäuser (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Dazwischen: Grünflächen (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Dritter Ring: Einkaufsläden, Supermärkte, Kleidungsgeschäfte (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Straßennetzwerk mit zwei Ein- und Ausgängen (Interview Nr. 4, Pos. 94)
- Außen: grüner Ring mit Wald und Grünflächen, Felder, Bauernhöfe, ein kleiner See, Sportplatz, „Freizeitoase“ (Interview Nr. 4, Pos. 94)

5



- Schöne Altstadt mit Fachwerkhäusern (Interview Nr. 5, Pos. 180)
- Fluss mit Blumen (Interview Nr. 5, Pos. 180)
- Keine Einkaufsläden (Interview Nr. 5, Pos. 184)
- Kleiner Park (Interview Nr. 5, Pos. 188)

6



- Viele Bäume (Interview Nr. 6, Pos. 74)
- Keine parkenden Autos (Interview Nr. 6, Pos. 74; 76)
- Windräder auf großen Häusern und Geschäften (Interview Nr. 6, Pos. 80)
- Nachhaltig, ökologisch (Interview Nr. 6, Pos. 80), grün (Interview Nr. 6, Pos. 82)
- Fahrrad fahren (Interview Nr. 6, Pos. 80)
- Restaurants und Mensen ohne Fleisch, vegan (Interview Nr. 6, Pos. 80)

Es werden auch Limitierungen bzw. Grenzen der eigenen Vorstellungen angesprochen – wie z.B. die Vereinbarung des Wegs zur Arbeit und einer autofreien Innenstadt (Interview Nr. 3, Pos. 104; Interview Nr. 6, Pos. 75-76).

9 Diskussion

Im vorherigen Kapitel wurden die Ergebnisse der Interviews mit den ausgewählten Personen analysiert und aufbereitet. Nun werden ausgewählte Aussagen der Gesprächspartner*innen präsentiert, diskutiert und mit Ergebnissen aus der Literatur ergänzt. Im Anschluss werden Implikationen für die zukünftige Forschung getroffen und die Grenzen der eigenen Arbeit aufgezeigt und kritisch begutachtet.

9.1 Umweltbewusstsein und Umweltverhalten im Alltag

Im nachfolgenden Abschnitt soll das Maß der einzelnen Dimensionen des Umweltbewusstseins der Interviewpartner*innen in seinen Kontext eingebettet werden, doch zuvor sollte geklärt werden, was umweltbewusstes Verhalten – in der Empirie sowie für die Gesprächspartner*innen – ausmacht. Die Aussagen der Interviewpartner*innen werden hinzugezogen, da ein Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und bestimmten Verhaltensweisen nur gezogen werden kann, wenn das Verhalten von den ausübenden Personen als umweltbewusst eingestuft wird (Littig, 1995, S. 69).

Wie von zwei Interviewpartner*innen unterstützt wird (Interview Nr. 6, Pos. 52; Interview Nr. 5, Pos. 132) ist Verhalten umweltbewusst, wenn Personen auf etwas verzichten – zuliebe der Umwelt und/oder bereit sind, höhere Preise zu bezahlen (Huber, 2001, S. 393; 402). Entsprechend Littig (1995, S. 106) steht die Bereitschaft zu Umweltschutz im Vordergrund – wie auch für Interviewpartner Nr. 2 (Pos. 86; 88).

Eine exemplarische Interviewaussage, welches konkrete Verhaltensweisen eines umweltbewussten Menschen beschreibt, stellt nachfolgendes dar:

„Also für mich ist dieser Mensch, der oft sein Fahrrad benutzt, anstatt Bahn oder Auto; der keine Plastiktüten verwendet; sich vegan ernährt vor allem; nie mit dem Flugzeug fliegt oder sich eben mitnehmen lässt oder so Fahrgemeinschaften bildet, genau; Müll trennt und so was, ja.“ (Interview Nr. 1, Pos. 66).

Bei den Beschreibungen eines umweltbewussten Lebensstils ist auffällig, dass die Themen Abfall (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 2, Pos. 122; Interview Nr. 6, Pos. 52) sowie insbesondere der Plastikkonsum (vgl. Zitat aus Interview Nr. 1, Pos. 66) ein prä-sentes Thema in der Öffentlichkeit zu sein scheinen. Ebenso bei der Beschreibung des eigenen Umweltverhaltens kommt Abfall und Mülltrennung (Interview Nr. 2, Pos. 122) zur Sprache.

Umweltverhalten

Doch wie umweltbewusst verhalten sich die Interviewpartner*innen in ihrem Alltag? Anhand des ermittelten CO₂-Fußabdrucks (vgl. Kapitel 8.1.4) fällt auf, dass Interviewpartnerin Nr. 1 mit einem CO₂-Fußabdruck von 28,74 t CO₂ mit Abstand den höchsten

individuellen CO₂-Fußabdruck aufweist. Die restlichen Befragten verhalten sich bei der Betrachtung des deutschen Mittelwerts (12,38 t CO₂) durchschnittlich umweltbewusst. Person Nr. 2 verursacht laut CO₂-Rechner mit 9,16 t CO₂ am wenigsten Emissionen. Mobilitäts- und ernährungsspezifische Aussagen der Befragten werden im nachfolgenden Abschnitt in ihren Kontext eingebettet.

Umweltverhalten – Mobilität

Im Mobilitätsbereich zählt der Verzicht auf den Besitz eines Pkws bzw. eine möglichst geringe Autonutzung zu umweltbewusstem Verhalten. Anstatt der Nutzung des MIVs fährt ein umweltbewusster Mensch mit dem Fahrrad oder den ÖPNV. Weiterhin wird der Verzicht auf das Fliegen mit dem Flugzeug – wie auch im vorangegangenen zitierten Interviewausschnitt – als umweltfreundlich eingestuft (Littig, 1995, S. 66). Neben dem ÖPNV und Radverkehr zählt der Fußverkehr zum Umweltverbund (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme [IVAS] & VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH [VCDB], 2020, S. 23). Littig (1995, S. 98) fügt Elektroautos hinzu. Eine weitere Möglichkeit sich im Verkehrsbereich umweltbewusst zu verhalten, stellt das Carpooling dar (Wolske & Stern, 2018, S. 143) (vgl. Kapitel 9.2.1).

Die Verkehrsmittelwahl, d.h. die Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel (Preisendörfer et al., 1999, S. 10), fällt unter den Befragten unterschiedlich aus. Zwei der Interviewpartner nennen das Fahrrad als ihr Hauptverkehrsmittel (Interview Nr. 2, Pos. 6-8; Interview Nr. 3, Pos. 4). Dies ist mit einem Prozentsatz von 13 % der Bevölkerung in Deutschland in Verbindung zu bringen, die täglich das Fahrrad nutzen (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2018, S. 125). Pedelecs nehmen eine zunehmende Bedeutung als Verkehrsmittel ein, da sie aufgrund der erhöhten Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber eines konventionellen Fahrrads Attraktivitätspunkte sammeln (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2018, S. 126), doch scheinen bei den Befragten (noch) keine Rolle zu spielen. Hauptverkehrsmittel der meisten Befragten stellt nach wie vor der Pkw dar (vgl. Interview Nr. 5, Pos. 6; Interview Nr. 6, Pos. 6). In Deutschland werden 57 % aller Wege und 75 % der Summe aller Personenkilometern mit dem Pkw überwunden (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH [infas], 2018, S. 3). Das Verkehrsmittelwahlverhalten spiegelt sich im sog. Modal Split wider. Dieser zeigt basierend auf den zurückgelegten Wegen die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV und Auto) (Deutsches Institut für Urbanistik [Difu], 2012, S. 1).

Umweltverhalten – Ernährung

In dieser Arbeit wird eine möglichst pflanzenbasierte Ernährungsweise als umweltbewusst eingestuft (vgl. Kapitel 4.2). Dies entspricht beispielsweise der Aussage von

Interviewpartnerin Nr. 6, die eine vegane Ernährung als umweltfreundlich einstuft (Interview Nr. 6, Pos. 52). Littig (1995, S. 99) hingegen versteht unter einer umweltbewussten Ernährung wenig Fleisch zu essen.

Für die meisten Befragten scheint jedoch Fleisch eine wichtige Rolle in ihrer Ernährungsweise zu spielen. Dies entspricht der Tatsache, dass in Deutschland 55 % als Flexitarier gelegentlich auf Fleisch verzichten und sich nur 5 % vegetarisch sowie 1 % der Bevölkerung sich vegan ernährt (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2020, S. 12). Es ist hinzuweisen, dass abgesehen vom Konsum von tierischen Produkten weitere ernährungsspezifische Aspekte für den Klimawandel relevant sind und als umweltbewusst eingestuft werden können (vgl. Interview Nr. 4, Pos. 64; Interview Nr. 4, Pos. 64; Interview Nr. 6, Pos. 52).

Umweltwissen

Mehr als die Hälfte aller Interviewpartner*innen ordnen den Mobilitätssektor als CO₂-intensiven Lebensbereich ein. Vorwiegend genannt wird dabei das Autofahren (Interview Nr. 4, Pos. 58; Interview Nr. 5, Pos. 128; Interview Nr. 6, Pos. 46). Fliegen wird von zwei Befragten als wichtiger Faktor eingestuft (Interview Nr. 1, Pos. 58-62; Interview Nr. 6, Pos. 50). Wie auch in der Studie von Macdiarmid et al. (2016, S. 489) ist dagegen ein Bewusstseinsmangel unter den Befragten vorhanden, was die Verbindung von Fleischkonsum und Klimawandel angeht. Nur zwei der befragten Personen ordnen die Haltung von Tieren explizit als CO₂-intensive Lebensbereiche ein (Interview Nr. 1, Pos. 58; Interview Nr. 2, Pos. 82).

In der vorliegenden Untersuchung zeigt sich jedoch, dass der Klimawandel als ein real existierendes und lösungsbedürftiges Phänomen anerkannt wird. Zu diesem Ergebnis kam auch Pöferl et al. (1997, S. 99). Bei den Interviewpartner*innen besteht ein mehr oder weniger kenntnisreiches und reflektiertes Wissen über den Klimawandel. Über die Ernsthaftigkeit des Klimawandels wird ebenso gesprochen (z.B. Interview Nr. 3, Pos. 88) wie über das Zwei-Grad-Ziel (Interview Nr. 5, Pos. 144). Es wurde eine Vielzahl an klimawandelrelevanten Themen angesprochen, doch werden diese in der Diskussion nicht alle einzeln aufgegriffen und untersucht, sondern ausgewählte Beispiele genannt. Die Wissensbestände zum Klimawandel sollten im Zusammenhang mit Kapitel 3 betrachtet werden. Interessant ist, dass bei der Frage nach Folgen steigender CO₂-Emissionen und den erfragten Assoziationen mit dem Klimawandel verschiedene Aspekte des Klimawandels genannt werden. Hier besteht die Vermutung, dass manche genannten Folgen zwar mit dem Klimawandelbegriff in Verbindung gebracht werden, nicht jedoch mit den Treibhausgasemissionen (z.B. Interview Nr. 2, Pos. 92; Interview Nr. 2, Pos. 100; Interview Nr. 4, Pos. 72). In der Diskussion werden lediglich wenige Aspekte angesprochen, die

nicht in Kapitel 3 behandelt werden: Es werden negative Auswirkungen durch Kohlendioxidemissionen auf Pflanzen vermutet (Interview Nr. 4, Pos. 66; Interview Nr. 2, Pos. 94), wobei jedoch anzumerken ist, dass höhere CO₂-Konzentrationen das Wachstum mancher Pflanzen auch steigern können (Gömann et al., 2017, S. 187). Im genannten Beispiel bleibt die genaue Wissenskonstruktion unklar, doch es ergeben sich aus der Analyse der Interviews und der Durchsicht der Literatur Fehlvorstellungen der Befragten (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6. Als Fehlvorstellungen eingeordnete wissensbezogene Aussagen (eigene Darstellung, Quelle: Interviewtranskripte, vgl. Anhang C).

Die in der linken Spalte der Tabelle abgebildeten Fehlvorstellungen der Befragten werden mittels ausgewählter Literatur korrigiert. *=Schlussfolgerung aus dem Interviewverlauf durch die Forscherin.

Fehlvorstellungen	Wissenschaftlich- und literaturfundierte Korrektur
Das Flugzeug stellt das CO ₂ -ärmste „Ding“ [technische Verkehrsmittel*] dar (Interview Nr. 4, Pos. 58).	Häufig und weite Flugreisen stellen eine nicht nachhaltige Verhaltensweise dar (Kleinhüchelkotten, 2002, S. 234), da Flugzeuge eine signifikante Menge an CO ₂ ausstoßen (Bush, 2020, S. 229). Es gibt keinen THG-armen Flugverkehr (Girod et al., 2014, S. 11).
Der CO ₂ -Fußabdruck beschreibt die Fläche, um CO ₂ zu kompensieren (Interview Nr. 3, Pos. 64).	Der CO ₂ -Fußabdruck misst die Menge an Kohlendioxid in Tonnen CO ₂ , welche jährlich in die Atmosphäre emittiert wird (Leichenko & O'Brien, 2019, S. xi).
Die Temperaturextreme werden auch in Form von immer kälteren Wintern spürbar (Interview Nr. 4, Pos. 72).	Zwischen 1881 und 2014 stieg die Temperatur im Sommer um 1,2 °C und im Winter um 1,1 °C (Kaspar & Mächel, 2017, S. 21).
Klimaaktivismus findet nicht bei den politischen Entscheidungsträgern statt (Interview Nr. 4, Pos. 76).	Klimaaktivist*innen wie <i>FridaysforFuture</i> richten sich explizit an politische Entscheidungsträger und fordern Handeln von Seiten der Politik (Fridays for Future, 2019).

Eine mögliche Entstehungsursache für diese als Fehlvorstellungen eingeordneten Informationen könnten öffentliche Diskussionen und Medienpräsentationen sein, in der fachlich nicht korrektes Wissen verbreitet wird, einzelne Aspekte isoliert betrachtet werden oder unter- bzw. überbewertet werden (Schönwiese & Neu, 2011, S. 328). Diese Situation macht es für Laien schwer, sich ein sachlich korrektes Bild von Klimawandel zu machen (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 86–97). In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, inwiefern diese Fehlvorstellungen das tatsächliche Umweltverhalten überhaupt beeinflussen.

Kritischer zu bewerten sind vermutlich skeptische Äußerungen bezüglich des Klimawandels. Eine befragte Person scheint etwas skeptisch bezüglich der wissenschaftlichen Forschungen zu sein, da man nicht beweisen könne, dass sich die Erde seit mehr als 150 Jahren erwärmt habe (Interview Nr. 2, Pos. 110). Doch dies ist wissenschaftlich belegt (vgl. Kapitel 3) (IPCC, 2013a, S. 8).

Umwelteinstellungen

Bei der Abfrage nach persönlichen Assoziationen mit dem Klimawandel werden unter anderem Folgen der Erderwärmung genannt (z.B. Interview Nr. 5, Pos. 144) – auch von Gesprächspartner Nr. 2 (Pos. 92). Er ist wie Person Nr. 5 (Pos. 154) der Meinung, dass die Umwelt in Gefahr ist (Interview Nr. 2, Pos. 102; Interview Nr. 5, Pos. 154). Dies spiegelt die Einstellung gegenüber der Umwelt wider (Groot & Thøgersen, 2019, S. 174). Interessant ist in diesem Kontext die Aussage von Interviewpartner Nr. 4 (Pos. 76), welcher scheinbar keine Berührungspunkte mit der Umwelt hat. Interviewpartnerin Nr. 1 (Pos. 74) assoziiert die Begriffe Katastrophe und Zerstörung mit dem Klimawandel. Diese kritische Bewertung der Umweltsituation indiziert ihre Betroffenheit (Billig, 1995, S. 97).

9.1.1 Diskrepanzen zwischen den Dimensionen des Umweltbewusstseins

Wie in den Interviews ersichtlich wurde, ist eine Diskrepanz zwischen den umweltspezifischen Einstellungen und dem tatsächlichen Verhalten (vgl. Kapitel 8.1.4) – eine *attitude behaviour gap* (vgl. Kapitel 6.1.2) – vorhanden. Zum Beispiel haben die meisten Interviewpartner eine positive Einstellung zum ÖPNV, doch scheinen sie diesen nur bedingt zu nutzen. Zudem zeigt die Elektromobilität eine Abweichung von Einstellungen und Verhalten. Zwar befürworten die meisten Menschen diese, doch fahren nur wenige ein E-Fahrzeug (Immo Fritsche, Markus Barth, Philipp Jugert, Torsten Masson & Gerhard Reese, 2018, S. 147). In diesem Fall kann der Theorieansatz der Kosten-Nutzen-Erwägungen (vgl. Kapitel 5.2) aufgegriffen werden. Die Befragten wägen Kosten und Nutzen vermutlich gegeneinander ab und entscheiden sich demnach oftmals für den eigenen Pkw.

Weiterhin besteht eine Abweichung zwischen der Umweltwissensdimension und dem Verhalten (vgl. Kapitel 8.1.4; 6.1.3): Obwohl die Gesprächspartner*innen über vertieftes Wissen zum Klimawandel verfügen, handeln sie nicht entsprechend ihres Wissens – es fehlt an der praktischen Umsetzung dieses Wissens in den Alltag. Interviewpartner Nr. 3 gibt beispielsweise an, dass eine vegane Ernährung im Sinne des Umweltschutzes sicherlich erstrebenswert sei, doch er dies zurzeit nicht umsetzen möchte (Interview Nr. 3, Pos. 44). Im Mobilitätsbereich wird der Flugverkehr von Interviewpartnerin Nr. 1 (Pos.

66) als nicht umweltbewusst eingestuft. Trotzdem berichtet sie, dass sie häufig fliege. Weiterhin nennt eine Befragte explizit das Auto, welches für einen großen CO₂-Fußabdruck sorgt (Interview Nr. 1, Pos. 54), doch fährt sie laut eigener Angaben trotzdem hauptsächlich mit dem Pkw. Das Auto stellt das beliebteste Demonstrationsprojekt der Kluft zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten dar (Preisendörfer et al., 1999, S. 7). Trotz des Wissens ist ihr CO₂-Fußabdruck (28,74 t CO₂e) im Vergleich zum deutschen Durchschnitt (12,38 t CO₂e) auffallend hoch (vgl. Kapitel 8.1.4). Eine mögliche Erklärung liegt in der Low-Cost-Hypothese (vgl. Kapitel 5.3), welche die Verkehrsmittelwahl als High-Cost-Bereich einordnet. Die Entscheidung zu umweltfreundlicheren Verhaltensweisen wird eher in Low-Cost-Situationen mit geringen individuellen Kosten getroffen (Schubert, 2000, S. 40). Das Verkehrsmittelwahlverhalten lässt sich ebenso auf die Theorie des geplanten Verhaltens übertragen (vgl. Kapitel 5.1) (Harms & Probst, 2008, S. 84; Preisendörfer et al., 1999, S. 22). Die Einstellung gegenüber dem MIVs scheint positiv zu sein, die wahrgenommene Verhaltenskontrolle schließt den Besitz eines Pkws mit ein. Vermutet werden kann weiterhin, dass ebenso die sozialen Normen die Verhaltensintention so beeinflussen, dass ein pro-Pkw-Verhalten induziert wird. Die Auswertung der Interviews ergibt mögliche Gründe für das Verhalten, die im Folgekapitel ausgeführt werden.

9.1.2 Gründe für das Verhalten im Alltag

Bevor die ernährungs- und mobilitätsspezifischen Gründe für das Verhalten aufgegriffen werden, sollte festgehalten werden, dass im Bereich Mobilität deutlich mehr Gründe für das Verhalten genannt worden sind als im Bereich Ernährung. Auffallend ist außerdem, dass individuelle, kurzfristige Gründe überwiegen und kollektive Ziele langfristigen Charakters (z.B. Umweltschutz) – wie auch in einer Studie von Lüdemann (1997, S. 145) – von nur wenigen Personen genannt wird (z.B. Interview Nr. 3, Pos. 22; Interview Nr. 6, Pos. 26).

Mobilität

Die alltägliche Verkehrsmittelwahl wird durch viele miteinander interagierenden Einflussfaktoren bestimmt. Neben gesellschaftlichen, individuellen und ökonomischen Rahmenbedingungen bedingen strukturelle Verhaltensangebote die Entscheidung (DeSombre, 2018, S. 2; Hunecke & Schweer, 2006, S. 148). Fest steht, dass es unmöglich ist, die öffentlichen Verkehrsmittel an einem Ort zu nutzen, an dem die entsprechende Infrastruktur nicht vorhanden sind (DeSombre, 2018, S. 8–9). Dies könnte erklären, warum die Pkw-Nutzung in kleinen Städten und Gemeinden höher ist als in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern (Preisendörfer et al., 1999, S. 15). Beispielsweise kamen Bai et al. (2020, S. 7) zu dem Ergebnis, dass Personen, die im Besitz eines Fahrrads sind,

seltener zu Fuß gehen oder den ÖPNV sowie den Pkw nutzen. Der Besitz eines Fahrrads wurde in den Interviews zwar nicht erfragt, doch besitzt durchschnittlich jede*r Bewohner*in in Deutschland ein Fahrrad (infas, 2018, S. 3). Fünf der sechs Befragten gaben an, ein eigenes Auto zu besitzen. Durchschnittlich stehen der Bevölkerung in Deutschland 1,1 Pkws pro Haushalt zur Verfügung (infas, 2018, S. 3). Preisendörfer et al. (1999, S. 43) geben an, dass die Pkw-Verfügbarkeit eine Schlüsselvariable für die Verkehrsmittelwahl darstellt.

Die von den Befragten genannten Hauptgründe für ihre Verkehrsmittelwahl sind unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel zum einen die Entfernung und Distanz, die finanziellen Kosten sowie der zeitliche Aspekt (vgl. Kapitel 8.1.4.1). Littig (1995, S. 30) nennt folgende Hauptgründe: Bequemlichkeit, Zeit, Unabhängigkeit, finanzielle Kosten sowie die Privatsphäre und eigene Sicherheit. Außerdem werden einfache und praktische Verkehrsmittel wie der Pkw als Transportmittel bevorzugt (Schahn & Giesinger, 1993, S. 152). Lüdemann (1997, S. 145) fügt wie zwei der Befragten (Interview Nr. 4, Pos. 14; Interview Nr. 6, Pos. 6) das Wetter als weiteren möglichen Grund hinzu. Das Gefühl von individueller Freiheit (*easy rider*) scheint insbesondere bei der Begründung des Motorbads als Verkehrsmittel wichtig zu sein (Hunecke, 2000, S. 131). Im Allgemeinen scheint der relative Zeitbedarf ein besonders entscheidender Faktor zu sein (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 121). Beispielsweise scheinen Umstiege einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl zu haben; die Taktung sowie der Fußweg zwischen Wohnort sowie Arbeitsort und Haltestelle jedoch nicht (Preisendörfer et al., 1999, S. 14). In einer Studie zur Verkehrsmittelwahl konnte festgestellt werden, dass bei zunehmender Entfernung der Distanz zum Arbeitsort Menschen eher den Pkw oder den ÖPNV anstatt das Fahrrad nutzen (Bai et al., 2020, S. 13). Interviewpartner Nr. 2 beschreibt einen Abwägungsprozess (vgl. Kapitel 5.2) der Gegebenheiten und Faktoren im Zuge seiner Entscheidung (Interview Nr. 2, Pos. 60). Eine Abwägung von Preis und Bequemlichkeit durchläuft Interviewpartnerin Nr. 1 ebenso (Interview Nr. 1, Pos. 40). Dabei bleibt die Definition von Bequemlichkeit dem Individuum überlassen – es können genauso gut der ÖPNV wie der MIV gemeint sein (Littig, 1995, S. 120). Ein weiterer Abwägungsprozess besteht zwischen den Faktoren Wetter und Distanz (Interview Nr. 4, Pos. 8).

Ernährung

Im Ernährungsbereich wurde in den Interviews vor allem mittels der Gesundheit und den spezifischen Vorzügen von Fleisch argumentiert und das eigene Verhalten begründet.

Der Hauptgrund der individuellen Ernährungsweise ist oftmals die Gesundheit (Interview Nr. 1, Pos. 24-26; Interview Nr. 2, Pos. 48). Gesundheit ist 90 % der Deutschen wichtig.

Dabei gilt: Je älter die Befragten sind, desto relevanter ist der Gesundheitsaspekt (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2020, S. 6).

Ferner scheinen bestimmte Vorzüge von Fleisch ursächlich für den eigenen Fleischkonsum zu sein. Häufig vertreten ist der Geschmack von Fleisch (Interview Nr. 3, Pos. 8; 10; 22; 46; Interview Nr. 5, Pos. 49-50; 108; 109-110; 116). Für 97 % der Bevölkerung in Deutschland ist der Geschmack ein Auswahlkriterium beim Lebensmitteleinkauf. Hingegen ist nur 46 % der Preis wichtig (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2020, S. 17). Hinzu kommen kulturelle und soziale Aspekte: Fleisch ist nach wie vor ein hoch geschätztes Lebensmittel, welches an Festen und Feiern typisch ist (Brunner et al., 2007, S. 156).

Darüber hinaus ist der Zeitaspekt in Bezug auf Ernährung wie z.B. durch Kochen für 52 % der deutschen Bevölkerung wichtig (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2020, S. 6) – wie auch einigen befragten Personen (Interview Nr. 3, 26; Interview Nr. 4, Pos. 4; 36). Den Preisaspekt, der laut dem Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2020, S. 6) für etwa ein Drittel der deutschen Bevölkerung entscheidend ist, erwähnt in den Interviews hingegen nur eine Person (Interview Nr. 4, Pos. 28; 34; 36). Brunner et al. (2007, S. 174) kommen zu dem Ergebnis, dass der Tierschutz der Hauptgrund für das Verzicht auf Fleisch ist. Während den Interviews kam der Tierschutz jedoch nur bei einer Person als Grund für das eigene Verhalten zur Sprache (Interview Nr. 6, Pos. 18).

9.2 Schlussfolgerungen

Die vorangegangenen Abschnitte haben gezeigt, dass Handlungsbedarf in allen Dimensionen des Umweltbewusstseins besteht. Interviewpartner Nr. 3 beschreibt den Klimawandel als eine enorme Herausforderung, der wir uns schnellstmöglich stellen sollten (Interview Nr. 3, Pos. 88). Um das Zwei-Grad-Ziel bis 2050 (vgl. Kapitel 3.3) zu erreichen, liegt das Emissionsbudget pro Person jährlich bei 2,1 t CO₂e (Girod et al., 2014, S. 8). Wie jedoch in Kapitel 8.1.4 anhand des CO₂-Rechners ermittelt wurde, liegt der Wert an Kohlendioxidemissionen bei allen Interviewpartner*innen allein schon höher. Da eine Minderung an Treibhausgasemissionen neben technischen Lösungen (Ekardt, 2016, S. 663) Ansätze im Sinne einer kollektiven (DeSombre, 2018, S. 23) Verhaltensänderung von Individuen erfordert (Flämig et al., 2017, S. 220), werden einige Möglichkeiten dafür im Folgenden beleuchtet. Demnach werden Ansatzpunkte für eine Förderung des Umweltbewusstseins, im Spezifischen der Verhaltensdimension, aus den Interviews ausgeführt und eine Machbarkeitsanalyse anhand der betriebenen Forschung

durchgeführt. Anschließend können Limitationen der eigenen Forschungsarbeit herausgearbeitet werden und Implikationen für die zukünftige Forschung gezogen werden.

Gleichzeitig lässt sich aus den in der empirischen Arbeit gewonnenen Ergebnissen schließen, dass sich in modernen Gesellschaften eine Fülle an unterschiedlichen Lebensstilen finden lassen, welche von diversen Rahmenbedingungen und Faktoren geprägt werden (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 22). Demnach können auf Grundlage der Interviews keine allgemeingültigen Aussagen getroffen werden.

9.2.1 Ansatzpunkte zur Förderung umweltbewussten Verhaltens

Um Ansatzpunkte für Veränderungsmöglichkeiten von Umwelteinstellungen und -verhalten zu finden, bieten die Theorieansätze aus Kapitel 5 eine gute Basis.

In der Klimawandelkommunikation in Bezug auf die Verkleinerung des persönlichen CO₂-Fußabdrucks häufig vermittelte erwünschte Verhaltensänderungen betreffen zum Beispiel die Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs statt des Pkw sowie den Verzicht auf Flugreisen und die Änderung der Ernährungsgewohnheit (Wynes and Nicholas 2017). In diesem Kapitel werden die aufgeführten Ansätze sowohl ernährungsspezifisch als auch mobilitätsspezifisch aufgezo-gen. In den Gesprächen kommen mehrere Bereiche von Ansatzpunkten zur Sprache. Die in den Interviews angesprochenen Aspekte können in vier verschiedene Ansätze unterteilt werden (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 9. Ansatzpunkte zur Förderung umweltbewussten Verhaltens (eigene Darstellung, Quelle: Interviewtranskripte (Anhang C)).

Die Grafik zeigt Ansatzpunkte für die Förderung von umweltbewusstem Verhalten auf Basis der durchgeführten Interviews: Verhaltensangebote, finanzielle Aspekte, Informationen und Bildung.

Verhaltensangebote

Im Bereich der Verhaltensangebote wird mobilitätsbezogene Infrastruktur sowie Angebote im Ernährungsbereich zusammengefasst. Für eine Förderung von umweltgerechtem Verhalten sind ausreichend Verhaltensangebote notwendig (Hellbrück & Fischer,

1999, S. 569). Schahn und Giesinger (1993, S. 34) sind der Meinung, dass veränderte Rahmenbedingungen mehr Vorteile als Nachteile für Individuen bringen sollen (vgl. Kapitel 5.2). Je attraktiver die vorliegenden Verhaltensangebote sind, desto eher sind Personen bereit, die Angebote in Anspruch zu nehmen (Kals, 1996, S. 134).

Verhaltensangebote – Mobilität

Dafür ist eine Betrachtung der situativen Umstände wichtig. Infrastruktur beschreibt öffentlich nutzbare Einrichtungen, die i.d.R. vom Staat finanziert sind (BMU, 2020, S. 49). Es wird deutlich, dass die Politik eine wesentliche Rolle in diesem Bereich spielt. Interviewpartnerin Nr. 6 fordert drastische Schritte der Umsetzung von Seiten der Politik (Interview Nr. 6, Pos. 60), doch bleibt unklar, was genau damit gemeint ist. Selbst die Bundesregierung vertritt die Meinung, dass der Staat geeignete Rahmenbedingungen für Verhaltensänderungen schaffen sollte (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 10). Dies können unter anderem infrastrukturelle Maßnahmen sein, wie im folgenden Abschnitt in den Augenschein genommen werden.

Um umweltbewusstere Entscheidungen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl zu erleichtern, setzt die Bundesregierung sich zum Ziel, das Angebot des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs attraktiver zu gestalten (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 40). Infrastrukturell sind ein verbesserter Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes und eine Erhöhung der Betriebsleistung (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 41) sowie eine verbesserte Resilienz erstrebenswert (Flämig et al., 2017, S. 220). Ein dichteres Streckennetz und eine dichtere Taktung des ÖPNVs wie der Busse wären wünschenswert (Interview Nr. 1, Pos. 40; 86). Hinzuzufügen sind eine verbesserte Kombination von einzelnen Verkehrsträgern und verlängerte Betriebszeiten (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 41). Littig (1995, S. 120) verweist auf die Notwendigkeit einer für potenzielle Nutzer akzeptable Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (Littig, 1995, S. 120). Von der Bundesregierung werden neben Schienennetzen Radverkehrswege und Ladesäulen für Elektromobilität als klimafreundliche Infrastrukturen veranschlagt (BMU, 2020, S. 49). An dieser Stelle wird auf die Ergebnisse von Witschel und Rüdiger (2019) bezüglich der THG-Emissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland verwiesen. Möglich wäre ebenso eine Förderung von alternativen Kraftstoffen (BMU, 2020, S. 39). *Carsharing*-Angebote im Sinne der Entkopplung von privatem Besitz und der eigenen Nutzung (Hunecke, 2000, S. 133) und der Vermeidung von Verkehr sind ein weiterer politischer Strategieansatz (Flämig et al., 2017, S. 218–219). Carsharing beschreibt eine (i.d.R. vertraglich) geregelte, gemeinschaftliche Kraftfahrzeugnutzung (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2018, S. 126). Harms und Truffer (2005, S. 17) kommen in ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Dienstleistung Carsharing durch die Reduktion der

Fahrleistung sowie die ressourceneinsparende geringere Fahrzeuganzahl positive Effekte auf die Umwelt hat (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, 2018, S. 127). Die Stimmen zu Carsharing sind nicht einstimmig: Einerseits ist Carsharing zu befürworten, da sogar in den Spitzenstunden weniger als zehn Prozent aller Fahrzeuge auf den Straßen sind (infas, 2018, S. 5) und sogar etwa 40 % der vorhandenen Pkw an einem Durchschnittstag nicht verwendet werden (infas, 2018, S. 4). Andererseits behaupten kritische Stimmen, dass hauptsächlich Personen, die nicht im Besitz eines Pkws sind, Carsharing-Angebote in Anspruch nehmen, wodurch der ökologische Nutzen in Frage zu stellen ist (Harms & Truffer, 2005, S. 17). Neben Carsharing kann auch das Bilden von Fahrgemeinschaften oder das Nutzen von Carpooling-Angeboten (Interview Nr. 1, Pos. 66) zur Verkehrsvermeidung dienen.

Während der Interviews wird der Ausbau der Radverkehrswege spezifiziert: Es sollen getrennte Fußgänger- und Fahrradwege konzipiert werden (Interview Nr. 1, Pos. 88) und ausreichend Radstellplätze gebaut werden (Interview Nr. 2, Pos. 154). Hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit besteht aus Sicht der Befragten entsprechend Jurczok (2019) sowie Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 98) noch Verbesserungspotential. Eine Untersuchung ergab, dass über 40 % der Bevölkerung – wie auch Befragte Nr. 6 (Pos. 8) bereit ist, häufiger das Fahrrad zu nutzen (Jurczok, 2019). Dies scheint eine sinnvolle Lösungsmöglichkeit für eine Verlagerung vom MIV auf andere Verkehrsmittel (*modal shift*) (Flämig et al., 2017, S. 219) zu sein, da fast die Hälfte aller Kfz-Wege weniger als fünf Kilometer betragen und alternativ mit dem Fahrrad i.d.R. in weniger als 30 min zurückgelegt werden können (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V., 2018, S. 12). Im Sinne der Mobilitätsstrukturen ist zu beachten, dass Innenstädte dabei eine wichtige Rolle einnehmen (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 40), wie auch bei der Interviewdurchführung festgestellt werden konnte (vgl. Kapitel 8.3).

Verhaltensangebote – Ernährung

Da insbesondere der Konsum von Fleisch und Milchprodukten (vgl. Kapitel 4.2) einen wichtigen Einflussfaktor auf den Klimawandel ausmachen (Almiron & Zoppeddu, 2015, S. 1), ist interessant, welche Ansatzpunkte für eine Förderung von umweltbewussterem Verhalten im Ernährungsbereich zu notieren sind.

Für Gesprächspartner Nr. 4 bleibt beispielsweise die Frage nach Alternativen des Fleischkonsums (Interview Nr. 4, Pos. 48). Eine Möglichkeit diese potenzielle Barriere (Macdiarmid et al., 2016, S. 491) zu überwinden, stellen pflanzenbasierte Alternativen zu Fleisch dar, welche das Geschmackserlebnis von Fleisch versuchen nachzuahmen (Hu et al., 2019, S. 1547). Eine weitere Option besteht in Tofu-, Tempeh- und Seitan-

produkten (Interview Nr. 6, Pos. 10; Hu et al., 2019, S. 1548). Zwar sind mittlerweile eine Vielzahl an pflanzenbasierten Ersatzprodukten, wie Beyond-Meat (Interview Nr. 1, Pos. 18) oder Milchalternativen aus Soja oder Nüssen auf dem Markt erhältlich (Hu et al., 2019, S. 1547), doch sind nicht alle Personen bereit, ihren Fleischkonsum zu stoppen (Interview Nr. 4, Pos. 48; 50; Interview Nr. 5, Pos. 100) (vgl. 8.2.1).

Finanzielle Aspekte

Neben dem Wunsch nach Verhaltensangeboten scheinen finanzielle Aspekte eine Rolle bei der Ausbildung von umweltorientiertem Verhalten zu spielen.

Finanzielle Aspekte – Mobilität

Preislich wird sich zudem eine Vergünstigung im Bereich ÖPNV gewünscht (Interview Nr. 1, Pos. 40). Dieser Aspekt ist mit dem theoretischen Ansatz der Kosten-Nutzen-Erwägung (vgl. Kapitel 5.2) in Verbindung zu bringen, da die Interviewpartnerin die Kosten des ÖPNV gegen die des motorisierten Individualverkehrs (MIVs) abwägt. Wenn die Low-Cost-Hypothese (vgl. Kapitel 5.3) in Erwägung gezogen wird, sollte die Anreizstruktur so geschaffen werden, dass ein Verzicht auf den eigenen Pkw keine Unannehmlichkeiten bringt und alternative Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) kaum höhere Kosten mit sich bringt (Preisendörfer et al., 1999, S. 8). Für die Anwendung in der Praxis im Sinne einer Erhöhung der Verhaltenswirksamkeit des Umweltbewusstseins kann damit folgende Botschaft festgehalten werden: Es sollten Maßnahmen für die Kostensenkung umweltbewussten Verhaltens eingeführt werden, denn eine Senkung der Kosten umweltorientierten Verhaltens hätte zwei Effekte: Einerseits einen direkten Effekt, indem aufgrund der geringeren Kosten unmittelbar die Nachfrage nach umweltbewusstem Verhalten steigt; andererseits einen indirekten, da sich Umweltbewusstsein optimaler entfalten kann. Dementsprechend wird von einer größeren Anzahl an Personen das eigene Umweltbewusstsein in tatsächliches Verhalten transformiert (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 120). Hunecke (2000, S. 273) fand in einer Studie heraus, dass beispielsweise durch eine Verteilung von Freitickets Personen eher die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Diese erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass z.B. Busse genutzt werden, auch wenn sie nach einer bestimmten Zeit den regulären Preis bezahlen, da die neue Verkehrsmittelwahl vermutlich schon zur Routine wurde (DeSombre, 2018, S. 111). Eine weitere Möglichkeit sind zeitweise kostengünstigere Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr. Die *Cityzone* Augsburgs sorgt damit für bundesweite Aufmerksamkeit (Hörmann, 2020). Gesprächspartnerin Nr. 6 wünscht sich darüber hinaus ein kostenfreies ÖPNV-Angebot. Interviewpartner Nr. 3 schlägt die Anpassung von Preisen, z.B. die Verteuerung des Fliegens, vor (Interview Nr. 3, Pos. 34). Bezüglich dieses Aspekts wird auf Loerwald et al. (2008) verwiesen.

Finanzielle Aspekte – Ernährung

Hinzufügend kann gefordert werden, dass umweltgerechte Produkte in Geschäften kostengünstiger werden (Schahn & Giesinger, 1993, S. 34). Dies wird ebenfalls von Interviewpartner Nr. 4 im Sinne einer veganen Ernährung bemängelt. Entsprechend der Low-Cost-Hypothese würden umweltfreundliche Produkte eher gekauft werden (vgl. Kapitel 5.3).

Informationen

Ein weiterer Ansatz stellen die Bereitstellung und Verbreitung von Informationen dar.

Informationen – Ernährung

Im Rahmen der Interviews wird der Wunsch geäußert, beispielsweise in Form von Produktbezeichnungen ökologischen Auswirkungen in CO₂-Äquivalenten für Konsumierende sichtbar und einfacher zugänglich zu machen (Interview Nr. 3, Pos. 34). Dabei ist anzumerken, dass derartige Labels schon vorhanden sind bzw. waren. Ein Beispiel stellt der „Nachhaltigkeits-Erlebnissupermarkt“ Penny in Berlin-Spandau dar, in dem bei ausgewählten Produkten die wahren Kosten (True Costs) inkl. THG ausgedrückt werden (Wilkens, 2020). Tesco, eine britische Supermarktkette hingegen setzen die Idee der Etablierung eines CO₂-Labels nicht um (Vaughan, 2020). DeSombre (2018, S. 68) betont, dass derartige Labels zwar für Personen auf der Suche nach solchen Informationen hilfreich sind, doch nehmen deutlich weniger Personen diesen Ansatz in Anspruch. Dies ist nach DeSombre (2018, S. 69) auf ein rationales Abwägung von Kosten und Nutzen zurückzuführen (vgl. Kapitel 5.2).

Eine Person fügt den Wunsch nach vermehrtem Austausch hinzu, z.B. durch eine Ernährungsberaterin (Interview Nr. 6, Pos. 34). Eine weitere Person erkennt die Chance der Überzeugungsarbeit als Möglichkeit für die Reduzierung des eigenen Fleischkonsums an (Interview Nr. 5, Pos. 101-102). Dabei könnte Potenzial in der Tatsache geschöpft werden, dass insbesondere Männer durchschnittlich täglich 30 % mehr Fleisch, Fleischerzeugnisse und Wurstwaren (dies entspricht 103 g pro Tag) essen, als maximal empfohlen wird (Welfens et al., 2015, S. 4). Da sich viele Menschen um ihre Gesundheit sorgen (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 557) und es aus gesundheitlicher Sicht empfehlenswert ist, mehr pflanzliche als tierische Lebensmittel zu konsumieren (Koerber & Bader, 2016, S. 184) könnte die Thematisierung des Themas in der Öffentlichkeit umweltbewussteres Verhalten fördern. Dies könnte insbesondere bei denjenigen Personen, die die Umwelt nicht aktiv in Gefahr sehen, kaum Berührungspunkte zur ökologischen Umwelt haben sowie sich nicht zum Klimaschutz berufen führen (vgl. Interview Nr. 4, Pos. 76) hilfreich, doch zugleich schwierig sein.

Trotzdem können Informationen bezüglich Verhaltensänderungen mit einem moderaten Effekt nützlich sein – vor allem für diejenigen Personen, die dem Umweltschutz dienen wollen (DeSombre, 2018, S. 65). Brunner et al. (2007, S. 172) verweist darauf, dass eine intensive Auseinandersetzung mit Ernährung zu Wissenszuwachs und folglich zu einem kritischeren Umgang diesbezüglich führt (Brunner et al., 2007, S. 172). Dies ist mit Aussagen von Interviewpartnerin Nr. 6 zu vereinbaren (z.B. Interview Nr. 6, Pos. 27-28).

Informationen – Mobilität

Es könnte jedoch sinnvoll sein, die (auch in den Interviews genannten) Vorteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel in den Vordergrund zu rücken – unter anderem in der gesellschaftlichen Diskussion. Preisendörfer (1999, S. 13) merkt an, dass die Fahrtzeit mit dem Auto von vielen unterschätzt wird und die anderer Verkehrsmittel häufig überschätzt. Gleiches gilt für die Einschätzung der Kosten im Verkehrsbereich (vgl. 8.1.4.1.1). Interviewpartner Nr. 4 scheint sich den aufkommenden Nachteilen der Pkw-Nutzung inkl. aufkommenden Staus hingegen bewusst zu sein (Interview Nr. 4, Pos. 14).

Bildung – Mobilität und Ernährung

Weiterhin wird der Einbau in die Bildung des Themas der Ernährung und den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Ernährungsarten vorgeschlagen (Interview Nr. 1, Pos. 92; 96; 97-98).

Aus den Interviews wird ersichtlich, dass Bildung im Sinne von Wissensvermittlung und Bewusstseinsbildung sinnvoll ist. Beispielsweise kennt eine Person das Zwei-Grad-Ziel aus der Berufsschule (Interview Nr. 5, Pos. 145-146). Die Fehlvorstellungen (vgl. Kapitel 9.1) eines anderen Interviewpartners bezüglich der Temperaturentwicklung (Interview Nr. 4, Pos. 72) könnten durch Bildung vermutlich behoben werden. Außerdem könnte vertiefendes Wissen über Kausalzusammenhänge (vgl. Kapitel 2.2.1) für die Verbindung des Klimawandels und dessen Folgen mit steigenden CO₂-Emissionen hilfreich sein. Weiterhin bleibt fraglich, ob Menschen nach entsprechender Bildung tatsächlich ihr Verhalten ändern. Zwar wird Wissen über umweltrelevante Themen als notwendige, allerdings nicht hinreichende Bedingung für eine Veränderung der eigenen Einstellungen und des persönlichen Verhaltens gesehen (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 560). Demnach führt Bildung nicht automatisch zu einem höheren Bewusstsein der Unterrichteten (Clayton & Manning, 2018, S. 5). Haan und Kuckartz (1996, S. 108) halten anhand einer Metaanalyse fest, dass zwischen den Dimensionen Umweltwissen, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten nur ein geringer Zusammenhang festzustellen ist. Folglich sieht die Perspektive für eine effektiv wirksame Umweltbildung eher deprimierend aus. Dazu ist Interviewpartner Nr. 3 der Meinung, dass die Menschen genug Wissen über den Klimawandel haben und sich bewusst sind, dass jeder Einzelne handeln muss (Interview

Nr. 3, Pos. 24), doch umweltfreundliche Verhaltensweisen scheinen häufig kostenintensiver und mit mehr Aufwand verbunden zu sein (vgl. Kapitel 5.2). Dementsprechend sind Informationen oftmals nur bedingt überzeugend (DeSombre, 2018, S. 68). Ekardt (2016, S. 128) merkt an, dass Faktenwissen allein keinen normativen Maßstab vorgibt, der besagt, ob eine Verhaltensänderung notwendig ist oder nicht.

Im Rahmen der Umwelterziehung und Umweltbildung sollte der Vermittlung von Handlungswissen (vgl. Kapitel 2.2.1) besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden (Billig, 1995, S. 92), denn dies ist Voraussetzung für die Umsetzung von Verhaltensintentionen oder einer Bereitschaft in tatsächliches Verhalten (Kals, 1996, S. 134). Zusätzlich dazu scheint die emotionale Betroffenheit von besonderer Bedeutung im Sinne der Handlungsbereitschaft (Bodenstein et al., 1997, S. 42). Der Ansatz von Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) setzt sich zum Ziel, relationales Denken hervorzubringen und Kompetenzen für ein nachhaltiges Handeln im Alltag zu entwickeln (Strüver, 2015, S. 9–10). Lebenslanges Lernen sollte angestrebt werden – somit ist der Lernprozess auch für die Pädagogik und Erwachsenenbildung relevant (Dierkes & Fietkau, 1988, S. 185).

Besonders interessant ist die Sichtweise, dass Bildung und Bewusstseinsbildung nicht unbedingt das Klima schützen werden (DeSombre, 2018, S. 3), denn die Verhaltensweisen, die leicht geändert werden können, sind oftmals von geringer Relevanz für die Umwelt und das Klima (DeSombre, 2018, S. 67). In manchen Fällen kann Wissen zu einem kontraproduktiven Verhalten führen (DeSombre, 2018, S. 2). DeSombre (2018, S. 82) nennt dieses Phänomen das *mobilizer-dilemma*. Es bedeutet, dass das Herausstellen eines Problems oder einer Krise nicht unbedingt bei der Lösung oder Bekämpfung hilft. Personen können sich machtlos gegenüber den riesigen globalen Problemen fühlen, wobei die eigenen Verhaltensweisen eine unwesentliche Rolle spielen. Diekmann und Preisendörfer (2001, S. 101) stellen heraus, dass ein hohes Umweltbewusstsein selbst ohne viel Wissen vorhanden sein kann, solange die Person sich über die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen bewusst ist.

Weitere mögliche Ansatzpunkte

Neben den in den Interviews angesprochenen Ansatzpunkten werden in der Literatur weitere Möglichkeiten aufgezeigt. Zum Beispiel sind Handlungsanreize für erwünschtes Verhalten und Belohnungen dafür (und auch Rückmeldungen über die Verhaltensfolgen) laut Schahn und Giesinger (1993, S. 37) am effektivsten. Eine mögliche Form, Anreize zu setzen, stellt die sog. CO₂-Steuer dar. Laut der Deutschen Forschungsgemeinschaft (2019, S. 16) ist dieser Weg des Klimaschutzes der einfachste und kostengünstigste. Weitere Möglichkeiten bieten Subventionen (DeSombre, 2018, S. 46) oder Rückmeldungen bzw. Aufforderung zu umweltrelevantem Verhalten (DeSombre, 2018, S. 68).

Entsprechend Rölle (2010, S. 168–169) könnte die Kombination einzelner Ansatzpunkte effektiver sein, z.B. die Verbindung von kognitiven Prozessen wie Informationen und aktivierenden bzw. motivierenden Anreizen wie beispielsweise einem Testticket des öffentlichen Personennahverkehrs.

9.2.2 Machbarkeitsanalyse auf der Basis der Interviews

Betrachtet man die Ergebnisse der Interviews, so lässt sich schließen, dass die Dringlichkeit des Klimaschutzes den Interviewpartner*innen größtenteils bewusst ist, wie laut dem BMU (2020, S. 54) 68 % der Gesamtbevölkerung in Deutschland. Doch notiert Ernst-D Lantermann und Döring-Seipel (1990, S. 635), dass selbst Infrastrukturangebote und umweltrelevantes Handlungswissen nicht automatisch zu umweltbewusstem Verhalten führen. Es wird demnach der Hypothese nachgegangen, dass ein hohes Maß an Umweltbewusstsein (und Umweltwissen) sich insbesondere in Low-Cost-Situationen in entsprechendes Verhalten umwandeln lässt (Lehmann, 1999, S. 31) (vgl. Kapitel 5.3). Zu beachten ist weiterhin, dass das Umweltverhalten kein in sich konsistentes, einheitliches Muster aufweist, sondern als heterogen, vielschichtig (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 109) und Patchwork artig (Brand, 2002, S. 186) anzusehen ist.

Im Rahmen der Machbarkeitsanalyse werden Co-Benefits herausgestellt, die umweltbewusstes Verhalten wahrscheinlicher machen. Im Zuge dessen werden jedoch auch Herausforderungen und Probleme beleuchtet sowie Zielkonflikte bei der Ausbildung von umweltgerechtem Verhalten herauskristallisiert.

9.2.2.1 Co-Benefits

Mithilfe bestimmter Verhaltensweisen können sog. Co-Benefits erzielt werden. Dieser Ansatz beschreibt positive Nebeneffekte durch bestimmte Verhaltensweisen oder Handlungen (Leichenko & O'Brien, 2019, S. xii). Solche Vorteile gehen über den Klimaschutz hinaus (Wynes & Nicholas, 2017, S. 6). In der Klimawandel- und Umweltkommunikation wird in diesem Zusammenhang der Begriff der *Win-Win-Situationen* verwendet (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 248). Co-Benefits nehmen einen hohen Stellenwert in Bezug auf die notwendige positive Motivation für Verhaltensänderungen ein (Schahn & Giesinger, 1993, S. 46).

Co-Benefits – Mobilität

Ein Interviewpartner sagt wie folgt aus:

„Ich sollte mich mehr bewegen; einfach für mich selber tun und mein Auto stehen lassen, weil Sprit kostet auch nur Geld und das ist auch wieder so ein Ding: Hätte ich da vielleicht mehr Geld, könnte ich das vielleicht in meine Ernährung stecken, beispielsweise“ (Interview Nr. 4, Pos. 40).

Im Kontext dieser Aussage sind Co-Benefits zu erkennen: Durch einen Autoverzicht würde die Person sich laut eigenen Aussagen vermutlich mehr bewegen und hätte gleichzeitig mehr finanzielle Ressourcen – die beispielsweise in eine gesunde Ernährung investiert werden könnten.

Gleichzeitig könnte durch eine Reduzierung des MIVs allgemein ein attraktiver Raum der Öffentlichkeit gestaltet werden. Eine Person spricht konkret die parkenden Autos an (Interview Nr. 6, Pos. 67). Parkende Autos stellen tatsächlich ein ernst zu nehmendes Problem dar, da ein Pkw durchschnittlich mehr als 23 h pro Tag geparkt ist – davon etwa 20 h am Wohnort. In Metropolen werden davon über die Hälfte der Pkws im öffentlichen Straßenraum abgestellt (infas, 2018, S. 5). Wenn diese nicht oder nur in begrenztem Ausmaße von parkenden Pkws eingenommen werden würden, könnten die Flächen für Erholung und Aufenthalt im Sinne einer Steigerung der Lebensqualität genutzt werden (BMUB, 2016, S. 30), was ebenso von den Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt gefordert wird (vgl. Kapitel 8.3). Ferner ergibt sich ein positiver Nebeneffekt im Sinne der Gesundheit. Eine Hauptquelle für Lärm ist unter anderem der Straßenverkehr (Dierkes & Fietkau, 1988, S. 75). Die Emissionen durch hohes Verkehrsaufkommen gefährden zusätzlich die menschliche Gesundheit. Laut Bundesministerium für Umwelt et al. (2016, S. 30) entstehen durch Feinstaub 42.000 vorzeitige Todesfälle jährlich. Dieser Entwicklung könnte durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs entgegengewirkt werden (Schahn & Giesinger, 1993, S. 46).

Laut Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. (2018, S. 3) schafft eine Förderung des Fahrradverkehrs ebenso wie die Reduzierung der Pkws eine höhere Aufenthaltsqualität. Fahrradfahren fördert ebenfalls die Gesundheit. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. (2018, S. 3) gibt an, dass 30 min Fahrradfahren pro Tag das Risiko eines Herzinfarktes um 25 % senkt. Ferner hat die Bewegung positive Auswirkungen auf das Immunsystem und das Stressempfinden sowie wirkt bei Arthrose und Rückenbeschwerden vorbeugend. Die Nutzung des ÖPNVs stößt auch auf Co-Benefits neben der Schonung der Umwelt, wie die Vermeidung von Stress (Schahn & Giesinger, 1993, S. 46) und einem hohen Komfort (Interview Nr. 3, Pos. 54).

Co-Benefits – Ernährung

Im Ernährungsbereich sind weitere Co-Benefits zu finden. Wissenschaftliche Studien bestätigten, dass ein verminderter Fleischkonsum zum einen THG-Emissionen reduziert und zum anderen Ernährungsrichtlinien für die eigene Gesundheit entsprechen kann (Macdiarmid et al., 2016, S. 488). Langzeitstudien an Vegetariern kamen sogar zu dem Ergebnis, dass diese seltener an chronischen Krankheiten erkranken und eine höhere

Lebenserwartung haben (Hauner, 2017, S. 32–33; Hu et al., 2019, S. 1547). Dem Bundesministerium für Umwelt et al. (2016, S. 45) zu Folge könnten erheblich Kosten eingespart werden, da etwa 30 % aller im Gesundheitswesen entstehenden Kosten durch Krankheiten in Folge von bestimmten Ernährungsfaktoren begünstigt werden.

Aufgrund des hohen Umwelteinflusses von Fleisch und anderen tierischen Produkten auf den anthropogenen Klimawandel (vgl. Kapitel 4.2) (Almiron & Zoppeddu, 2015, S. 1) sollte es das Ziel sein, diese ernährungsbasierten Emissionen zu reduzieren (Hyland et al., 2017, S. 189). In vielen wissenschaftlichen Diskussionen über eine nachhaltige und gesunde Ernährung steht die Reduktion von Fleischkonsum im Mittelpunkt (Macdiarmid et al., 2016, S. 487).

9.2.2.2 Herausforderungen und Probleme bei umweltspezifischen Fragestellungen

Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass umweltbezogene Verhaltensänderungen nicht ohne weiteres möglich sind und mit diversen Herausforderungen und Problemen einhergehen (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 12). Ein Interviewpartner sieht folgende vorherrschende Situation als problematisch an:

„Und, also die Grundidee von jeder, ist ja, Industrie sagt "Politik und Verbraucher muss etwas machen"; die Politik sagt, "Industrie und Verbraucher muss etwas machen" und der Verbraucher sagt, "die Industrie und Politik muss etwas machen". Und im Endeffekt macht keiner etwas." (Interview Nr. 3, Pos. 24).

Diese von vielen Menschen unterstützte Sichtweise (Hellbrück & Kals, 2012, S. 108) hat enorme Tragweite. In diesem Kapitel soll allerdings nur darauf eingegangen werden, warum Individuen in ihrem Alltag ihre Verhaltensintentionen nur bedingt umsetzen (Interview Nr. 6, Pos. 60), obwohl sie um den Klimawandel besorgt sind (Gifford et al., 2018, S. 162).

Charakteristika des Klimas

Die Beziehungen zwischen der Änderung der Emissionen und der Reaktion des Klimasystems darauf ist komplex. Das Klimasystem ist unter anderem aufgrund der langen Lebensdauer von vielen Treibhausgasen als träge zu kennzeichnen (IPCC, 2013b, S. 59). Hinzu kommt der dynamische (Newell et al., 2014, S. 450) Systemcharakter (vgl. Kapitel 3) von Umweltproblemen (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 560). Außerdem wird von einem Befragten die Komplexität der globalen Zusammenhänge angesprochen (Interview Nr. 5, Pos. 160). Ekardt (2016, S. 126–127) verweist darauf, dass die Wissenschaft selbst vor Unsicherheiten steht. Beispielsweise ist die Vorhersage zukünftiger Entwicklungen in Ökosystemen schwierig (Rahmstorf & Schellnhuber, 2018, S. 72). Zwischen dieser globalen und systemischen Denkweise und dem lokalen Verhalten eine

Brücke zu bauen, fällt vielen Individuen schwer (O'Donoghue & Roncevic, 2018, S. 36). Für manche Personen scheint der Klimawandel nicht greifbar und weit entfernt (z.B. Interview Nr. 4, Pos. 70), denn langfristige Auswirkungen scheinen für Individuen von geringer Relevanz (Ranke, 2019, S. 20). Interviewpartner Nr. 4 gibt an froh zu sein, wenn er die Auswirkungen des Klimawandels zu einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr erfahren müsse (Interview Nr. 4, Pos. 72). Newell et al. (2014, S. 453) gibt den Hinweis, dass persönliche Erfahrungen der Klimawandelfolgen das eigene Verständnis fördern können und die Handlungsbereitschaft zu umweltfreundlichen Verhaltensweisen beeinflussen können.

Allmende-Klemme

Das schon in Kapitel 3.3 genannte sozio-ökologische Dilemma besteht als weitere Herausforderung in Bezug auf die Förderung von umweltgerechtem Verhalten. Bei umweltschädigendem Verhalten entsteht ein kurzfristiger individueller Nutzen, welcher i.d.R. die entstehenden langfristigen Schäden der Allgemeinheit heruntergebrochen auf das Individuum übertrifft (Kals, 1996, S. 5; Schahn & Giesinger, 1993, S. 34). Eine intensive Nutzung der kollektiven Güter erscheint damit rational gesehen sinnvoll, doch führt dies eine Übernutzung der Allmende herbei. Der eigene Beitrag im Verhältnis zur Summe aller Beiträge erscheint verschwindend gering (Brand, 2002, S. 186; DeSombre, 2018, S. 24; Hanss & Böhm, 2010, S. 47), was eine große Hemmschwelle für den Umweltschutz darstellt (Hellbrück & Kals, 2012, S. 108). Das könnte Teil des Problems sein, denn es ist schwierig die eigene Verantwortlichkeit im großen Systemkomplex zu erkennen (DeSombre, 2018, S. 23). In einer Studie von Macdiarmid et al. (2016, S. 490) wurde festgestellt, dass sich manche Untersuchungsteilnehmer*innen machtlos fühlten, ihren Einfluss auf die Umwelt zu reduzieren (Macdiarmid et al., 2016, S. 490).

Ich-Bezogenheit

Entsprechend des Menschenbildes von Homo Oeconomicus (vgl. Kapitel 5.2) strebt jedes Individuum eine Gewinnmaximierung an (Schubert, 2000, S. 44). Diese Ich-Bezogenheit wird in einem Interview deutlich, wobei der Wunsch formuliert wird, in jedem Fall das Beste für sich selbst zu machen (Interview Nr. 4, Pos. 42). Demnach muss der Wille da sein, das eigene Verhalten zu ändern, um umweltfreundliches Verhalten zu erlangen. Interviewpartner Nr. 4 möchte beispielsweise sein Verhalten in Bezug auf seinen Fleischkonsum nicht ändern (Interview Nr. 4, Pos. 28). Er gibt an, keine externen Anregungen anzunehmen, da er sich frei entscheiden möchte (Interview Nr. 4, Pos. 30) und kaum Berührungspunkte mit dem Thema Klima und Umwelt hat. Er fühle sich nicht berufen (Interview Nr. 4, Pos. 76). Zu einem ähnlichen Ergebnis kamen auch Macdiarmid et al. (2016, S. 487), die in ihrer Studie einen allgemeinen Widerstand der Befragten bezüglich der Minderung ihres Fleischkonsum feststellen konnten. Dabei ist anzumerken, dass

lediglich umweltbewusste Verhaltensweisen aus eigener Überzeugung und intrinsischer Motivation einen langfristigen Erfolg versprechen (Hellbrück & Fischer, 1999, S. 571).

Vielfalt an Gründen für das Verhalten

Es geht jedoch nicht nur um den Umweltschutz. Viele weitere Aspekte spielen bei der Betrachtung von umweltrelevanten Verhalten eine entscheidende Rolle (Schahn & Matthies, 2008, S. 672). Umweltfreundliche Verhaltensweisen beinhalten häufig Bedenken bezüglich der Machbarkeit (vgl. Kapitel 9.1.2) wie den finanziellen Kosten oder der Bequemlichkeit. Diesen Gedanken stehen Aspekten der langfristigen Erwünschtheit gegenüber – beispielsweise der Reduktion des individuellen CO₂-Fußabdrucks (Newell et al., 2014, S. 454). Littig (1995, S. 121) bemerkt, dass in den wenigsten Situationen der Umweltschutz das Hauptmotiv des Verhaltens darstellt. Denn ebenfalls Personen, die im Sinne des Umweltschutzes handeln möchten, gestalten ihre alltäglichen Entscheidungen nicht immer nach der besten Möglichkeit für die Umwelt (DeSombre, 2018, S. 158–159). Ein Beispiel hierfür ist die Aussage eines Interviewpartners, der sagt, dass er das eigene Hobby und das Freizeiterleben über den Umweltschutz stelle (Interview Nr. 3, Pos. 20; 22). Interviewpartner Nr. 2 ordnet, wie auch Preisendörfer et al. (1999, S. 7), Umweltaspekte als nahezu unbedeutenden Randeffekt ein (Interview Nr. 2, Pos. 44). Eine befragte Person beschreibt das Zusammenspiel von mehreren Faktoren als „Wechselspiel aus Ökologie, Preis, Aufwand“ (Interview Nr. 3, Pos. 30).

Gewohnheiten

Letztere Schwierigkeit lösen Gewohnheiten aus, denn umweltfreundliche Verhaltensweisen verlangen oftmals eine Änderung der Routine, allerdings sind diese schwer zu durchbrechen (Tol, 2019, S. 15). Ein typisches Beispiel für eine routinierte Verhaltensweise ist der von drei Interviewpartner*innen angesprochene tägliche Weg zur Arbeit mit dem Pkw, denn die Alltagsmobilität ist hauptsächlich von Routinen geprägt (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 40). Weitere Beispiele sind im Ernährungsbereich zu finden (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 12).

Allerdings folgt etwa die Hälfte aller menschlichen Verhaltensweisen Gewohnheiten. Bei Routinehandlungen werden Informationen im Entscheidungsprozesse nicht rational betrachtet (DeSombre, 2018, S. 107–109), da sie nicht nur häufig ausgeführt werden sondern zusätzlich mit einer geringen kognitiven Steuerung verbunden sind (Lüdemann, 1997, S. 72). Bei der morgendlichen Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit werden die vorhandenen Alternativen mit deren jeweiligen Vor- und Nachteilen nicht mehr intensiv gegeneinander abgewogen, sondern es wird anstatt dessen bei einem Verhaltensziel automatisch eine bestimmte Antwort abgerufen (z.B. Ich fahre Auto) (Harms & Probst, 2008, S. 84).

Es ist weiterhin zu beachten, dass Einstellungen nur sehr schwer zu verändern sind und dies nur mit einem hohen Zeitaufwand verbunden ist. Zum einen da sie beständig sind, zum anderen durch die indirekte Beziehung zwischen Einstellungen und Verhalten (DeSombre, 2018, S. 67). Ein Beispiel hierfür ist der prozesshafte Charakter der Reduzierung des Fleischkonsums von Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 22). Die genannten Herausforderungen sind nicht als abgeschlossen anzusehen. An dieser Stelle möchte die Autorin auf eine Zusammenstellung an psychologischen Barrieren, die sog. *dragons of inaction* in Gifford et al. (2018, S. 164) verweisen.

9.2.2.3 Zielkonflikte

Umweltrelevante Entscheidungen sowie das Umweltverhalten ziehen zahlreiche Zielkonflikte mit sich. Häufig müssen in einem Bereich Abstriche gemacht werden, um ein gesetztes Ziel zu erlangen (Hirschfeld et al., 2017, S. 321). Anhand der Zielkonflikte und der im vorangegangenen Abschnitt erklärten Herausforderungen lässt sich erklären, warum nur wenige Personen umweltgerecht handeln, auch wenn die Situation mehr Vorteile als Nachteile (wie Zeitaufwand oder höhere finanzielle Kosten) mit sich bringt (Schahn & Giesinger, 1993, S. 33–34).

Zielkonflikte – Mobilität

Beispielsweise scheinen Zeit und Beruf eng miteinander verbunden zu sein (Interview Nr. 4, Pos. 36). Besonders im Mobilitätsbereich nimmt Zeit eine entscheidende Rolle ein (Preisendörfer, 1999, S. 128). Jedes Individuum hat nur begrenzt Zeit zur Verfügung, in der er*sie vielen Belangen gerecht werden möchte (DeSombre, 2018, S. 59). Beispielsweise erlebt Interviewpartnerin Nr. 6 im Bereich ihrer alltäglichen Mobilität einen Zielkonflikt: Zum einen möchte sie sich möglichst umweltschützend verhalten (Interview Nr. 6, Pos. 18), doch scheint es zeitlich nicht machbar zu sein, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt des Autos zur Arbeit zu fahren und ihre Tochter in den Kindergarten zu bringen und anschließend abzuholen (Interview Nr. 6, Pos. 20). Dieser Zielkonflikt aufgrund von mangelnden Verkehrsalternativen ist zwar für ländliche Gebiete typisch, doch scheint entsprechend des genannten Beispiels ebenso in Städten vorzukommen. Dieses Beispiel verdeutlicht jedoch, dass das Umweltverhalten nicht nur vom Maß an Umweltbewusstsein abhängig ist (Billig, 1995, S. 90–92).

Daneben ist ein Zielkonflikt zwischen Ökologie und Freizeit möglich: Interviewpartner Nr. 3 versucht zwar, sich ökologisch korrekt zu verhalten, doch möchte auf der anderen Seite gerne Urlaubsreisen in seiner Freizeit unternehmen (Interview Nr. 3, Pos. 22).

Ein weiterer Zielkonflikt, welcher jedoch nicht explizit in den Interviews beleuchtet wurde, ist die Widersprüchlichkeit kultureller Werte. Dominierende gesellschaftliche Werte wie

ein hoher materieller Lebensstandard inkl. Auto sowie Fernreisen stehen in Kontrast zu der geforderten Umwelt- und Nachhaltigkeitsdebatte. Diese umweltbezogenen Leitbilder stehen in Konkurrenz zu anderen aufgestellten Leitbildern (Brand, 2002, S. 185). Der Pkw steht in der automobilen Gesellschaft (Huber, 2001, S. 403) für Freiheit (Interview Nr. 5, Pos. 70) und Unabhängigkeit und nimmt somit einen hohen symbolischen Wert in der täglichen Verkehrsmittelwahl ein (Pofertl et al., 1997, S. 122; Schahn & Giesinger, 1993, S. 148). Solange dies weiterhin der Fall ist, setzen sich umweltfreundlichere Alternativen nur schwer durch (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 40).

Zielkonflikte – Ernährung

Bei der Ernährungsweise steht bei vielen Personen die Gesundheit im Vordergrund (vgl. Kapitel 9.1.2). Da noch kein wissenschaftlicher Konsens vorhanden ist, wird die Entscheidung diesbezüglich erschwert (Hauer, 2017, S. 35). Eine vegane Ernährung scheint nicht zwangsläufig gesund (Hyland et al., 2017, S. 190) und für bestimmte Personengruppen wie Schwangere und Stillende laut Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2019, S. 6) nicht empfehlenswert. In solchen Situationen, die auch Interviewpartnerin Nr. 6 durchlebte, gilt es, die einzelnen Faktoren wie Umweltschutz, Gesundheit und Ethik abzuwägen (Interview Nr. 6, Pos. 18).

Ein Zielkonflikt bezüglich des Fleischkonsums besteht bei Interviewpartner Nr. 3: Er versucht zwar seinen Fleischkonsum im Sinne des Klimaschutzes zu minimieren, doch gibt an, gerne Fleisch zu essen. Diesen Konflikt löst er anfangs durch den Kompromiss, nur am Wochenende Fleisch zu essen (Interview Nr. 3, Pos. 22). Die Reduktion des Fleischkonsums bringt er zudem mit dem Gesundheitsfaktor in Verbindung, denn eine vegane Ernährung ist in seinen Augen nicht gesund (Interview Nr. 3, Pos. 46). Weiterhin scheint bei einer veganen Ernährung sinnvoll zu sein, Nahrungsergänzungsmittel (Interview Nr. 3, Pos. 46) aufgrund kritischer Nährstoffe wie Protein, Eisen oder Jod (BMEL, 2019, S. 6) in Erwägung zu ziehen. Allerdings steht fest, dass die Lebensmittelauswahl für eine gesundheitsfördernde Ernährungsweise ausschlaggebend ist (Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V., 2020, S. 12). Für manche Menschen besteht jedoch die Frage nach Alternativen, denn vegane Ersatzprodukte stellen zum Beispiel für Gesprächspartner Nr. 4 keinen adäquaten Fleischersatz dar. Er möchte zwar seinen Fleischkonsum gerne reduzieren, da er sich der Gesundheitsproblematik bewusst ist, doch fehlt es ihm an Alternativen und Motivation (Interview Nr. 4, Pos. 48).

9.2.3 Wünsche an eine attraktive Innenstadt

Die Auswertung der Mental Maps (vgl. Kapitel 8.3) ergab weitere interessante Aspekte bezüglich des Umweltbewusstseins und der Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. Einige angesprochenen Aspekte wurden im vorangegangenen

Diskussionsteil im Zuge der Verknüpfung der einzelnen Forschungsfragen schon aufgegriffen. Es ist eine Kluft zwischen den Einstellungen und dem angegebenen Verhalten zu vernehmen (vgl. Kapitel 8.1.4).

Allgemein ist interessant, dass der Bereich Mobilität von den Befragten häufig in den Augenschein genommen wurden, wie in der von der Autorin erstellten kombinierten Mental Map (Abbildung 10) ersichtlich wird. Der Wunsch einer autoarmen bzw. autofreien Innenstadt von einigen Befragten (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 74; 76; Interview Nr. 3, Pos. 98; 101-102) steht teilweise gegensätzlich zum angegebenen Mobilitätsverhalten. Es kann eine Verbindung zu dem Wunsch nach einem attraktiveren Angebot des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖPNV) (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 80) hergestellt werden. Hier scheinen ebenfalls Abweichungen zwischen Verhalten und den Vorstellungen der Zukunft bzw. Wünsche an die Gegenwart vorhanden zu sein.



Abbildung 10. Zusammenführung der erstellten Mental Maps durch die Interviewpartner*innen (eigene Darstellung, Quelle: Interviews).

In der Mental Map sind diverse Aspekte abgebildet: Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Plätze zum Verweilen, ein Park, Gewässer, ÖPNV-Haltestellen, ein Krankenhaus, (Fachwerk-)Häuser, Bäume sowie ein Fahrradweg.

Auffallend ist ein großer Grünflächenanteil in den gezeichneten Mental Maps, wie auch in der von der Autorin alle Mental Maps der Interviewpartner*innen kombinierenden Mental Map erkenntlich wird. Die Integration natürlicher Elemente sowie ein größerer Anteil an Grünflächen könnten die Aufenthaltsqualität innerstädtisch erheblich aufwerten (Aeschbach & Foshag, 2015, S. 58).

9.3 Limitationen der Arbeit

Obleich viele relevante Informationen in Bezug auf die formulierten Forschungsfragen erhoben worden sind, ist es trotz alledem wichtig, die Grenzen dieser Arbeit zu betrachten.

An der eigenen Forschung kann erstens kritisiert werden, dass eine umfangreichere Modifikation des Fragebogens im Anschluss an das Probeinterview hätte stattfinden können. Damit hätte vermutlich verhindert werden können, dass die Formulierung der ersten Forschungsfrage im ersten Interview (Interview Nr. 1, Pos. 6) falsch aufgefasst wurde. Die erste Leitfrage bezüglich des Verhaltens (vgl. Anhang A) wurde das Wort *Konsumverhalten* in *Ernährungsverhalten* umgewandelt. Zudem konnte die Forschende im Nachhinein an einigen Stellen während der Interviews feststellen, dass die Formulierung der Fragen die Antworten der Interviewpartner*innen vermutlich beeinflusst wurden (Interview Nr. 1, Pos. 31-32; 37-38; 61-62; Interview Nr. 2, Pos. 95; 133; Interview Nr. 5, Pos. 89-90). Außerdem ist die Wahl der gestellten Fragen kritisch zu beleuchten: Wie sinnvoll ist beispielsweise die Frage nach dem regulären Lebensmitteleinkauf, vor allem bei Personen, die selten einkaufen gehen (vgl. Interview Nr. 2, Pos. 30)? Ferner stellte sich die Frage nach den Vorlieben beim Fleischkonsum als wenig aufschlussreich dar, da klimabezogene Entscheidungen der Fleischsorte bei keinem der Befragten eine Rolle zu spielen scheinen. Die Selbsteinstufung des eigenen Umweltbewusstseins und -wissens ist insofern als problematisch einzustufen, als dass niedrige Skalawerte nicht eindeutig zu interpretieren sind: Sie können genauso von Umweltschützer*innen als auch von weniger umweltorientierten Personen stammen (Bodenstein et al., 1997, S. 47).

Bei der Auswertung waren die Aussagen der Gesprächspartner*innen an einigen Stellen unklar und lassen Interpretationsspielraum (z.B. Interview Nr. 2, 90; Interview Nr. 3, Pos. 10; Interview Nr. 5, Pos. 52). An wiederum anderen Stellen der Interviews ist zu hinterfragen, inwiefern die Behauptung zu einer anderen Aussage derselben Person passt. Beispielsweise gibt eine befragte Person erst an, immer zu Fuß zur Arbeit zu laufen (Interview Nr. 2, Pos. 18), doch gesteht dann ein, dass es Ausnahmen gebe (Interview Nr. 2, Pos. 20). Gesprächspartner Nr. 4 sagt aus, dass sein Fahrrad momentan nicht genutzt werden würde (Interview Nr. 4, Pos. 4), doch gibt im weiteren Interviewverlauf an, es zu nutzen (Interview Nr. 4, Pos. 8). Fragwürdig ist obendrein die Tatsache, dass Interviewpartnerin Nr. 1 Fahrradfahren erst in Bezug auf eine attraktive Innenstadt erwähnt (Interview Nr. 1, Pos. 88), doch selbst hauptsächlich mit dem Pkw fährt. Generell bleibt ungeklärt, warum sich die Befragten für eine attraktive Innenstadt keine oder nur wenige Autos wünschen (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 74; 76), doch mehrere der Interviewpartner*innen den Pkw als ihr

Hauptverkehrsmittel angeben. Eine mögliche Erklärung für diese scheinbaren Widersprüche liegt in der sozialen Erwünschtheit. Selbstauskünfte über das eigene Verhalten tendieren zu ökologisch korrekten Antworten, wodurch die eigene Darstellung des Verhaltens oftmals beschönigt und damit verzerrt wird (Rhein, 2006, S. 94; Schahn & Matthies, 2008, S. 665). Dies muss in Bezug auf das selbstberichtete Verhalten statt der Untersuchung des tatsächlichen Verhaltens berücksichtigt werden (Gatersleben, 2019, S. 162).

Zudem birgt qualitative Forschung Gefahren (Mayring, 2016, S. 150). Beispielsweise kommt es beim Transkribieren von Interviews immer zu Informationsverlusten (Kuckartz, 2010, S. 40). Die gewählte Analysemethode der Interviewanalyse wird als beschränkt beschrieben, da beispielsweise das Paraphrasieren der Aussagen interpretativ ist (J. Kruse, 2015, S. 373). Weiterhin bringt Methode Mental Maps Anwendungsprobleme mit sich. Das Zeichnen einer Karte stellt die Betroffenen vor Kompetenzängste (Helfferich, 2014, S. 253–254), die sich darin zeigen, dass sie verunsichert sind (Interview Nr. 1, Pos. 146; Interview Nr. 5, Pos. 176; 190; 194; Interview Nr. 6, Pos. 76) und ihre eigene Überforderung zugeben (Interview Nr. 6, Pos. 76). Ein Interviewpartner verweigert vorerst eine Mental Map anzufertigen (Interview Nr. 2, Pos. 138), was mit der Aussage von Helfferich (2014, S. 253–254), dass die Methode häufig auf eine geringe Bereitschaft trifft, übereinstimmt. Eine mögliche Lösung ist die Kombination des visualisierenden Verfahrens mit der Versprachlichung der Gedanken (Helfferich, 2014, S. 253–254), was in dieser Arbeit sich als hilfreich erwies (vgl. Interview Nr. 2, Pos. 148).

In den Interviews hätten weitere Themen und Teilaspekte in einem erweiterten Fragenkatalog behandelt werden können. Im Nachfolgenden sollen exemplarisch einige Anregungen für weitere mögliche Fragen (in Du-Form) gegeben werden: Welche Verkehrsmittel stehen für dich im Alltag zur Verfügung? Wie weit ist dein Arbeitsplatz oder deine Ausbildungsstätte oder auch Haltestellen des ÖPNV von deinem zuhause entfernt (Bai et al., 2020, S. 3)? Welche Rolle spielt Umweltschutz in deinem eigenen Alltag (Littig, 1995, S. 108)? Inwiefern hast du Möglichkeiten im Alltag zum Umweltschutz beizutragen (Kals, 1996, S. 40)? Inwieweit findest du persönlich höhere Preise im Zuge des Umweltschutzes akzeptabel (Biebeler, 2000, S. 84)? Wärest du zu einer Reduzierung deines Fleischkonsums im Sinne des Umweltschutzes bereit (Macdiarmid et al., 2016, S. 489)? Was sind deiner Meinung nach die Hauptursachen für den Klimawandel (Swim & Whitmarsh, 2019, S. 31)?

In den Bereichen Mobilität und Ernährung hätten weitere Aspekte abgefragt werden können, wie z.B. die auch mit Treibhausgasen verbundene Lebensmittelverschwendung (IPCC, 2019, U9). Doch allgemein gilt die Betrachtung der THG in Bezug auf den

Klimawandel als eine eingeschränkte Perspektive auf die Komplexität von umweltbezogenen Entscheidungen (Veeramani et al., 2017, S. 1404). Kritische Stimmen vertreten die Meinung, dass die Reduzierung des eigenen Fleischkonsums nicht zwangsläufig zu einer THG-Reduktion führt (Hyland et al., 2017, S. 191), da teilweise Gemüse wie Salat aus Gewächshäusern einen signifikanten Einfluss in Folge von THG-Emissionen haben (Veeramani et al., 2017, S. 1400). Ferner ist festhalten, dass im Rahmen dieser Arbeit zu wenige Daten aufgrund der geringen Zahl an durchgeführten Interviews erhoben worden sind, als dass belastbare Aussagen getroffen werden könnten.

Abschließend ist auf ablehnende Stimmen in der Literatur gegenüber der Vorstellung, dass Individuen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz beitragen können (Hanss & Böhm, 2010, S. 65; Klein, 2019, S. 147; 152). Die Autorin dieser Arbeit ist sich durchaus bewusst, dass individuelle Verhaltensänderungen nicht die alleinige Lösung für die Lösung von Umweltproblemen ist (DeSombre, 2018, S. 4). Es geht vielmehr darum, die Gründe für das Verhalten herauszustellen und gemeinsam effektive Wege im Sinne des Klimaschutzes zu finden.

9.4 Implikationen für zukünftige Forschung

In diesem Kapitel wird Kritik an der Umweltbewusstseinsforschung generell geübt und Anregungen für weitere Forschungsarbeiten gegeben.

9.4.1 Kritik an bisheriger Umweltbewusstseinsforschung

Hauptkritikpunkt an der bisherigen Umweltbewusstseinsforschung gilt der Operationalisierung von umweltbewusstem Verhalten (Huber, 2001, S. 402; Littig, 1995, S. 71): Die Selbstauskünfte der Befragten über das eigene Verhalten (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 116; Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27; Kuckartz, 1995, S. 74) oder Verhaltensintentionen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 37) bilden die Basis der Forschung, doch diese beiden Untersuchungsbereiche sind keinesfalls mit dem tatsächlichen Verhalten gleichzusetzen (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 27). Die Überlappung beträgt laut einer Metaanalyse lediglich 21 % (Kormos & Gifford, 2014).

Weiterhin wird an der Umweltbewusstseinsforschung das Fehlen einer aufschlussreichen und wissenschaftlich fundierten Theorie kritisiert (Kuckartz, 1995, S. 82; Pöferl et al., 1997, S. 23). Das Theoriedefizit wird insbesondere in der Uneinheitlichkeit des Begriffs Umweltbewusstsein sichtbar (Hunecke, 2000, S. 47) und ist insofern als problematisch anzusehen, als dass die einzelnen Studien nur begrenzt vergleichbar sind (Haan & Kuckartz, 1996, S. 57).

Überdies werden in der Regel das allgemeine Umweltbewusstsein und dessen Dimensionen untersucht, während konkrete Verhaltensweisen abgefragt werden (Littig, 1995, S. 71), wenn eine Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten festzustellen ist (Preisendörfer, 1999, S. 74). Wäre diese geringe Korrelation ebenso bei der Abfrage von spezifischen Einstellungen und dementsprechenden spezifischen Verhaltensweisen vorzufinden? Interessant ist zusätzlich die Tatsache, dass die Gruppe umweltbewusster Personen sehr heterogen sein kann: Es sind sowohl Personen mit eindeutig pro-ökologischen Ansichten und nur leicht überdurchschnittlichen umweltbewussten Verhaltensweisen vorzufinden, als auch Personen mit klar umweltbewusstem Verhalten und einem nur wenig überdurchschnittlichen Maß an umweltbewussten Einstellungen (Scholl et al., 2016, S. 20).

Bei bisherigen Forschungen handelt es sich bei etwa 85 % um kurzfristige einmalige Erhebungen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 55), die häufig nur eine kleine Stichprobe umfassen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 45). Insofern lassen sich langfristige Entwicklungen und Widersprüchlichkeiten selten erfassen (Haan & Kuckartz, 1996, S. 55). Oftmals werden darüber hinaus Teilgruppen der Bevölkerung untersucht, wobei der Bildungssektor wie Schüler*innen oder Studierende stark überrepräsentiert sind (Haan & Kuckartz, 1996, S. 56). Bedingt durch die Orientierung der Wissenschaft an der gesellschaftspolitischen Diskussion wurden in einem Großteil der Studien für die Umwelt kaum relevante Verhaltensaspekte (z.B. die Verwendung von Plastiktüten) untersucht (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 106).

9.4.2 Anregungen an künftige Forschung

Wie zuvor kritisiert wurde, werden häufig nur kurzfristige und auftragsgebundene Untersuchungen betrieben. In Zukunft sollten vermehrt Langzeitstudien mit einer größeren Stichprobe (Dierkes & Fietkau, 1988, S. 7; Haan & Kuckartz, 1996, S. 45) und einer möglichst kurzen Zeitdifferenz zwischen den einzelnen Erhebungen (Lüdemann, 1997, S. 151) aufgesetzt werden. Denkbar wären Studien zum tatsächlichen Umweltverhalten anhand von Beobachtungsauswertungen (Gatersleben, 2019, S. 162; Kuckartz, 1995, S. 75). Ferner sollten die abgefragten Variablen des gleichen Spezifikationsniveaus sein (Kals, 1996, S. 35).

Folgende Fragen könnten durch zukünftige Forschung beantwortet werden: Welche Faktoren bestimmen das Maß an Umweltbewusstsein maßgeblich? Inwiefern stehen die einzelnen Dimensionen von Umweltbewusstsein sowie weitere Komponenten wie Kontrollattributionen und die persönliche Betroffenheit zueinander (Grunenberg & Kuckartz, 2003, S. 242)? Inwiefern können Verhaltensweisen umweltrelevante Einstellungen

verändern (Littig, 1995, S. 57)? Wie ist Umweltverhalten in das alltägliche Verhalten eingebettet (Kuckartz, 1995, S. 75)? Wie detailliert sollten die Kenntnisse über die Umwelt und das Klima für die Ausbildung von umweltbewussten Verhaltensweisen sein (Littig, 1995, S. 70)? Ekardt (2016, S. 665) ist der Meinung, dass die Relevanz von Wissen für tatsächliches Verhalten ohnehin überschätzt wird. Littig (1995, S. 71) schlägt das Einbeziehen von handlungsrelevantem Wissen im Alltag vor.

Außerdem könnte der Einbezug der vorhandenen Verhaltensmöglichkeiten insbesondere im Mobilitätsbereich wie dem Vorhandensein von einem entsprechenden ÖPNV-Angebot von Relevanz sein (Schahn & Giesinger, 1993, S. 33).

Erforderlich ist ein Zusammenbringen der einzelnen theoretischen Sichtweisen und Untersuchungen aus den für das Thema relevanten wissenschaftlichen Disziplinen – darunter Wirtschaftswissenschaften, Soziologie und Politologie sowie Psychologie (Dierkes & Fietkau, 1988, S. 6) und Bildungswissenschaften ebenso wie der Geographie. Es sollte ein zusammenhängendes Wissensnetz geschaffen werden, indem einzelne Studien miteinander verbunden werden (Kals, 1996, S. 53). In diesem Zusammenhang ist es von Relevanz zu beachten, inwiefern die abgefragten Aspekte des Umweltbewusstseins für die Umwelt relevant sind (Kuckartz, 1998, S. 85).

10 Fazit

Abschließend sollen wesentliche Aspekte der Arbeit festgehalten sowie ein Ausblick gegeben werden.

10.1 Zusammenfassung

Die Hauptursache des anthropogenen Klimawandels ist der Mensch (Brönnimann, 2018, S. 267; Bush, 2020, S. 62; IPCC, 2013b, S. 46; Newell et al., 2014, S. 444). Menschliches Verhalten löst eine Reihe an Umweltproblemen aus (Newell et al., 2014, S. 459) (vgl. Kapitel 3.2). Die Lösung dieser Probleme kann durch Klimaschutz sowie Verhaltensänderungen angestrebt werden (Keizer & Schultz, 2019, S. 180). Um den Kippunkt der Erde (vgl. Kapitel 3) nicht zu überschreiten, wodurch unabsehbare, schwerwiegende Folgen ausgelöst werden würden, sollte eine Erwärmung um 1,5 °C im Vergleich zu dem vorindustriellen Niveau nicht überschritten werden (BMU, 2020, S. 15; Niebert, 2016, S. 255; Ranke, 2019, S. 55). Ein Interviewpartner merkt während des durchgeführten Interviews an, dass wir den Klimawandel als große Herausforderung so schnell wie möglich bekämpfen sollten (Interview Nr. 3, Pos. 88). Da die Möglichkeiten der Anpassung begrenzt sind, ist eine Minderung der THG notwendig (DFG, 2019, S. 19). Hierfür scheint es von hoher Relevanz zu sein, dass insbesondere die wohlhabendere Weltbevölkerung ihr alltägliches Verhalten verändert und ihren Konsum einschränkt (Klein, 2019, S. 140). Es kann festgehalten werden, dass die alltäglichen Lebensbereiche Ernährung und Mobilität aufgrund der verursachten Treibhausgasemissionen einen wesentlichen Einfluss auf den anthropogenen Klimawandel haben (Wynes & Nicholas, 2017, S. 1).

Die vorliegende Studie fokussiert diese beiden Lebensbereiche und erfragt mittels problemzentrierter Interviews das Umweltbewusstsein und Umweltverhalten ausgewählter Interviewpartner*innen im Alltag. Ein bestimmtes Maß an Umweltwissen ist bei allen Befragten vorhanden. Dem Großteil der Befragten ist der CO₂-Fußabdruck bekannt und sie können zahlreiche Folgen steigender CO₂-Emissionen nennen. Der Mobilitäts- und Ernährungssektor wurde von einigen Interviewpartner*innen als CO₂-intensiver Lebensbereich eingeschätzt. Dabei wurden konkrete Verhaltensweisen wie Autofahren (Interview Nr. 4, Pos. 58; Interview Nr. 5, Pos. 128; Interview Nr. 6, Pos. 46), fliegen (Interview Nr. 1, Pos. 58-62; Interview Nr. 6, Pos. 50) und die Tierhaltung (Interview Nr. 1, Pos. 58; Interview Nr. 2, Pos. 82) genannt. Diese Aussagen sind mit empirischen Erkenntnissen in Vereinbarung zu bringen (vgl. Kapitel 9.1). Bei der Betrachtung der Pro-Kopf-Emissionen in Deutschland entfallen neben den circa 20 % für Mobilität etwa 15 % auf die Ernährung (BMU, 2020, S. 54) (vgl. Kapitel 4).

Außerdem wurden in den Interviews verschiedene Umwelteinstellungen abgefragt (vgl. Kapitel 8.1.2). Bei der Abfrage nach Assoziationen mit dem Klimawandelbegriff werden Folgen des Klimawandels benannt. Mit dem Begriff Klimawandel werden die Begriffe Katastrophe und Zerstörung (Interview Nr. 1, Pos. 74) sowie Demonstrationen assoziiert (Interview Nr. 4, Pos. 72). Der Klimawandel scheint Emotionen wie Wut (Interview Nr. 6, Pos. 60), Aggression und Trauer (Interview Nr. 4, Pos. 72) bei den Interviewpartner*innen auszulösen. Der Umweltbegriff hingegen scheint bei den Befragten positive Emotionen hervorzurufen (Interview Nr. 3, Pos. 92; Interview Nr. 5, Pos. 151-152). Die Gesprächspartner*innen scheinen sich uneinig darüber zu sein, ob die Umwelt in Gefahr ist.

Inwiefern diese Einstellungen und das Maß an Umweltwissen zu dem tatsächlichen (bzw. selbstberichteten) Verhalten passt, wurde ebenfalls untersucht. Es scheinen Abweichungen zwischen den beiden Umweltbewusstseinsdimensionen, Einstellungen und Wissen und dem umweltbezogenen Verhalten zu bestehen (vgl. Kapitel 9.1.1). Zwar ist die Einstellung zum ÖPNV eher positiv, doch stellt i.d.R. der Pkw das Hauptverkehrsmittel dar. Es ist ein gewisses Maß an Umweltwissen vorhanden, doch herrscht eine Diskrepanz zwischen Wissen und Verhalten. Für die Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten können verschiedene theoretische Erklärungsansätze (vgl. Kapitel 5) wie die Low-Cost-Hypothese, die Theorie des geplanten Verhaltens sowie Kosten-Nutzen-Erwägungen hinzugezogen werden. Entsprechend der Low-Cost-Hypothese sind Verhaltensänderungen im Verkehrsverhalten aufgrund des hohem Aufwands schwierig zu implementieren (Diekmann & Preisendörfer, 2001, S. 117–118; Preisendörfer, 1999, S. 79–80). Entsprechend der Kosten-Nutzen-Erwägungen treffen Individuen die kostengünstigste Entscheidung (Haan & Kuckartz, 1996, S. 219). Die Theorie des geplanten Verhaltens besagt, dass die Verhaltensintention ein direkter Prädiktor für das Verhalten ist (Hellbrück & Kals, 2012, S. 100). Doch ist dies tatsächlich so?

Für das alltägliche Verhalten werden in den Interviews eine Vielzahl an Gründen genannt. Die häufigsten genannten verkehrsspezifischen Gründe sind folgende: Entfernung und Distanz, finanzielle Kosten sowie Zeit und Dauer. Beispielsweise wird das Flugzeug als Verkehrsmittel bevorzugt, da es kostengünstiger sei (Interview Nr. 1, Pos. 24). In diesem Beispiel greift wieder die Low-Cost-Hypothese sowie Kosten-Nutzen-Erwägungen. Das eigene Ernährungsverhalten begründen die Interviewpartner*innen jedoch vor allem anhand des Gesundheitsaspekts sowie diversen Vorzügen von Fleisch. Der Preisaspekt wird nur von einem Interviewpartner genannt (Interview Nr. 4, Pos. 28; 34; 36). Umweltschutz im Expliziten als Grund für das eigene Verhalten wurde eher selten angesprochen. Dennoch wurden Ansatzpunkte für die Förderung von umweltbewussten Verhalten herausgearbeitet. Dabei gilt zu bedenken, dass ein unterschiedliches

Maß an Handlungsbereitschaft unter den Interviewpartner*innen vorhanden ist. Ein Teil der Befragten scheint das persönliche Verhalten nicht verändern zu wollen (Interview Nr. 4, Pos. 34; Interview Nr. 5, Pos. 79-80). Andere Personen nennen konkrete Ansatzpunkte wie den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung der Infrastruktur (z.B. im Bereich Radverkehr) (z.B. Interview Nr. 1, Pos. 88) oder eine preisliche Anpassung im Sinne einer Vergünstigung des ÖPNVs (vgl. Kapitel 8.2). Außerdem kam zur Sprache, dass politische Maßnahmen getroffen werden sollten (Interview Nr. 6, Pos. 60). Wünschenswert wäre zudem eine Aufnahme von ernährungsspezifischen Themen in den Lehrplan (vgl. Interview Nr. 1, Pos. 92; 96; 97-98) und erweiternde Informationen zu Lebensmittelprodukten (Interview Nr. 3, Pos. 34). Bei der Förderung umweltbewussten Verhaltens sind die Aspekte der Co-Benefits (vgl. Kapitel 9.2.2.1) und die mit dem Verhalten einhergehenden Zielkonflikte (vgl. Kapitel 9.2.2.3) zu beachten. Des Weiteren fallen bei umweltspezifischen Fragestellungen Herausforderungen und Probleme (vgl. Kapitel 9.2.2.2) an, die Barrieren oder Hürden für umweltbewusstes Verhalten darstellen.

Darüber hinaus wurde untersucht, welche Vorstellungen und Wünsche die Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt haben (vgl. Kapitel 8.3). Interessant ist, dass die Bereiche Mobilität und Natur häufig angesprochene Aspekte sind. Der Wunsch einer autoarmen bzw. autofreien Innenstadt von einigen Befragten (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 74; 76; Interview Nr. 3, Pos. 98; 101-102) steht teilweise konträr zum angegebenen Mobilitätsverhalten. Es kann eine Verbindung zu dem Wunsch nach einem attraktiveren Angebot des Umweltverbundes hergestellt werden (Interview Nr. 1, Pos. 88; Interview Nr. 3, Pos. 98; Interview Nr. 6, Pos. 80). Hier scheint ebenfalls eine Diskrepanz zwischen Verhalten und den Vorstellungen der Zukunft bzw. Wünsche an die Gegenwart vorhanden zu sein.

10.2 Ausblick

Offensichtlich zu sein scheint, dass die Menschheit – insbesondere die reichsten 10 % der Weltbevölkerung (Gore, 2020, S. 2) ihren derzeitigen Lebensstil nicht in diesem Ausmaß ausführen können und gleichzeitig dem Klimawandel entgegenwirken können (Ranke, 2019, S. 71). Zwar ist es der Menschheit nicht möglich, Umweltfolgen zu vermeiden (Huber, 2001, S. 168) und die meisten Aspekte des Klimawandels werden die Menschen zukünftig weiterhin begleiten, selbst wenn die Treibhausgasemissionen gestoppt werden würden (IPCC, 2013a, S. 32). Doch trotzdem scheint ein umfassender Klimaschutz in großem Maßstab unverzichtbar für den Weg aus der Klimakrise. Der Klimawandel stellt dabei eine langfristige Herausforderung dar (IPCC, 2013a, S. 6).

Im Zuge eines effektiven Klimaschutzes kann jeder Mensch einen, wenn auch beschränkten, Beitrag leisten – beispielsweise durch CO₂-einsparendes Verhalten (Hauer, 2017, S. 31). Wie Interviewpartner Nr. 3 (Pos. 74) herausstellt, ist es wichtig, sich Gedanken zu machen und das eigene Verhalten zu durchleuchten und zu reflektieren. Dabei ist herauszustellen, dass der Klimawandel kollektives Handeln erfordert (Klein, 2019, S. 96) und individuelles Verhalten nicht isoliert von den Rahmenbedingungen betrachtet werden sollte (Schahn & Giesinger, 1993, S. 47). Ein umfassender Klimaschutz beinhaltet jedoch ebenso das Engagement von Politik und Wirtschaft (Bundesministerium für Umwelt et al., 2016, S. 9). Hierbei können zum Beispiel folgende Fragen gestellt werden: Warum stellen Unternehmen nicht auf umweltfreundlichere Produkte um? Kann ein umweltbewusstes Verhalten von Seiten der Politik gefördert oder sogar erzwungen werden (Ekarth, 2016, S. 124)? Inwiefern können politische Maßnahmen eine Emissionsreduzierung herbeiführen (Gore, 2020, S. 2)? Wären neue Wirtschaftsmodelle zielführend (Gore, 2020, S. 8)? Bei der Beantwortung dieser Fragen ist das komplexe Wechselspiel der verschiedenen Akteure zu berücksichtigen (Ekarth, 2016, S. 124), wie es auch ein Interviewpartner darstellt (Interview Nr. 3, Pos. 24).

Festzuhalten ist, dass ein gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Wandel stattfinden muss, um die Begrenzung der globalen Erwärmung auf maximal 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau einhalten zu können. Die erforderliche Transformation (Mahrenholz et al., 2017, S. 336) beschreibt tiefgreifende, weitreichende und beschleunigende Änderungen bis hin zu einem Übergang (BMUB, 2016, S. 7) zu völlig neuen Mustern und Dynamiken (Hirschfeld et al., 2017, S. 316). Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) erläutert den Umfang der erforderlichen Transformationsprozesses: Tiefgreifende Änderungen in Lebensstilen, doch auch auf die Infrastruktur, Regulierungssysteme und Produktionsprozesse bezogen (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, 2011, S. 2). Ziel ist ein absolutes Minimum der globalen Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahrzehnten zu erreichen und das Ausbilden von klimaverträglichen Gesellschaften (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, 2011, S. 6). Dies erfordert ein verändertes Zusammenwirken von Gesellschaft, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, 2011, S. 2). Im Sinne einer *großen Transformation in kleinen Schritten* leistet transdisziplinäre Forschung einen wesentlichen Beitrag (Aeschbach & Foshag, 2015, S. 61). Zwar konnten in dieser Arbeit Ansatzpunkte gefunden werden, doch trotzdem bleibt die Frage bisher ungeklärt, wie eine Transformation bis hin zu einer umfassenden Etablierung umweltbewusster Verhaltensweisen im Alltag von Statten gehen könnte.

11 Literaturverzeichnis

- Aeschbach, N. & Foshag, K. (2015). Die große Transformation. *Ruperto Carola*(7), 53–61 (Zusammen wirken).
- Ajzen, I. (2011). The theory of planned behaviour: reactions and reflections. *Psychology & health*, 26(9), 1113–1127.
- Almiron, N. & Zoppeddu, M. (2015). Eating Meat and Climate Change: The Media Blind Spot—A Study of Spanish and Italian Press Coverage. *Environmental Communication*, 9(3), 307–325.
- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. (2018). *Überzeugend argumentieren: Handreichung für Radverkehrsauftragte* (Nr. 8).
- Auditcert. (2020). *Klimamanagement - der Unterschied zwischen CO₂-Fußabdruck, Treibhausgasbilanz und Ökobilanz*. <https://www.auditcert.de/klimamanagement-der-unterschied-zwischen-co2-fussabdruck-treibhausgasbilanz-und-oekobilanz/>
- Bai, L., Sze, N. N., Liu, P. & Guo Haggart, A. (2020). Effect of environmental awareness on electric bicycle users' mode choices. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 82, 102320.
- Bamberg, S. & Braun, A. (2001). Umweltbewusstsein – Ein Ansatz zur Vermarktung von Ökostrom? *Umweltpsychologie*(2), 88–105.
- Bamberg, S. & Schulte, M. (2017). Mobilitätsforschung im Spiegel der Zeitschrift *Umweltpsychologie* – Rückblick und Ausblick. *Umweltpsychologie*(1), 58–66.
- Bellebaum, A. (1983). *Soziales Handeln und soziale Normen. Sozialwissenschaften: Bd. 4*. Schöningh.
- Biebeler, H. (2000). *Soziale Normen und Umweltverhalten: Theoretische und empirische Analysen zum Einfluß normativer Überzeugungen auf das persönliche Umweltverhalten. Socialia: Bd. 42*. Verlag Dr. Kovač.
- Billig, A. (1995). Umweltbewußtsein und Wertorientierung. In G. de Haan (Hg.), *Umweltbewußtsein und Massenmedien: Perspektiven ökologischer Kommunikation* (S. 87–101). Akademie Verlag GmbH.
- Bodenstein, G., Spiller, A. & Elbers, H. (1997). *Strategische Konsumententscheidungen: Langfristige Weichenstellungen für das Umwelthandeln: Ergebnisse einer empirischen Studie*. Diskussionsbeiträge des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaft der Gerhard-Mercator-Universität.

- Brade, W. (2014). CO₂-Fußabdrücke für Milch und Milchprodukte. *Berichte über Landwirtschaft*.
- Brand, K.-W. (2002). Nachhaltig leben! Zur Problematik der Veränderung von Lebensstilen. In D. Rink (Hg.), *Reihe "Soziologie und Ökologie": Bd. 7. Lebensstile und Nachhaltigkeit: Konzepte, Befunde und Potentiale* (S. 183–204). Leske + Budrich.
- Brönnimann, S. (2018). *Klimatologie* (1. Aufl.). UTB M. Haupt Verlag.
- Brunner, K.-M., Greyer, S., Jelenko, M., Weiss, W. & Astleithner, F. (2007). *Ernährungswandel im Wandel: Chancen für Nachhaltigkeit*. Springer-Verlag.
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft. (2019). *Kompass Ernährung Ausgabe 2/2019*.
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft. (2020). *Deutschland, wie es isst: Der BMEL-Ernährungsreport 2020* Der BMEL-Ernährungsreport 2020.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz & Bau und Reaktorsicherheit. (2016). *Nationales Programm für nachhaltigen Konsum: Gesellschaftlicher Wandel durch einen nachhaltigen Lebensstil*.
- Bundesministerium für Umwelt & Naturschutz und nukleare Sicherheit. (2019). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. (2020). *Klimaschutz in Zahlen: Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik*. Ausgabe 2020. Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2016). *Den ökologischen Wandel gestalten: Integriertes Umweltprogramm 2030*.
- Bush, M. J. (2020). *Climate Change and Renewable Energy: How to End the Climate Crisis*. Springer International Publishing.
- Clayton, S. D. & Manning, C. M. (2018). Introduction: Psychology and climate change. In S. D. Clayton & C. M. Manning (Hg.), *Psychology and climate change: Human perceptions, impacts, and responses* (S. 1–9). Academic Press.
- DeSombre, E. R. (2018). *Why Good People Do Bad Environmental Things* (Bd. 1). Oxford University Press.
- Deutsche Forschungsgemeinschaft. (2019). *Climate Engineering und unsere Klimaziele – eine überfällige Debatte: Schwerpunktprogramm 1689 der Deutschen Forschungsgemeinschaft*.

- Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V. (2020). *Ausgewählte Fragen und Antworten zu veganer Ernährung*.
- Deutsches Institut für Urbanistik (2012). Fahrradnutzung im Städtevergleich. *Forschung Radverkehr*.
- Diekmann, A. & Preisendörfer, P. (2001). *Umweltsoziologie: Eine Einführung*. Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH.
- Dierkes, M. & Fietkau, H.-J. (1988). *Umweltbewußtsein - Umweltverhalten*. Materialien zu Umweltforschung, No. 15. Kohlhammer Verlag.
- Ekardt, F. (2016). *Theorie der Nachhaltigkeit: Ethische, rechtliche, politische und transformative Zugänge – am Beispiel von Klimawandel, Ressourcenknappheit und Welt-handel* (2., vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage). Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.
- Fischer, H. (2000). *Treibhauseffekt* [Lexikon der Geowissenschaften]. Spektrum Akademischer Verlag. <https://www.spektrum.de/lexikon/geowissenschaften/treibhauseffekt/16900>
- Flämig, H., Gertz, C. & Mühlhausen, T. (2017). Personen und Güterverkehr. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöllner (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (S. 215–223). Springer Spektrum.
- Flick, U. (2011). *Qualitative Forschung: Eine Einführung* (3., aktualisierte Auflage). Springer.
- Flick, U. (Hg.). (1995). *Grundlagen Psychologie. Handbuch qualitative Sozialforschung: Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen* (2. Aufl.). Beltz, Psychologie-Verl.-Union.
- Forschung für Nachhaltige Entwicklung. (2014). *Soziale Dimensionen von Klimaschutz und Klimawandel Sozial-ökologische Forschung*. <https://www.fona.de/de/massnahmen/foerdermassnahmen/archiv/soziale-dimensionen-von-klimaschutz-und-klimawandel.php>
- Fridays for Future. (2019). *#FFFfordert: Wir haben gesprochen, jetzt müsst ihr handeln!* <https://fridaysforfuture.de/ffffordert/>
- Gatersleben, B. (2019). Measuring Environmental Behaviour. In L. Steg & J. I. M. de Groot (Hg.), *Environmental psychology: An introduction* (S. 157–166). Wiley Blackwell.

- Gifford, R., Lacroix, K. & Chen, A. (2018). Understanding responses to climate change: Psychological barriers to mitigation and new theory of behavioral choice. In S. D. Clayton & C. M. Manning (Hg.), *Psychology and climate change: Human perceptions, impacts, and responses* (S. 161–179). Academic Press.
- Girod, B., van Vuuren, D. P. & Hertwich, E. G. (2014). Climate policy through changing consumption choices: Options and obstacles for reducing greenhouse gas emissions. *Global Environmental Change*, 25, 5–15.
- Gömann, H., Frühauf, C., Lüttger, A. & Weigel, H.-J. (2017). Landwirtschaft. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöller (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (183-191). Springer Spektrum.
- Gönner, I. (2007). Wie wollen wir in 30 Jahren wohnen? In T. Gönner (Hg.), *Umwelt und Zukunft: Prominente antworten* (1. Aufl., S. 39). Baden-Württemberg, Umweltministerium.
- Gore, T. (2020). *Confronting Carbon Inequality: Putting climate justice at the heart of the COVID-19 recovery* (Oxfam Media Briefing). Oxfam.
- Gould, P. & White, R. (1986). *Mental Maps* (2. Auflage). Allen & Unwind.
- Groot, J. I. M. de & Thøgersen, J. (2019). Values and Pro-Environmental Behaviour. In L. Steg & J. I. M. de Groot (Hg.), *Environmental psychology: An introduction* (S. 167–178). Wiley Blackwell.
- Grunenberg, H. & Kuckartz, U. (2003). *Umweltbewusstsein im Wandel: Ergebnisse der UBA-Studie Umweltbewusstsein in Deutschland 2002*. Leske + Budrich.
- Haan, G. de & Kuckartz, U. (1996). *Umweltbewusstsein: Denken und Handeln in Umweltkrisen*. Westdeutscher Verlag.
- Hanss, D. & Böhm, G. (2010). Can I Make a Difference? The Role of General and Domain-specific Self-efficacy in Sustainable Consumption Decisions. *Umweltpsychologie*(2), 46–74.
- Harms, S. & Probst, J. (2008). Nachhaltiger Stadtverkehr – Änderung der Verkehrsmittelwahl durch Push- und Pull-Maßnahmen. *Umweltpsychologie*(1), 80–100.
- Harms, S. & Truffer, B. (2005). Vom Auto zum Carsharing: Wie Kontextveränderungen zu radikalen Verhaltensänderungen beitragen. *Umweltpsychologie*(1), 4–27.
- Hartmann, A. (2005). Konzepte und Transformationen der Trias "Mental Maps, Raum und Erinnerung": Einführende Gedanken zum Kolloquium. In S. Damir-Geilsdorf, A.

- Hartmann & B. Hendrich (Hg.), *Kulturwissenschaft – Forschung und Wissenschaft: Bd. 1. Mental Maps – Raum – Erinnerung: Kulturwissenschaftliche Zugänge zum Verhältnis von Raum und Erinnerung* (S. 3–21). LIT Verlag.
- Hauner, H. (2017). Was ist nun gesund? Vegetarisch ja, vegan nein. In A.-K. Mull (Hg.), *Tectum Sachbuch. Ist öko immer gut? Was Welt und Klima wirklich hilft* (1. Aufl., S. 28–35). Tectum.
- Helfferrich, C. (2014). Mental Maps und Narrative Raumkarten. In C. Bischoff, K. Oehme-Jüngling & W. Leimgruber (Hg.), *Methoden der Kulturanthropologie* (1. Aufl., S. 241–256). Haupt.
- Hellbrück, J. & Fischer, M. (1999). *Umweltpsychologie: Ein Lehrbuch*. Hogrefe, Verl. für Psychologie.
- Hellbrück, J. & Kals, E. (2012). *Umweltpsychologie. Basiswissen Psychologie*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hines, J. M., Hungerford, H. R. & Tomera, A. N. (1987). Analysis and Synthesis of Research on Responsible Environmental Behavior: A Meta-Analysis. *Journal of Environmental Education*, 18(2), 325–334.
- Hirschfeld, J., Hansen, G. & Messner, D. (2017). Die klimaresiliente Gesellschaft – Transformation und Systemänderungen. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöller (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (S. 315–324). Springer Spektrum.
- Hörmann, M. (4. Oktober 2020). *Cityzone in Augsburg: Wie funktioniert der kostenlose ÖPNV?* <https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Cityzone-in-Augsburg-Wie-funktioniert-der-kostenlose-OePNV-id56351156.html>
- Hu, F. B., Otis, B. O. & McCarthy, G. (2019). Can Plant-Based Meat Alternatives Be Part of a Healthy and Sustainable Diet? *JAMA : the journal of the American Medical Association*, 322(16), 1547–1548.
- Huber, J. (2001). *Allgemeine Umweltsoziologie* (1. Auflage). Westdeutscher Verlag.
- Hunecke, M. (2000). *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Umweltbewußtsein - Umwelthandeln*. Asanger.
- Hunecke, M. & Schweer, I. R. (2006). Einflussfaktoren der Alltagsmobilität - Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen. In K. J. Beckmann (Hg.), *StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil*:

Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung (1. Aufl., S. 148–166). VS, Verl. für Sozialwiss.

Hyland, J. J., Henchion, M., McCarthy, M. & McCarthy, S. N. (2017). The role of meat in strategies to achieve a sustainable diet lower in greenhouse gas emissions: A review. *Meat science*, 132, 189–195.

Immo Fritsche, Markus Barth, Philipp Jugert, Torsten Masson & Gerhard Reese (2018). Die Psychologie der Großen Transformation muss (auch) eine Psychologie kollektiven Handelns sein. *Umweltpsychologie*(1), 139–149.

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme & VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH. (2020). *Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035: Situationsanalyse*.

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. (2018). *Mobilität in Deutschland 2017 - Ergebnisbericht*.

Intergovernmental Panel on Climate Change. (2013a). *Klimaänderung 2013 – Naturwissenschaftliche Grundlagen: Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger*. Beitrag der Arbeitsgruppe I: Beiträge der drei Arbeitsgruppen zum Fünften Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC); Deutsche Übersetzungen durch Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle, Österreichisches Umweltbundesamt ProClim, Cambridge, Großbritannien und New York, NY, USA. Cambridge University Press.

Intergovernmental Panel on Climate Change. (2013b). *Klimaänderung 2013: Naturwissenschaftliche Grundlagen. Häufig gestellte Fragen und Antworten – Teil des Beitrags der Arbeitsgruppe I zum Fünften Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC)*.

Intergovernmental Panel on Climate Change. (2018). *1,5 °C Globale Erwärmung: Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger*. Geneva, Schweiz. World Meteorological Organization.

Intergovernmental Panel on Climate Change. (2019). *Klimawandel und Landsysteme: IPCC-Sonderbericht über Klimawandel, Desertifikation, Landdegradierung, nachhaltiges Landmanagement, Ernährungssicherheit und Treibhausgasflüsse in terrestrischen Ökosystemen*.

Jurczok, F. (2019). Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile

- Kals, E. (1996). *Verantwortliches Umweltverhalten: Umweltschützende Entscheidungen erklären und fördern. Umweltpsychologie in Forschung und Praxis*. Beltz Psychologie Verlags Union.
- Kanter, O. & Deutsche Presse-Agentur (21. September 2020). Reiche schädigen Klima sehr viel stärker als Arme. Oxfam-Studie. *Spiegel*. <https://www.spiegel.de/wissenschaft/reiche-schaedigen-klima-sehr-viel-staerker-als-arme-a-7113ddb4-e145-4c82-a036-32dcb1ab81d7>
- Kaspar, F. & Mächel, H. (2017). Beobachtung von Klima und Klimawandel in Mitteleuropa und Deutschland. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöller (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (17-26). Springer Spektrum.
- Keizer, K. & Schultz, P. W. (2019). Social Norms and Pro-Environmental Behaviour. In L. Steg & J. I. M. de Groot (Hg.), *Environmental psychology: An introduction* (S. 179–188). Wiley Blackwell.
- Klein, N. (2019). *Warum nur ein Green New Deal unseren Planeten retten kann* (1. Auflage). Hoffmann und Campe Verlag.
- Kleinhüchelkotten, S. (2002). Die Suffizienzstrategie und ihre Resonanzfähigkeit in den sozialen Milieu Deutschland. In D. Rink (Hg.), *Reihe "Soziologie und Ökologie": Bd. 7. Lebensstile und Nachhaltigkeit: Konzepte, Befunde und Potentiale* (S. 229–246). Leske + Budrich.
- Koerber, K. von & Bader, N. (2016). Nachhaltige Ernährung – mehr als nur gesund: Gewinne für Umwelt Gesellschaft, Gesundheit und Kultur. In S. Engler, O. Stengel & W. Bommert (Hg.), *Regional, innovativ und gesund: Nachhaltige Ernährung als Teil der Großen Transformation* (S. 171–201). Vandenhoeck & Ruprecht.
- Kormos, C. & Gifford, R. (2014). The validity of self-report measures of proenvironmental behavior: A meta-analytic review. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 359–371.
- Kruse, J. (2015). *Qualitative Interviewforschung: Ein integrativer Ansatz* (2. Aufl.). *Grundlagentexte Methoden*. Beltz Juventa.
- Kuckartz, U. (1995). Umweltwissen, Umweltbewußtsein, Umweltverhalten: Der Stand der Umweltbewußtseinsforschung. In G. de Haan (Hg.), *Umweltbewußtsein und Massenmedien: Perspektiven ökologischer Kommunikation* (S. 71–85). Akademie Verlag GmbH.

- Kuckartz, U. (1998). *Umweltbewußtsein und Umweltverhalten*. Konzept Nachhaltigkeit. Springer.
- Kuckartz, U. (2010). *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten* (3. Aufl.). *Lehrbuch*. Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kuckartz, U. (2018). *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (4. Auflage). Beltz Juventa.
- Kuttler, W., Oßenbrügge, J. & Halbig, G. (2017). Städte. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöller (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (S. 225–234). Springer Spektrum.
- Lamnek, S. (2008). *Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch* (4. Aufl.). *Beltz PVU Lehrbuch*. Beltz PVU.
- Lantermann, E.-D. & Döring-Seipel, E. (1990). Umwelt und Werte. In L. Kruse, C.-F. Graumann & E.-D. Lantermann (Hg.), *Ökologische Psychologie: Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen* (S. 632–639). Psychologie Verlags Union.
- Lehmann, J. (1999). *Befunde empirischer Forschung zu Umweltbildung und Umweltbewußtsein. Schriftenreihe "Ökologie und Erziehungswissenschaft" der Arbeitsgruppe "Umweltbildung" der Deutschen Gesellschaft für Erziehungswissenschaft: Bd. 4*. Leske + Budrich.
- Leichenko, R. M. & O'Brien, K. L. (2019). *Climate and society: Transforming the future*. Polity.
- Littig, B. (1995). *Die Bedeutung von Umweltbewußtsein im Alltag: oder: Was tun wir eigentlich, wenn wir umweltbewußt sind?* Europäische Hochschulschriften. *Europäische Hochschulschriften: Bd. 270*. Peter Lang.
- Loerwald, D., Wiesweg, M. & Zoerner, A. (Hg.). (2008). *Ökonomik und Gesellschaft: Festschrift für Gerd-Jan Krol*. VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden.
- Lüdemann, C. (1997). *Rationalität und Umweltverhalten: Die Beispiele Recycling und Verkehrsmittelwahl*. *DUV: Sozialwissenschaft*. Deutscher Universitätsverlag; Imprint.
- Macdiarmid, J. I., Douglas, F. & Campbell, J. (2016). Eating like there's no tomorrow: Public awareness of the environmental impact of food and reluctance to eat less meat as part of a sustainable diet. *Appetite*, 96, 487–493.

- Mahrenholz, P., Knieling, J., Knierim, A., Martinez, G., Molitor, H. & Schlipf, S. (2017). Optionen zur Weiterentwicklung von Anpassungsstrategien. In G. P. Brasseur, D. Jacob & S. Schuck-Zöller (Hg.), *Klimawandel in Deutschland: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven: Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven* (S. 335–344). Springer Spektrum.
- Mattisek, A., Pfaffenbach, C. & Reuber, P. (2013). Methoden der empirischen Humangeographie. In R. Duttwam, R. Glawion, H. Popp, R. Schneider-Sliwa & A. Siegmund (Hg.), *Das Geographische Seminar*. Westermann.
- Mayring, P. (2016). *Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken* (6. Aufl.). Pädagogik. Beltz.
- Meier, T. & Christen, O. (2013). Environmental impacts of dietary recommendations and dietary styles: Germany as an example. *Environmental science & technology*, 47(2), 877–888. <https://doi.org/10.1021/es302152v>
- Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg. (2018). *Statusbericht kommunaler Klimaschutz in Baden-Württemberg*.
- Nagorny-Koring, N. (2018). *Kommunen im Klimawandel: Best practices als Chance zur grünen Transformation? Urban studies (Bielefeld, Germany)*. Transcript.
- Newell, B. R., McDonald, R. I., Brewer, M. & Hayes, B. K. (2014). The Psychology of Environmental Decisions. *Annual Review of Environment and Resources*, 39(1), 443–467.
- Niebert, K. (2016). Der Klimawandel lässt nicht mit sich verhandeln. In J. Sommer, Müller & Michael (Hg.), *Unter 2 Grad? Was der Weltklimavertrag wirklich bringt* (S. 255–265). Hirzel.
- Noleppa, S. (2012). *Klimawandel auf dem Teller*. Berlin.
- O'Donoghue, R. & Roncevic, K. (2018). Theorien lernbasiertem Wandels in der Bildung für Nachhaltige Entwicklung Paradigmenwechsel weg vom dominanten Bildungsverständnis. In VENRO - Verband Entwicklungspolitik Deutscher Nichtregierungsorganisationen e.V. (Hg.), *Globales Lernen: Wie transformativ ist es? Impulse, Reflexionen, Beispiele. Diskussionspapier 2018* (S. 34–38).
- Oxfam Deutschland. (2015). *Oxfam Deutschland*. <https://www.oxfam.de/ueberuns/oxfam>
- Pfaffenbach, C. (2011). Methoden qualitativer Feldforschung in der Geographie. In H. Gebhardt, R. Glaser, U. Radtke & P. Reuber (Hg.), *Geographie: Physische Geographie und Humangeographie* (2. Aufl., S. 157–175). Spektrum Akademischer Verlag.

- Poferl, A., Schilling, K. & Brand, K.-W. (1997). *Umweltbewußtsein und Alltagshandeln: Eine empirische Untersuchung sozial-kultureller Orientierungen*. Herausgegeben vom Umweltbundesamt. Leske + Budrich.
- Preisendörfer, P. (1999). *Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland: Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen "Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998"*. Leske + Budrich.
- Preisendörfer, P., Wächter-Scholz, F., Franzen, A., Diekmann, A., Schad, H. & Rommerskirchen, S. (1999). *Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl: Bericht zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben 77403/96 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen : Mensch und Sicherheit)*. Bremerhaven. Arbeitsgemeinschaft Preisendörfer / Diekmann / Prognos AG.
- Rädiker, S. & Kuckartz, U. (2019). *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA: Text, Audio und Video. Lehrbuch*. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH; Springer VS.
- Rahmstorf, S. & Schellnhuber, H. J. (2018). *Der Klimawandel: Diagnose, Prognose, Therapie* (8., vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage). Verlag C.H.Beck oHG.
- Ranke, U. (2019). *Klima und Umweltpolitik*. Springer Berlin Heidelberg.
<https://doi.org/10.1007/978-3-662-56778-4>
- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen. (1978). *Umweltgutachten 1987* (Nr. 4). Stuttgart, Mainz.
- Renner, K.-H. & Jacob, N.-C. (2020). *Das Interview: Grundlagen und Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften* (1. Aufl.). *Basiswissen Psychologie*. Springer Berlin Heidelberg; Springer.
- Rhein, S. (2006). *Lebensstil und Umgehen mit Umwelt: Empirisch-kulturosoziologische Untersuchung zur Ästhetisierung des Alltags* [Dissertation, Pädagogische Hochschule, Ludwigsburg]. WorldCat.
- Rölle, D. (2010). Beim nächsten Ort wird alles anders!? Analysen des Mobilitätsverhaltens von Zuzüglern auf der Basis der ipsativen Handlungstheorie¹. *Umweltpsychologie*(1), 160–173.
- Rosol, M. (2015). Die ernährungsgerechte Stadt schaffen. In A. Strüver (Hg.), *Hamburger Symposium Geographie: Bd. 7. Geographien der Ernährung – Zwischen Nachhaltigkeit, Unsicherheit und Verantwortung* (S. 41–66).

- Schahn, J. & Giesinger, T. (1993). *Psychologie für den Umweltschutz*. Psychologie-Verlags Union.
- Schahn, J. & Matthies, E. (2008). Moral, Umweltbewusstsein und umweltbewusstes Handeln. In E.-D. Lantermann & V. Linneweber (Hg.), *Enzyklopädie der Psychologie: Bd. 1. Grundlagen, Paradigmen und Methoden der Umweltpsychologie* (S. 663–689). Hogrefe. 20. Kapitel.
- Scholl, G., Gossen, M., Holzbauer, B. & Schipperges, M. (2016). Mit welchen Kenngrößen kann Umweltbewusstsein heute erfasst werden? Eine Machbarkeitsstudie(58).
- Schönwiese, C.-D. & Neu, U. (2011). Klima in der Diskussion. In H. Gebhardt, R. Glaser, U. Radtke & P. Reuber (Hg.), *Geographie: Physische Geographie und Human-geographie* (2. Aufl., S. 327–332). Spektrum Akademischer Verlag.
- Schubert, K. (2000). *Ökologische Lebensstile: Versuch einer allgemeinen Typologie. Europäische Hochschulschriften Reihe 22, Soziologie: Bd. 342*. Lang.
- Six, B. (1992). Neuere Entwicklungen und Trends in der Einstellungs- und Verhaltensforschung. In E. Witte (Hg.), *Einstellungen und Verhalten* (S. 13–33). Schmidt.
- Strüver, A. (2015). Einleitung: Hamburger Symposium Geographie – Nachhaltigkeit zwischen (Un-)Sicherheit und Verantwortung – Geographien der Ernährung. In A. Strüver (Hg.), *Hamburger Symposium Geographie: Bd. 7. Geographien der Ernährung – Zwischen Nachhaltigkeit, Unsicherheit und Verantwortung* (S. 7–11).
- Swim, J. K. & Whitmarsh, L. (2019). Climate Change as a Unique Environmental Problem. In L. Steg & J. I. M. de Groot (Hg.), *Environmental psychology: An introduction* (S. 26–35). Wiley Blackwell.
- Tol, R. S. J. (2019). *Climate Economics: Economic Analysis of Climate, Climate Change and Climate Policy* (2. edition). Edward Elgar Publishing.
- Umweltbundesamt (Hg.). (1993). *Forschungsbericht des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Luftreinhaltung* (Bd. 1). Erich Schmidt Verlag.
- United Nations. (1987). *Our Common Future*. Report of the World Commission on Environment and Development. https://www.are.admin.ch/are/de/home/nachhaltige-entwicklung/internationale-zusammenarbeit/agenda2030/uno-_-meilensteine-zur-nachhaltigen-entwicklung/1987--brundtland-bericht.html
<https://doi.org/10.4324/9781912281220>
- Vaughan, A. (23. September 2020). Tesco drops carbon-label pledge: The supermarket blamed the amount of work involved and other retailers for failing to follow its

lead. <https://www.theguardian.com/environment/2012/jan/30/tesco-drops-carbon-labelling>

Veeramani, A., Dias, G. M. & Kirkpatrick, S. I. (2017). Carbon footprint of dietary patterns in Ontario, Canada: A case study based on actual food consumption. *Journal of Cleaner Production*, 162, 1398–1406.

Welfens, M. J., Liedtke, C., Nordmann, J., Lukas, M. & Franck, M. (2015). *Informationen zum Thema Ernährung: Wissenschaftliche Betrachtung der Themen: vegane Ernährung, vegetarische Ernährung und Mischkost--Vollwert--Ernährung*. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH.

DIE WELT. (2015). *D-Wissenschaft-Kommunen-Städte: Wanka: Probleme in Städten nicht mit Verboten lösbar - WELT*. <https://www.welt.de/newsticker/news1/article135913053/Wanka-Probleme-in-Staedten-nicht-mit-Verboten-loesbar.html>

Wilkens, A. (2020). *Discounter Penny weist "wahre Verkaufspreise" aus*. Heise Medien. https://www.heise.de/newsticker/meldung/Discounter-Penny-weist-wahre-Verkaufspreise-aus-4884506.html?utm_source=pocket-newtab-global-de-DE&hg=1&hgi=0&hgf=false

Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen. (2011). *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. Zusammenfassung für Entscheidungsträger. Berlin.

Witschel, M. & Rüdiger, D. (2019). *Die aktuelle Treibhausgasemissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland*. Working Paper Sustainability and Innovation No. S 02/2019. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI.

Wolske, K. S. & Stern, P. C. (2018). Contributions of psychology to limiting climate change: Opportunities through consumer behavior. In S. D. Clayton & C. M. Manning (Hg.), *Psychology and climate change: Human perceptions, impacts, and responses* (S. 127–149). Academic Press.

WWF (World Wide Fund for Nature) Deutschland. (2020). *Berechnen Sie Ihren CO₂-Fußabdruck*. <https://www.wwf.de/themen-projekte/klima-energie/wwf-klimarechner>

Wynes, S. & Nicholas, K. A. (2017). The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters*, 12(7), 74024.

Anhang

Im Anhang sind folgende Dokumente zu finden:

A Interviewleitfaden

B Transkriptionsregeln

C Transkribierte Interviewtexte

D Mental Maps

E Codesystem

F Themenmatrix

G Definition eines umweltbewussten Menschen durch die Befragten

H Eidesstattliche Erklärung

Anhang A Interviewleitfaden

A.1 Kurzform

Vor der Aufnahme

Guten Morgen/ Hallo Vielen Dank schonmal im Voraus, dass du dir die Zeit genommen hast und bereit bist mit mir ein Interview zu führen. Gerne würde ich unser Gespräch aufzeichnen und ich würde mir einige Notizen machen. Wäre das für dich in Ordnung?

Zudem: Lesen der Einverständniserklärung

Dann: Aufnahme starten

Einleitung

Bevor wir anfangen möchte ich kurz noch ein paar einleitende Worte sagen: Im Rahmen meiner Bachelorarbeit interessiere ich mich für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen. Im Verlauf des Gespräches werde ich dir verschiedene Fragen stellen, bei denen du einfach das sagen kannst, was dir als erstes in den Kopf kommt. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten, erzähl einfach ganz offen, was dir dazu jeweils einfällt. Hast du vorweg noch allgemeine Fragen, bevor wir anfangen?

Okay, dann können wir jetzt anfangen...

1. Wie würdest du dein Mobilitäts- und Ernährungsverhalten beschreiben?
2. Was sind deine Hauptgründe für deine Entscheidung, dich so zu verhalten, wie du es tust?
3. Was müsste sich ändern, damit du dein Verhalten änderst?
4. Kennst du den CO₂-Fußabdruck?
5. Was ist dir für eine attraktive Innenstadt wichtig?

Abschluss

Ja, von meiner Seite aus wäre es das dann. Gibt es von deiner Seite aus noch etwas, was du gerne noch erzählen möchtest, was dir persönlich noch wichtig ist und was bisher im Interview vielleicht noch nicht zur Sprache gekommen ist?

Vielen Dank für deine Offenheit und deine Bereitschaft mit mir ein Interview zu führen. Es hat mich sehr gefreut.

Dann: Aufnahme beenden

Nach dem eigentlichen Interview

Wie war das Interview für dich?

Dürfte ich dich nun noch bitten, 35 kurze Fragen in einem Online-CO₂-Rechner zu beantworten? Außerdem hätte ich noch einen Fragebogen zu soziodemographischen Daten und die Einverständniserklärung. Könntest du mir diese bitte noch ausfüllen?

A.2 Langform

<p>1. Forschungsfrage: Wie umweltbewusst verhalten sich die Interviewpartner*innen in den Bereichen Ernährung und Mobilität? Und aus Leitfragen 1 und 4 abgeleitet: Spiegelt sich das Umweltbewusstsein im umweltbezogenen Verhalten in den Bereichen Ernährung und Mobilität wider?</p>		
<p>1. Leitfrage: Wie würdest du dein Mobilitäts- und Ernährungsverhalten im Alltag beschreiben?</p>		
<p>Inhaltliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhalten im Alltag • Verkehrsmittelwahl und -nutzung • Ernährungsweise • Konsumverhalten • Verhältnis von Umweltbewusstsein und Umwelverhalten 	<p>Aufrechterhaltungsfragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten beschreiben? • Wie sieht dein Alltag im Bereich Ernährung bzw. Mobilität aus? • Und wie kommst du dann weiter? • Nutzt du weitere Verkehrsmittel regulär/ häufiger? • Und dann? • Wenn du an deine Wege in deiner Freizeit denkst, wie bist du da unterwegs? • Gibt es weitere Produkte, die dir einfällen? • Ggf. Wo kaufst du normalerweise ein? 	<p>Nachfragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie kommst du in der Regel/ normalerweise von einem Ort zum anderen? • Wie kommst du täglich zur Arbeit/ in die Uni/ in die Schule? • Wie bist du an deinem letzten Arbeits-, Uni- oder Schultag dorthin und wieder zurückgekommen? • Fährst du (gelegentlich) auch Auto? Wenn ja, wie oft bist du in der vergangenen Woche mit dem Auto gefahren? • Wann bist du das letzte Mal geflogen? Wohin? • Fliegst du regelmäßig in deiner Freizeit? • Vereist du oftmals (u.a. auch am Wochenende)? <ul style="list-style-type: none"> • Welche Produkte gehören für dich für einen regulären Lebensmittelkauf dazu? • Hast du eine bevorzugte Ernährungsweise? • Wie oft isst du tierische Produkte? (täglich, wöchentlich, einmal im Monat, etc.)

2. Forschungsfrage: Worauf könnten ggf. vorkommende Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten zurückzuführen sein?		
2. Leitfrage: Was sind deine Hauptgründe für deine Entscheidung, dich so zu verhalten, wie du es tust?		
Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> • Gründe für das individuelle Verhalten in den Bereichen Mobilität und Ernährung • Determinanten, von denen Umweltverhalten abhängt 	<ul style="list-style-type: none"> • Sind dies deiner Meinung nach, die Hauptgründe für dein Verhalten? • Gibt es (in deinen Augen) weitere mögliche Erklärungen? • Warum/ Aus welchen Gründen läufst du zu Fuß/ fährst du mit dem Auto/...? 	<ul style="list-style-type: none"> • Was sind deine Hauptgründe für deine Entscheidung, sich hauptsächlich mit diesem Verkehrsmittel (<i>bevorzugtes Verkehrsmittel nennen</i>) bzw. zu Fuß zu bewegen? • Was ist ausschlaggebend für dein Verhalten? • Welche Faktoren könnten deine Ernährungsweise beeinflussen?
3. Forschungsfrage: Welche Ansatzpunkte und Methoden eigenen sich für die Motivation zu umweltfreundlichem Verhalten?		
3. Leitfrage: Was müsste sich ändern, damit du dein Verhalten änderst?		
Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> • Umwelteinstellungsdimension des Umweltbewusstseins • Handlungsbereitschaft • Mögliche effektive verhaltensändernde bzw. umweltschonendes Verhalten fördernde Techniken oder Methoden bzw. Ansatzpunkte • Zielkonflikte 	<ul style="list-style-type: none"> • Gibt es etwas, dass du in Bezug auf Ernährung und Mobilität verändern würdest? • Fällt dir dazu noch etwas ein? • Gibt es weitere Möglichkeiten, ggf. externe, von außen? 	<ul style="list-style-type: none"> • Achtest du in einem Lebensbereich besonders auf die Umwelt? Wenn ja, in welchem? • Möchtest du dein Verhalten in Bezug auf Mobilität und Ernährung ändern? Wenn ja, in welchen? Wenn nein, warum nicht? • Was würdest du dir wünschen an deinem Verhalten zu ändern? • Was wäre dein eigenes Wunschverhalten? • Wie sieht dein persönlicher wünschenswerter Lebensstil aus? • Was ist deine Einstellung zu Öffentlichen Verkehrsmitteln? • Was könnten positive und negative Effekte von Fleischkonsum sein? • Kannst du es dir vorstellen weniger Fleisch und andere tierische Produkte zu konsumieren? • Kannst du es dir vorstellen dich vegetarisch oder vegan zu ernähren?

4. Forschungsfrage: Wie umweltbewusst sind die Interviewpartner*innen? Sowie aus 4 und 1: Spiegelt sich das Umweltbewusstsein im umweltbezogenen Verhalten in den Bereichen Ernährung und Mobilität wider?		
4. Leitfrage: Kennst du den CO ₂ -Fußabdruck?		
Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> • Umweltwissen • affektive Komponente von Umweltbewusstsein 	<ul style="list-style-type: none"> • Was sagt der CO₂-Fußabdruck aus? • Was stellst du dir unter dem Begriff des „CO₂- Fußabdrucks“ vor? • Welche Themen fallen dir sonst noch beim Stichwort „Umwelt“ ein? • Warum genau? • Kannst du dir vorstellen warum? • Was (genau) meinst du damit? 	<ul style="list-style-type: none"> • Welche Lebensbereiche (im Alltag) sorgen deiner Meinung nach am meisten für CO₂-Ausstoß? • Welcher Lebensstil wirkt sich deiner Meinung nach positiv auf die Umwelt/ den CO₂-Ausstoß aus? • Was ist in deinen Augen ein umweltbewusster Mensch? • Ggf. Was kann deiner Meinung nach, jeder Einzelne zu einer zukunftsfähigen Welt beitragen? • (Was meinst du...) Welche Folgen hätten weiterhin steigende CO₂-Emissionen? • Klimawandel. Was verbindet du mit diesem Begriff? • Was bedeutet Klimawandel für dich? • Welche Emotionen löst das Wort „Umwelt“ bei dir aus? • Siehst du die Umwelt in Gefahr? Wenn ja, warum? • Ggf. Wusstest du, dass sich in den letzten 150 Jahren die Durchschnittstemperatur auf der Erde erwärmt hat? • Ggf. Wie schätzt du die Umweltsituation in Deutschland ein? • Wie hoch schätzt du dein Wissen über die Umwelt (und das Klima) ein? • Wie hoch schätzt du dein Umweltbewusstsein ein? (auf einer Skala von 1 bis 6)

5. Forschungsfrage: Welche Vorstellungen und Wünsche haben die Interviewpartner*innen an eine attraktive Innenstadt?		
5. Leitfrage: Was ist dir für eine attraktive Innenstadt wichtig?		
Inhaltliche Aspekte	Aufrechterhaltungsfragen	Nachfragen
<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellungen und Wünsche an die Welt in der Zukunft (v.a. im Bereich Mobilität) • Co-Benefits • Darstellung der Gedanken in einer Mental Map 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie stellst du dir die Welt in der Zukunft vor? • Wie würde eine ideale Welt für dich aussehen? • Könntest du das von dir Gezeichnete kommentieren? • Ermutung: Es kommt nicht darauf an, dass deine Zeichnung/ Skizze perfekt ist, sondern, dass du all das zeichnest, was dir einfällt. • Ist das alles, was dir für deinen Alltag in einer Innenstadt wichtig ist? • Sind das alle für dich wichtigen Bestandteile für eine attraktive Innenstadt? 	<ul style="list-style-type: none"> • Hast du bestimmte Vorstellungen oder Wünsche für eine attraktive Innenstadt? • Darf ich dich bitten, deine Gedanken in einer Karte (auf einem Blatt Papier) zu verdeutlichen?

Hinweis: Die fett markierten Fragen sollen während des Interviews auf jeden Fall gestellt werden

Anhang B Transkriptionsregeln

1. Jeder Sprechbeitrag des Interviewten sowie der Interviewenden wird als eigener Absatz transkribiert (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43).
2. Die jeweiligen Absätze werden durch die Abkürzung *I* für die Interviewende und *B* für die befragte Person eingeleitet (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43).
3. Die Transkription erfolgt in der Regel wörtlich, allerdings werden vorhandene Dialekte nicht mit transkribiert, sondern versucht, in Hochdeutsch zu übersetzen (Kuckartz, 2010, S. 42, 2010, S. 43; Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43). Beispiel: *Kässpätzle* → *Käsespätzle*
4. Eine Annäherung zum Schriftdeutsch durch die Glättung der Sprache und Interpunktion erfolgt. Beispielsweise wird auch eine fehlerhafte Wortstellung beibehalten (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 43). Beispielsweise wurde aus *des* → *das*, aus *was* → *etwas*; *grad* wurde in *gerade* umgewandelt und *ich koch* in *ich koche*. Außerdem werden *nö* und *ne* im Transkript zu *nein*.
5. Füllwörter werden i.d.R. aufgenommen, da beispielsweise *...ne?* Verunsicherung der*des Interviewpartners*in oder den Wunsch nach Bestätigung ausdrücken kann.
6. Wortdopplungen fallen – außer, wenn sie der Betonung dienen – weg.
7. Kurze Einwürfe wie z.B. *ja* oder *okay* des Gegenübers (insbesondere der Interviewerin) werden, wenn diese lediglich dem Gesprächsfluss dienen, weggelassen. Ansonsten werden Einwürfe in Klammern gesetzt (Kuckartz, 2010, S. 43). Die Autorin dieser Arbeit wähle hierfür eckige Klammern: *...[...]...*
8. Störungen von außen werden unter Angabe der Ursache in Doppelklammern notiert, z. B. ((Handy klingelt)) (Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 44). Ich habe dies in eckigen Klammern [unw.] für *unwichtig* aufgenommen.
9. Unverständliche Äußerungen werden durch [unv.] kenntlich gemacht (Kuckartz, 2010, S. 40; Rädiker & Kuckartz, 2019, S. 44).
10. Unvollständige Sätze wurden mit *... ./ bzw. ...?/ Beendet*.
11. Personenbezogene Daten und Orte werden so verändert, dass keine direkten Rückschlüsse auf die/den entsprechenden Interviewpartner*in mehr möglich sind. Anonymisiert werden kann indem man beispielsweise einen genannten Ort durch einen Platzhalter wie *Kleinstadt* ersetzt (Kuckartz, 2010, S. 46) oder als *...[Wohnort]...* transkribiert (J. Kruse, 2015, S. 358).
12. Sprechpausen und deren Länge, Betonungen und Änderungen der Lautstärke wurden nicht in die Transkripte aufgenommen. Gestik, Mimik und paraverbale Äußerungen wurden nicht erfasst.

Anhang C Transkribierte Interviewtexte

C.1 Interview Nr. 1

I: [0:00:00] Im Rahmen meiner Bachelorarbeit interessiere ich mich für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen und im Verlauf des Gesprächs werde ich dir dann verschiedene Fragen stellen, bei denen du dann einfach das sagen kannst, was dir so einfällt. [Okay.] Und es gibt auch keine richtigen oder falschen Antworten – also erzähl ganz offen, was dir in den Kopf kommt. Hast du vorher noch irgendwelche Fragen, bevor wir anfangen?

B: [0:00:24] Nein, alles gut.

I: [0:00:26] Dann können wir jetzt anfangen. Meine erste Frage wäre: **Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten im Alltag beschreiben?**

B: [0:00:42] Jetzt gemeint mit, ob ich jetzt gerne Auto fahre, oder?

I: [0:00:44] Ja also zum Beispiel, wie du von einem Ort zum anderen kommst hauptsächlich und wie du dich ernährst.

B: [0:00:51] Also ich würde meinen Stil momentan als ein bisschen fauler beschreiben. Also ich fahre sehr gerne mit dem Auto. Ich habe ja ein eigenes und nehme aber auch gerne die Bahn, weil die ja auch direkt in der Nähe bei uns ist. Also genau und mit Ernährung: Ich achte eigentlich nicht so viel auf Ernährung, um ehrlich zu sein. Und Konsumverhalten: Also ich schaue sehr gerne Netflix und benutze mein Handy sehr oft am Tag würde ich jetzt mal so sagen, ja.

I: [0:01:36] Okay. Da geht es jetzt eigentlich wirklich, tatsächlich nur um Verkehr und Ernährung.

B: [0:01:46] Achso, okay, okay.

I: [0:01:49] Also wirklich einfach so, zum Beispiel fliegst du vielleicht oft in deiner Freizeit?

B: [0:02:08] Ja, fliegen tue ich sehr gern. Ja, also ich bin die letzten zwei Jahre sehr, sehr viel geflogen, weil ich eben auch im Ausland war. Und auch sonst ich würde lieber den Flieger bevorzugen, als jetzt mit der Bahn. Also, wenn ich jetzt zum Beispiel nach Berlin müsste, würde ich lieber den Flieger nehmen, als die Bahn.

I: [0:02:14] Okay. Und was würdest du sagen, du hast ja eben gemeint, du fliegst sehr, sehr oft oder bist jetzt sehr oft geflogen. Wie oft, könntest du das jetzt irgendwie einschätzen, wie oft in letzter Zeit?

B: [0:02:21] Also jetzt pro Monat, oder?

I: [0:02:25] Ja, oder in den letzten Jahren.

B: [0:02:26] Also ich würde so sagen, oft, vielleicht so keine Ahnung, vielleicht so zehn bis 15 Mal im Jahr oder so.

I: [0:02:38] Okay, also dann praktisch Hin- und Rückreise eingerechnet?

B: [0:02:43] Ja genau.

I: [0:02:44] Okay, danke. Und noch eine Frage hätte ich jetzt noch zum Thema Ernährung, weil du jetzt gemeint hast, du achtest nicht so drauf. Was würdest du sagen, wenn du jetzt einkaufen gehst – also Lebensmittel einkaufen gehst – was gehört da für dich dazu, zu einem regulären Einkauf?

B: [0:03:02] Also, auf jeden Fall ganz viel Gemüse. Also ich ernähre mich, also okay, ich achte schon ein bisschen auf die Ernährung. Ich ernähre mich ja vegetarisch-basiert, also nicht ganz vegetarisch. Und da zählt natürlich Gemüse ganz viel dazu. Ich esse gerne Käse, das auch. Und ich lasse, ich greife auch sehr viel auf so Beyond-Meat zum Beispiel zu, also so fleischersatzmäßig und ja, ein paar ungesunde Sachen auch.

I: [0:03:42] Ja, darf man ja auch. Und weil du gemeint hattest, du ernährst dich vegetarisch-basiert. Heißt dann, wie oft würdest du sagen, ist du dann generell überhaupt Fleisch?

B: [0:03:55] Vielleicht einmal die Woche oder so – also durchschnittlich.

I: [0:04:07] Aber da hast du dann aber nicht irgendwie bestimmte Fleischsorten, die du irgendwie bevorzugst oder vielleicht irgendwie eine Fleischsorte, die du isst, sondern da bist du/?

B: [0:04:11] Nein, da bin ich offen, jaja.

I: [0:04:23] Okay. Dankeschön. Dann wäre dazu meine Frage, du hast schon ein bisschen beschrieben, wie du dich praktisch verhältst in Bezug auf Mobilität und Ernährung. **Aber da meine Frage, warum du dich so entschieden hast oder warum du dich praktisch so verhältst, wie du es tust. Also gibt es irgendwelche Hauptgründe für deine Entscheidung zum Beispiel?** Du kannst gerne auch irgendetwas zum Beispiel zu Mobilität sagen und dann vielleicht zu Ernährung.

B: [0:04:50] Mit der Mobilität, was mir, also mir in den letzten Jahren, eben wegen dem Grund Ausland, wenn man da irgendwie lange Strecken fahren muss, also ist halt der Flieger eben einfach praktischer und eben einfach einfacher, würde ich sagen. Und manchmal sogar billiger, theoretisch. Genau, und dann wegen Ernährung würde ich

sagen, dass ich einfach, also, dass ich finde, dass es einfach besser für den Körper ist, also einfach für mich selber, denke ich mir das.

I: [0:05:18] Also, Stichwort Gesundheit dann?

B: [0:05:19] Genau.

I: [0:05:20] Und nochmal vielleicht grade zu dem Ausland. Wo warst du denn so im Ausland? Also waren das Ziele, die man auch wirklich, wirklich fast nur Ziele, die man dast nur mit dem Flieger erreichen kann für dich oder wo es tatsächlich keine andere Möglichkeit, für dich irgendwie, in Frage kam, da hinzukommen?

B: [0:05:51] Ja, also größtenteils waren das Ziele, die eben sehr sehr weit weg waren. Zum Beispiel Kanada oder Australien oder Neuseeland, aber es waren auch manchmal, also zum Beispiel haben wir eigentlich so einen Sommerurlaub geplant und das wäre nach Kroatien gegangen. Und da hätte man eigentlich auch mit dem Auto hinfahren müssen, aber da waren wir dann so, dass es dann einfacher weniger Zeit kostet mit dem Flieger, deswegen haben wir uns dafür entschieden. Aber größtenteils eben wegen weiten Strecken, genau.

I: [0:06:08] Und dass man eben den Zeitaspekt – das ist dann so ein bisschen der Grund?

B: [0:06:12] Ja, Zeit vor allem, ja.

I: [0:06:13] Und so ein bisschen noch die Bequemlichkeit?

B: [0:06:18] Ja, Bequemlichkeit und Zeit, genau.

I: [0:06:20] Ja, und du hattest gemeint, dass du auch manchmal mit der Bahn fährst?

B: [0:06:26] Ja, also das eher bei kürzeren Strecken, zum Beispiel, wenn ich irgendwie in die Stadt möchte oder so, dann nehme ich auf jeden Fall die Bahn. Und auch innerorts oder innerstadts dann nehme ich dann lieber die Bahn, ja.

I: [0:06:39] Also da dann lieber die Bahn anstatt Auto?

B: [0:06:40] Genau, ja.

I: [0:06:43] Aber was würdest du sagen, weil du hattest ja gesagt, du hast ein eigenes Auto, wie also praktisch du verwendest das Auto, weil du ein eigenes Auto hast, oder/?

B: [0:06:52] Ja genau, weil es auch einfach wieder zeitsparender ist, einfach das Auto kurz zu nehmen und genau, ja.

I: [0:06:59] **Und daran anknüpfend würde mich jetzt noch interessieren, was sich ändern müsste, damit du zum Beispiel dein Verhalten änderst. Oder erstmal wäre**

vielleicht die Frage, gibt es überhaupt etwas, in Bezug auf Ernährung oder Mobilität möchtest du überhaupt dein Verhalten ändern? Gibt es da überhaupt was?

B: [0:07:18] Also ich finde schon, dass man das reduzieren könnte, das mit dem Auto rumfahren zum Beispiel oder generell darauf achten, von wo man Sachen kauft und da könnte ich mein Verhalten auf jeden Fall ändern. Also ich glaub ändern müsste sich eher was in Richtung Mobilität, dass die Bahnnetze besser ausgebaut werden oder Busse öfter fahren oder so etwas. Und es einfach nicht so viel kostet. Also manchmal zahlt man da, keine Ahnung, zehn Euro für ein Tagesticket und das ist dann einfach schon ja, bisschen, ja/. Da ist man dann irgendwie so "das kostet genauso viel, wie mit dem Auto" und dann nimmt man lieber das Auto, weil es halt bequemer ist, so ist es halt irgendwie halt ja. Genau.

I: [0:08:20] Okay, also würdest du jetzt sagen, dass, wenn die Bahn praktisch attraktiver wäre, also die öffentlichen Verkehrsmittel, dann würdest du vielleicht darauf umsteigen.

B: [0:08:30] Ja, auf jeden Fall, ja.

I: [0:08:32] Also, wie würdest du deine Einstellung zu Öffentlichen Verkehrsmitteln, wie würdest du die beschreiben?

B: [0:08:36] Also ich find es relativ gut hier in Deutschland, nur nervt es mich immer, dass man sich nicht so darauf verlassen kann, das ist eigentlich das Einzige. Also eigentlich finde ich die Bahn ganz gut, aber das ist halt immer man, muss halt immer damit rechnen, ja okay, ich muss eine Bahn früher nehmen, vielleicht falls sie ausfällt oder später kommt oder so, dass ich nicht meinen Anschluss verpasse. Also das finde ich echt bisschen nervig dann, dass ist es dann bisschen einfacher Auto zu fahren, weil man da sicher sein kann, dass man ankommt. Also die Verlässlichkeit halt einfach.

I: [0:09:16] Und zum Thema Ernährung, da hast du gemeint, dass du nicht so viel Fleisch isst, aber so ungefähr einmal die Woche. Könntest du dir da vorstellen das noch weiter zu reduzieren oder ganz darauf zu verzichten?

B: [0:09:27] Ja, auf jeden Fall. Also ich habe das ja schon auch ein ganzes Jahr gemacht, dass ich gar kein Fleisch gegessen habe. Und das, also eigentlich es fehlt einem auch nicht so, finde ich, weil man sehr viele Zusatz-, sehr viele Ersatzprodukte hat. Das finde ich ganz gut, weil das immer weiter ausgebaut wird. Ja, also ich könnte auch ganz darauf verzichten, also auf jeden Fall.

I: [0:09:50] Also du könntest gar nicht, ganz darauf verzichten, also dich praktisch ganz vegetarisch ernähren oder sogar ganz auf tierische Produkte zu verzichten und dich komplett vegan zu ernähren?

B: [0:09:57] Also des mit dem vegan finde ich bisschen schwierig für mich selber, weil ich sehr gerne auch einfach Käse esse und so. Genau, da weiß ich, es gibt schon sehr viele Ersatzprodukte und das dann auch bisschen attraktiver macht, weiß nicht, also ich meine, da muss man sich da ja auch voll einlesen, wenn man sich vegan ernährt, dass man da auch die ganzen Stoffe bekommt und vielleicht ja [unv.].

I: [0:10:31] Ja, müsste man natürlich machen.

B: [0:10:37] Muss man halt wollen, also wenn man es macht, muss man das halt wirklich wollen und ja.

I: [0:10:41] Verstehe ich. Und jetzt würde ich ein bisschen zu einer anderen Frage kommen und die wäre folgende: **Kennst du den CO₂-Fußabdruck?**

B: [0:10:54] Ja.

I: [0:10:57] Okay, und weißt du, was der bedeutet?

B: [0:10:58] Ja, also so generell, je nachdem, wie man agiert, so und so viel CO₂ verbraucht man eben. Also zum Beispiel, wenn man eben mit dem Auto oder so fährt hat man einen größeren CO₂-Fußabdruck, als wenn man die Bahn nimmt oder so – also so der Unterschied dazu. Also würde ich jetzt sagen.

I: [0:11:22] Ja, gut. Und kannst du dir da irgendwie vorstellen, dass es bestimmte Lebensbereiche gibt, die irgendwie deiner Meinung nach, am meisten für den CO₂-Ausstoß verantwortlich sind, also die praktisch für den größeren CO₂-Fußabdruck sorgen, oder hast du da irgendwelche Ideen?

B: [0:11:40] Also zwischen Mobilität und Ernährung?

I: [0:11:41] Ja, oder auch andere, wenn dir vielleicht andere noch einfallen.

B: [0:11:44] Also ich finde, glaube sogar die Tiermassenhaltung ist am allergrößten, also hat den größten CO₂-Fußabdruck. Genau, Lebensbereiche, weiß nicht, also, wenn man viel unterwegs ist, wegen der Arbeit oder so, so businessmäßig vielleicht, genau.

I: [0:12:18] Also Stichwort Mobilität dann, oder?

B: [0:12:20] Ja, genau, ja.

I: [0:12:21] Und in welchem Sinne Mobilität, also eher so zu Fuß, oder mit dem Flugzeug oder mit der Fähre?

B: [0:12:27] Mit dem Flugzeug, ja, genau.

I: [0:12:30] Noch irgendwelche anderen Bereiche im Alltag, die dir irgendwie einfallen, wo dir irgendwie einfällt, wo du denkst, okay, da könnte vielleicht viel CO2 dahinterstecken?

B: [0:12:37] Ne, nicht wirklich.

I: [0:12:41] Okay, nein, vollkommen okay. Dann vielleicht daran anknüpfend: Was ist denn in deinen Augen ein umweltbewusster Mensch, also ein Mensch, der einen geringen CO2-Fußabdruck hat? Also so ein bisschen die andere Seite.

B: [0:12:56] Also für mich ist dieser Mensch, der oft sein Fahrrad benutzt, anstatt Bahn oder Auto; der keine Plastiktüten verwendet; sich vegan ernährt vor allem; nie mit dem Flugzeug fliegt oder sich eben mitnehmen lässt oder so Fahrgemeinschaften bildet, genau; Müll trennt und so was, ja.

I: [0:13:40] Okay, sonst noch irgendwas, was dir spontan einfällt?

B: [0:13:45] Mhm.

I: [0:13:48] Dann kommen wir nämlich auch schon so ein bisschen zu den Folgen, also jetzt haben wir ja schon über den CO2-Fußabdruck/. Aber die CO2-Emissionen, die du auch angesprochen hast, gibt es ja Folgen. Das hat ja irgendwie Auswirkungen auf die Welt. Weißt du da irgendwie, was die steigenden CO2-Emissionen so auslösen?

B: [0:14:09] Ja, also ja, das ist ja ganz schlimm, dass die Temperaturen und die durchschnittliche Temperatur sich erhöht. Und wenn das passiert, dann schmilzt des Eis in der Antarktis und der Meeresspiegel steigt. Also das ist so ein Teufelskreis: Dadurch, dass der Meeresspiegel steigt, werden Länder überschwommen und Inseln und so weiter und genau das ganze System, das ganze Erdsystem oder Ökosystem verändert sich halt oder wird zerstört dadurch. Genau. Auch viel Fische oder Korallen sterben im Wasser und vor allem in der Umwelt hat es ganz viele Folgen. Und dadurch, dass die Umwelt sich halt verändert, wirkt es sich halt auch auf uns aus. Es werden Hitzewellen ausgelöst, Dürren, Menschen können kein Essen mehr anbauen, weil es zu, weil es keinen Regen gibt und so weiter und so fort. Genau.

I: [0:15:24] Also Stichwort Klimawandel.

B: [0:15:25] Ja genau.

I: Was würdest du sagen, was du mit dem Begriff verbindest?

B: [0:15:28] Also Klimawandel verbinde ich mit Katastrophe, weil da habe ich ganz viele, also zum Beispiel diese ganzen Tornados oder Wirbelstürme ausgelöst werden oder stärker werden und, genau, ich verbinde eigentlich nur Zerstörung und Katastrophe damit.

I: [0:15:51] Okay. Also jetzt hast du schon bisschen gesagt, wie du dich verhältst und auch, was der CO₂-Fußabdruck ist und welche Folgen es da gibt und wie würdest du generell dein Wissen über die Umwelt und das Klima einschätzen, auf einer Skala von 1 bis 6?

B: [0:16:13] 6 ist schlecht?

I: [0:16:14] 6 ist, wenn du jetzt sagst, dass 6 schlecht ist, dann ist 6 schlecht. Also 6 ist dann kein Wissen.

B: [0:16:24] Also ich würde so sagen, ich bin so mittelmäßig. Also eine Drei vielleicht. Ich könnte mich noch mehr damit beschäftigen und noch mehr wissen, ja.

I: [0:16:32] Und, jetzt abgesehen vom Wissen: Wie hoch würdest du dein Umweltbewusstsein einschätzen – auch auf einer Skala von 1 bis 6?

B: [0:16:39] Da würd ich mir eine zwei bis drei vielleicht geben.

I: [0:16:46] Okay. Also praktisch die gleiche Skalaanpassung, also 6 wäre ganz schlecht?

B: [0:16:53] Ja genau.

I: [0:16:54] Perfekt, danke. Jetzt habe ich nochmal so bisschen thematisch eine andere Frage und da geht es für mich um die attraktive Innenstadt – **also was ist für dich eine attraktive Innenstadt und was ist dir da wichtig?** Und da würde ich dich tatsächlich auch bitten, dann deine Gedanken auf ein Blatt Papier zu bringen. [Okay.] Ich habe hier auch ein paar Stifte mitgebracht, die darfst du dir hier gerne alle aussuchen und einfach auf einer Karte mal einzeichnen, was dir, vor allem in Bezug auf Ernährung und Mobilität, aber es können auch ganz, ganz andere Bereiche sein – also einfach für eine Innenstadt, wie du dir eine ideale Innenstadt vorstellst.

B: [0:17:35] Okay. Die ideale Innenstadt/.

I: [0:17:46] Du darfst auch gerne dann kommentieren, was du gerade malst.

B: [0:17:48] Also ich mal jetzt hier ein ganz großen Park – so ähnlich wie der Central Park, also so von der Größe her; mit ganz vielen Bäumen, Seen und anderer viel Platz, wo man sich auch hinsetzen kann und so weiter. Und außen rum ist dann eine Straße um den Park herum und an der Straße entlang sind die ganzen Geschäfte oder die ganzen Shops, genau, was man eben in der Innenstadt zu befinden weiß. Und, genau, eine perfekte Innenstadt würde ich mir eigentlich sehr grün vorstellen, aber auch mit vielen Plätzen, wo man sich eben zusammen treffen kann. Und auf dieser Straße ist eben, sind ganz viele Bushaltestellen oder auch generell ein gutes Bahnnetz mit einer Subway oder so was. [Ja, voll gerne, ja.] Ganz viele Shops. Eigentlich würde ich sogar das Vorbild

Amsterdam nehmen, weil ich da das Konzept voll gut finde, weil da voll wenige Autos fahren in der Stadt und sehr viele Fahrräder deswegen und man fühlt sich halt sehr sicher in dieser Innenstadt, was ich sehr gut finde und es ist halt einfach sauberer halt dort auch – also generell die Luft auch.

I: [0:19:54] Du darfst es gerne mal probieren in deine Karte miteinzubauen.

B: [0:19:58] Irgendwie das hier soll ein Fahrrad sein, also ein Schild mit einem Fahrrad – das hier nur Fahrräder fahren dürfen. Hier ist ein Fahrrad. Aber ist eben auch Fahrrad- und Fußweg getrennt ist es dann. [Kein Problem.] Das es da halt keine Probleme gibt. [unw.] Ja, genau, dass Mobilität eben in der Innenstadt halt nur mit dem Fahrrad ist oder mit dem Bus. Genau. Keine Autos. So ungefähr.

I: [0:21:17] Ist das für dich die perfekte Innenstadt? Okay, ja, wenn das für dich alle wichtigen Bestandteile sind, dann danke, also wenn dir noch was spontan einfällt, was du doch noch darauf malen möchtest. Also ich weiß jetzt zum Beispiel nicht, ob da Leute wohnen sollen über den Shops oder würdest du sagen, das ist dir nicht so wichtig für die perfekte Innenstadt?

B: [0:21:33] Das ist glaube ich für mich nicht so wichtig, ob da dann Leute wohnen oder nicht. Ich fände halt dann cool, wenn dann hier ganz viele Stores oder Geschäfte oder Cafés so außen herum sind und die Menschen dann eben erst danach, also dahinter wohnen, dass es dann so eine Reihe gibt nur für/. Oder so ein riesiges Einkaufszentrum, weiß nicht, oder ein kleineres Einkaufszentrum, hier an der Seite; mit Dachterrasse und alles Mögliche – also, dass man den Platz irgendwie gut nutzt. Genau. [Danke.] Ja, ungefähr so. Sehr cool. Ja.

I: [0:22:45] Perfekt, vielen Dank. Dann war es das eigentlich von meiner Seite aus schon. [0:22:49] [Echt jetzt?] J [0:22:54] a, gibt es von deiner Seite aus noch irgendwas, was im Interview nicht zur Sprache kam oder was dir jetzt noch irgendwie wichtig ist?

B: [0:23:01] Nein, eigentlich nicht. Vielleicht wegen Ernährung, dass man da vielleicht irgendwie in der Schule so ein bisschen mehr drüber erfahren kann, weil es ja sehr, ich find des irgendwie so bisschen blöd, dass es so von der Gesellschaft so festgenoppt wurde, dass dir irgendwie so Milch beim Wachsen hilft oder so was. Und des eigentlich so voll die Irrtümer sind, aber das ist ja vielleicht ein anderes Thema.

I: [0:23:39] Doch, des kannst du gerne/.

B: [0:23:40] Genau. Vielleicht das, dass da irgendwie bisschen aufgeklärt wird oder so extra AGs oder so angeboten wird.

I: [0:23:49] Also Aufklärung in Bezug auf eine gesunde oder ausgewogene Ernährung?

B: [0:23:55] Ja, auf eine angepasste Ernährung, die für jeden eben gut ist oder generell einfach, dass man für jede Ernährungsart, dass man aufklärt, was positiv oder negativ ist vielleicht so für vegan, vegetarisch oder Fleisch oder, genau.

I: [0:24:15] Also, dass das mit in die Bildung eingebaut wird?

B: [0:24:17] Ja, vielleicht, das wäre ganz cool.

I: [0:24:19] Ja, guter Aspekt. Danke. Dann bedanke ich mich auf jeden Fall schonmal für deine Offenheit und deine Bereitschaft mit mir das Interview hier zu führen. Es hat mich sehr gefreut.

B: [0:24:29] Gern.

C.2 Interview Nr. 2

I: [0:00:00] Genau. Und bevor wir aber generell anfangen, würde ich auch nochmal ganz kurz ein paar einleitende Worte sagen. Ich habe glaube ich davor davon auch schon ein bisschen was gesagt, aber nur nochmal, dass du Bescheid weißt: Das Interview führe ich ja im Rahmen meiner Bachelorarbeit und ich interessiere mich da für den Alltag vor allem und die Lebensstile anderer Menschen. Und im Verlauf des Gesprächs da werde ich dann verschiedene Fragen stellen und da kannst du immer das sagen, was dir als erstes in den Kopf kommt. Und es gibt aber kein Richtig und kein Falsch. Du kannst einfach ganz offen das erzählen, was dir gerade so einfällt. Hast du davor noch irgendwelche Fragen, bevor wir anfangen?

B: [0:00:37] Nein, lassen wir mal auf uns zukommen.

I: [0:00:39] Okay. **Dann starten wir direkt mit der ersten Frage und da würde ich dich gern fragen, wie du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten im Alltag beschreiben würdest.**

B: [0:00:53] Wie ich das beschreiben würde?

I: [0:00:54] Ja, du kannst vielleicht erstmal was zum Beispiel zu Mobilität sagen und danach/.

B: [0:00:57] Naja, mein Mobilitätsverhalten ist hauptsächlich über das Fahrrad. In erster Linie.

I: [0:01:09] Ja. In erster Linie heißt?

B: [0:01:10] Naja, also die ganzen Dinger hier werden halt alle mit dem Fahrrad gemacht und dann kommt natürlich zu Fuß noch ein bisschen. Eigentlich sehr wenig zu Fuß. Und

auch selbst mit dem Auto ist eigentlich nur für Fernreisen oder so gedacht oder größere Einkäufe oder was. Wenn man es nicht mit dem Fahrrad tragen kann.

I: [0:01:28] Also wie oft würdest du dann sagen, also verwendest du dann täglich das Rad?

B: [0:01:32] Täglich.

I: [0:01:33] Ja. Und wie oft würdest du sagen, verwendest du das Auto?

B: [0:01:36] Alle zwei Wochen vielleicht.

I: [0:01:36] Okay. Und zu Fuß dann tatsächlich nur für kleinere Strecken, also für kürzere Strecken?

B: [0:01:45] Jaja. Nur hier für Sportzwecke, als für irgendwelche Wege zurückzulegen eher das Fahrrad. Also Fahrrad ist sozusagen [unv.].

I: [0:01:58] Also an deinem letzten Arbeitstag, wie bist du dort zur Arbeit gefahren?

B: [0:02:01] Das ist ganz schlecht. Das ist arg schlecht. Mit dem Auto.

I: [0:02:08] Okay. Aber das ist nicht die Regel, wie sich das jetzt grade anhört?

B: [0:02:09] Ich gehe grundsätzlich zu Fuß zur Arbeit. Aber das war ausgerechnet eine Ausnahme.

I: [0:02:16] Okay. Aber sonst die Woche war praktisch immer zu Fuß dann?

B: [0:02:17] Ich gehe immer zu Fuß zur Arbeit.

I: [0:02:21] Ja, okay. Danke. Und in deiner Freizeit fliegst du da regelmäßig?

B: [0:02:25] Gar nicht.

I: [0:02:28] Also gar nicht heißt noch nie geflogen?

B: [0:02:28] Doch, schon – vielleicht zweimal oder dreimal.

I: [0:02:33] Okay. Ja. Und am Wochenende vereist du da dann öfters? Weil du grade gemeint hast "für Trips vielleicht mal das Auto verwenden"?

B: [0:02:41] Naja, zurzeit ist es ja etwas schwierig am Wochenende wegzufahren. Dann macht man halt hauptsächlich Fahrradtouren.

I: [0:02:53] Okay. Und jetzt zum Thema Ernährung: Wie würdest du da dein Ernährungsverhalten im Alltag beschreiben? Hast du da eine bevorzugte Ernährungsweise?

B: [0:03:05] Ich versuche mich bewusst zu ernähren und, aber so, dass ich speziell vegan oder sowas wäre, das bin ich nicht.

I: [0:03:19] Und bei so einem regelmäßigen, so ein regulären Lebensmitteleinkauf: Was gehört da für dich dazu?

B: [0:03:27] Ich kaufe nicht so viele Lebensmittel. Ich kaufe hauptsächlich Milch und Müsli. Und halt Getränke eben. Und so was man eben brauch. Und natürlich Brot und so Kram, aber so Lebensmittel kaufe ich eigentlich sehr wenig.

I: [0:03:40] Aber was soll immer dabei sein? [Was soll immer dabei sein?] Also was soll eingekauft werden?

B: [0:03:44] Witzigerweise ist es meistens Brot und Milch. Und dann kommt natürlich ab und zu, aber das macht eher die Frau [Name der Lebenspartnerin] viel Gemüsekrum und keine Ahnung, Reis, Kartoffel und so, aber mehr fällt mir jetzt nicht ein.

I: [0:04:08] Okay, ja. Und weil du jetzt gemeint hast du ernährst dich jetzt zum Beispiel nicht speziell vegan oder so: Aber isst du, also du isst tierische Produkte?

B: [0:04:13] Ich esse tierische Produkte und gerne wenig Fleisch.

I: [0:04:17] Okay, und was, wenn du sagst "gerne wenig Fleisch" - wie oft würdest du sagen isst du Fleisch?

B: [0:04:21] Vielleicht einmal in der Woche, vielleicht zwei Mal die Woche.

I: [0:04:28] Okay. Und da irgendwie besondere Vorlieben?

B: [0:04:32] Nein.

I: [0:04:38] Danke. Jetzt haben wir ja ein bisschen darüber gesprochen, wie du dich verhältst im Alltag **und jetzt würde mich interessieren, was die Hauptgründe sind für deine Entscheidung, dich so zu verhalten, wie du es tust?**

B: [0:04:48] Naja, erstmal aus den Gegebenheiten. Weil in [Wohnort] kann man kein Auto verwenden. Man muss dann ein Fahrrad nehmen. Außerdem macht das Spaß. Und da das eben viel damit zu erledigen ist, ist das, passt das genau in meinen Kram.

I: [0:05:10] Und zum Beispiel, dass du jetzt gemeint hast, dass du erst zwei Mal geflogen bist – gibt es da irgendwelche Gründe für dich oder warum?

B: [0:05:20] Naja, das war einmal in der Jugend und einmal wegen der Firma. Das war der Grund.

I: [0:05:22] Okay. Und Gründe dagegen praktisch, warum du jetzt nicht mehr fliegst?

B: [0:05:25] Naja, ich mag aus Prinzip nicht fliegen und natürlich ist das ein bisschen mit Angst verbunden, aber in meinem Hinterkopf steckt auch drinnen, dass ich gerne die Entfernung, die ich zurücklege, selbst erlebe. Insofern, weil, ich sag jetzt mal, selbst mit dem Auto ist das eine Sache, wenn man irgendwo hinfährt, weiß man wie lange das

dauert, wie viel Kilometer. Und mit dem Flieger sind zwei Stunden irgendwie rum, man sieht nichts und hört nichts und plötzlich steigt man irgendwo völlig, völlig Fremdes aus. Von mir aus auch der Umweltkram, aber das ist für mich eigentlich für mich eher das andere.

I: [0:05:55] Also für dich eher dieser Aspekt, dass man die Distanzen miterlebt?

B: [0:06:03] Ja.

I: [0:06:13] Okay. Und in Bezug auf Ernährung: Kannst du dir da irgendwie vorstellen, was dich da praktisch beeinflusst, warum du dich so ernährst wie du es tust?

B: [0:06:20] Na, ich versuch es gesund mich zu ernähren. Das ist eigentlich mein Punkt.

I: [0:06:23] Und sonst gibt es da keine weiteren Gründe irgendwie warum/?

B: [0:06:35] Hauptsächlich eben weil man denkt, man versucht sich gesund zu ernähren. Oder gesünder, als andere Sachen.

I: [0:06:44] Danke. **Und wenn ich dich jetzt fragen würde, was sich ändern müsste, damit du dein Verhalten änderst?** Was würdest du mir antworten?

B: [0:06:55] Was ist da für eine Frage? Was muss ich ändern, damit ich mein Verhalten ändere?

I: [0:06:59] Wenn es überhaupt was gibt. Also erstmal vielleicht die Frage: Möchtest du überhaupt dein Verhalten ändern in irgendwelchen/?

B: [0:07:05] Also von mir aus möchte ich das nicht unbedingt ändern. So im großen Ganzen soll das Ganze so weitergehen. Und ansonsten sind halt für mich, wäre ein Punkt irgendwie Krankheit oder so etwas, wo man denkt, man muss das anders machen.

I: [0:07:19] Ja. Okay, also bist du an sich so zufrieden und würdest an sich gar nicht unbedingt sagen, dass in Bezug auf Mobilität oder Ernährung sich irgendwas ändern soll?

B: [0:07:24] Überhaupt nicht.

I: [0:07:30] Und du hattest jetzt ganz viel vor allem vom Fahrrad gesprochen. Was mich jetzt noch interessieren würde, wäre der ÖPNV, wie ist denn da deine Einstellung zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln?

B: [0:07:46] Nicht so gut.

I: [0:07:46] Ja. "Nicht so gut", weil, warum?

B: [0:07:47] Weil die mir zu unflexibel sind und zu teuer sind. Und ich ja eine Alternative habe.

I: [0:07:56] Ja, und die bevorzugst du auf jeden Fall. Und wenn du jetzt entscheiden müsstest zwischen oder was wären deine Gründe zwischen Auto und Fahrrad? Deine Haupt/?

B: [0:08:06] Prinzipiell natürlich immer Fahrrad vorne. Und Auto eigentlich nur zweckgebunden [So durch die/?], also weil ich irgendwie mit dem Fahrrad nicht so leicht nach Hamburg fahren kann.

I: [0:08:17] Also einfach Distanz?

B: [0:08:19] Distanz oder auch Transportmittel.

I: [0:08:25] Und zum Thema Ernährung würde mich jetzt noch interessieren, du hattest ja schon gemeint, du isst jetzt ungefähr einmal die Woche Fleisch. Aber generell kannst du es dir vorstellen, dein Konsum noch weiter runterzuschrauben? Oder zum Beispiel ganz auf tierische Produkte zu verzichten?

B: [0:08:39] Also ganz auf tierische Produkte ist schwierig, weil es dann auch die Käse und Milch betreffen würde. Und das ist eigentlich so ein bevorzugtes Mittel. Also gut, Milch ist nicht so toll, aber die Milcherzeugnisse, denen sagen wir schon gerne zu.

I: [0:08:54] Irgendwelche besonderen Milcherzeugnisse, die zusagen?

B: [0:09:02] Nein, also besonders eben diese Käsegeschichte da, die dazugehört. Käse ist eigentlich meine Wurst.

I: [0:09:08] Okay, ja. Danke. Da würde ich jetzt ein bisschen ein Themenumschwung machen. **Also es geht jetzt gar nicht mehr um deinen Alltag praktisch, sondern ich würde dir gerne die Frage stellen, ob du den CO₂-Fußabdruck kennst?**

B: [0:09:27] Nein, kenne ich nicht.

I: [0:09:27] Okay, kannst du dir vorstellen, was das ist? Was das bedeutet?

B: [0:09:31] Naja das ist das, was wir, was ich als CO₂ verbrauche – also fiktiv verbrauche.

I: [0:09:46] Kannst du das noch ein bisschen ausführen?

B: [0:09:47] Was das bedeutet?

I: [0:09:48] Ja, genau. Was der CO₂-Fußabdruck bedeutet, was/.

B: [0:09:51] Was ich alles benutze, was CO₂ verbraucht. Ob das nur Kraftstoffe sind oder auch Plastikstoffe oder das wäre das wohl so für das erste, für mich.

I: [0:10:01] Und auch zum Thema CO₂: Kannst du dir da irgendwie vorstellen, welche Lebensbereiche zum Beispiel besonders viel CO₂ ausstoßen. Oder durch welche Lebensbereiche das bedingt ist?

B: [0:10:22] Ich denke die Industrie, vielleicht der Verkehr – wobei da natürlich der allgemeine Verkehr gemeint ist. Und was sonst noch CO₂ verbraucht? Naja gut, also solche Sachen wie Heizungen und so ein Kram.

I: [0:10:57] Was ich vielleicht noch dazu sagen kann: Beim CO₂-Fußabdruck geht es gar nicht unbedingt nur um CO₂, sondern auch um CO₂-Äquivalente, also werden zum Beispiel andere Treibhausgase wie Methan oder Lachgas werden auch in CO₂ umgerechnet. Das ist dann auch im CO₂-Fußabdruck praktisch wird das angezeigt.

B: [0:11:13] Also das weiß ich jetzt nicht so genau.

I: [0:11:13] Also könntest du jetzt mit der Information nicht noch weitere Lebensbereiche irgendwie/?

B: [0:11:15] Naja da kommt dann natürlich diese Viehzucht dazu und diese ganze Geschichte.

I: [0:11:26] Ja. Kannst du das noch näher ausführen? Viehzucht?

B: [0:11:33] Naja, die, beziehungsweise das Leben der Tiere produziert auch dieses Methangas und da man Tiere ja zum Essen hauptsächlich züchtet, kommt aus diesem Grund natürlich ganz schön viel zusammen, was man so allgemein hört.

I: [0:11:53] Und anknüpfend an CO₂ würde mich jetzt interessieren, was für dich ein umweltbewusster Mensch ist?

B: [0:12:01] Ein umweltbewusster Mensch? Naja, der eben einigermaßen sorgsam mit den Ressourcen umgeht. Das ist ja eigentlich, das ist eigentlich so ein Punkt, ne? Damit ist man ja schon, das sind ja schon diese Hauptursache, dass man da sich eben vorsichtig damit verhält.

I: [0:12:29] Was wären denn alles so Beispiele für Ressourcen für dich?

B: [0:12:31] Naja, das sind zum Beispiel auch Wälder und diese Treibstoffe und das Wasser. Und dass man eben sorgsam damit umgeht und nicht so arg verschmutzt oder auch die Umweltverschmutzung an sich ja auch. Oder auch der Plastikverbrauch und solche Sachen.

I: [0:12:56] Und was würdest du sagen, welches Verhalten legt ein umweltbewusster Mensch an den Tag im Alltag? Gibt es da irgendwas, was dir irgendwie spontan direkt einfällt?

B: [0:13:08] Ich könnte jetzt sagen, dass man halt mehr Fahrrad als Auto fährt. Ja gut, halt, was weiß ich, dass man sich vielleicht die Bäume zu Hause hält und ansonsten, keine Ahnung, dass man versucht weniger zu heizen. Natürlich ist die andere Sache halt auch, dass man die Autobahn einschränkt und man müsste versuchen weniger Plastik einzukaufen, was einem natürlich sehr schwer gemacht wird in unserer Gesellschaft hier. Sowas wäre gut.

I: [0:13:46] Ja, das stimmt. Aber vielleicht jetzt die andere Seite betrachtet, wenn der CO₂-Fußabdruck immer höher wird, von jedem Einzelnen und dadurch vielleicht die CO₂-Emissionen steigen – was für Folgen hätte des? Was würdest du sagen?

B: [0:14:03] Ich denke es geht wohl hauptsächlich um die Erderwärmung. [Ja - kannst du das vielleicht noch ausführen?] Ausführen? Also du meinst, wie das funktioniert? [Ja, was dir da grade so einfällt.] Ja so genau chemisch kenn ich das nicht. Ich meine nur, dass das CO₂ die Ozonschicht zerstört und deshalb die UV-Strahlung oder die Sonnenstrahlen besser auf die Erde kommen.

I: [0:14:36] Ja und außer Erderwärmung noch irgendwelche Folgen, die dir einfallen durch steigende CO₂-Emissionen?

B: [0:14:47] Nein, das weiß ich nicht. Ich weiß nicht, ob den Bäumen schädigt oder [unv.].

I: [0:14:49] Voll okay. Aber zum Stichwort Klimawandel, das ist ja auch verbunden mit der Erderwärmung. Was verbindest du denn mit diesem Begriff?

B: [0:14:56] Ich verbinde? Klimawandel? Ja Klimawandel ist ja diese Erderwärmung und das größte Problem ist wohl durch den steigenden Wasserspiegel. Und die Austrocknung der Erde beziehungsweise auch, dass sich die Warmzonen verschieben. Und dieses Eisschmelzen und so ein Kram. Das ergibt sich von allein.

I: [0:15:23] Ja, also das darfst du gerne ausführen, wenn dir noch mehr dazu einfällt

B: [0:15:27] Ja nein, ich dachte das ergibt sich daraus.

I: [0:15:30] Nein, tatsächlich eigentlich nicht unbedingt. Also nicht für jeden. Genau. Also jetzt hattest du noch das Eisschmelzen angesprochen. Fällt dir dazu irgendwie noch was ein?

B: [0:15:39] Nein, das Eisschmelzen ist dieses Meeresspiegelsteigen und das Erwärmung ist durch das Austrocknen der Erde, dass die Früchte nicht mehr wachsen und so und solche Sachen. Und auch die, wie heißt das? Der Boden verodet oder was – also wird Wüste, die Wüsten werden größer. Und somit das Bewohnbare beziehungsweise das Bewachsbarere oder der Ackerbau oder Landwirt/.

I: [0:16:08] Ja, das stimmt. Wenn ich dich jetzt fragen würde, ob die Umwelt in Gefahr ist – wie würdest du die Frage beantworten?

B: [0:16:19] Dann würde ich sie nicht beantworten. Aber wenn du mich fragst, dann sage ich, die ist auf jeden Fall gefährdet. Das ist keine Frage, überhaupt keine Frage.

I: [0:16:33] Aus den genannten Gründen?

B: [0:16:33] Ja.

I: [0:16:39] Und du hattest jetzt vorhin die Erderwärmung angesprochen als praktisch hauptsächliche Folge von steigenden CO₂-Emissionen. Und da würde mich jetzt interessieren, ob du auch schon wusstest, dass in den letzten 150 Jahren die Durchschnittstemperatur auf der Erde sich erwärmt hat?

B: [0:17:02] 150 Jahre? Nein, das weiß ich nicht.

I: [0:17:06] Okay, aber weißt du, dass sie sich erwärmt hat?

B: [0:17:09] Ja. Also auf jeden Fall erwärmt sie sich, aber ob das jetzt schon seit 150 Jahren so ist, das weiß ich nicht.

I: [0:17:31] Okay ja. Also ist es tatsächlich. Genau.

B: [0:17:32] Aber mehr kann man ja nicht beweisen, weil vorher ja keine Aufzeichnungen gab.

I: [0:17:34] Aber man kann mit Klimaarchiven, gibt es da tatsächlich. [Achso, ja.] Gibt es da tatsächlich die Möglichkeit Klimarekonstruktion zu betreiben. Genau. Aber jetzt hatten wir schon ein bisschen über Erwärmung und was Klimawandel für dich ist und Umwelt. Und wir leben ja in Deutschland und deswegen würde mich interessieren, wie du die Umweltsituation in Deutschland einschätzen würdest.

B: [0:17:56] Die Umweltsituation in Deutschland? Also die finde ich nicht so arg gut, weil sich da ziemlich wenige darum kümmern.

I: [0:18:07] Und du würdest sagen, in anderen Ländern ist das anders?

B: [0:18:10] Ja, noch weniger.

I: [0:18:14] Also noch schlechter?

B: [0:18:18] Ja, also ich meine ich kenne das nicht im Detail. Ich kenne/. [Nein, es geht auch nur um deine Einschätzung.] Meine Einschätzung? Also es gibt vielleicht noch ein, zwei Länder, die das noch hinkriegen –vielleicht irgendwelche Skandinavien oder so, aber was man so hört, rund herum, ist das wohl nicht so doll.

I: [0:18:38] Und würdest du sagen du kriegst den Klimawandel oder die Umweltschädigung im Alltag mit? In deinem Alltag?

B: [0:18:42] Naja, Klimawandel im Alltag erleben wir ja jetzt gerade: Dass es eben wärmer wird, wobei ich da keine Aufzeichnung hab und ich kann auch diese, wie soll ich sagen?, diese, diese Vergleiche, ich meine es war ja immer mal warm gewesen. Es gab ja immer mal warme Sommer und ob das jetzt nun wirklich so ist, ob das nun auf die Erwärmung zurückzuziehen ist oder ob das nur eine relativ normale oder normale Schwankung ist. Ich sag mal so, mein Spruch ist immer so pauschal: "Natürlich ist jetzt heiß in dem Sommer, aber wir haben ja auch keinen kalten Winter. Nein, weil kalter Winter ist ja Quatsch." Ich meine für mich ist so ein Bild immer, dass die Sonne so weit weg ist. Und was ist das für ein Anspruch von uns, dass wir uns einbilden, dass es jeden Tag genau die richtige Temperatur gibt. Und ich finde, da gibt es so viele Unwegbarkeiten, wahrscheinlich vielleicht auch dieses CO₂ wieder. Aber dass es nicht immer so genau die Temperatur hinkriegt, dass es halt mal bisschen wärmer ist, dann ist es halt mal bisschen wärmer. Und bloß weil das jetzt drei Jahre in Folge ist, kann ich jetzt noch nicht so den Schluss daraus ziehen, ob das wirklich so Alarm ist. Jetzt habe ich glaube ich was ganz anderes erzählt.

I: [0:18:52] Nein, gar nicht unbedingt. Also eigentlich hast du die Frage schon beantwortet. [Ja] Also ist ja die Frage, wie du es einschätzt, ja. Ja. Jetzt habe ich bisschen was gefragt zu deiner Einschätzung vor allem zum CO₂ und zum Klimawandel. Jetzt würde ich dir gerne noch die Frage stellen, wie hoch du dein Wissen über Umwelt und das Klima generell den einschätzt. Auf einer Skala von 1 bis 6. 6 ist praktisch perfektes [allwissend] Wissen. Allwissend, ja.

B: [0:20:53] Ich würde fast sagen 3, die Mitte so – etwas Allgemeinwissen.

I: [0:20:54] Und dein Umweltbewusstsein?

B: [0:21:03] Naja, ich denke mal schon alles dran, dass man sagt, "hey, heute is aber wieder/", heute, also Bewusstsein insofern, dass ich versuche, das Autofahren einzuschränken. Das ist hauptsächlich. Und natürlich mit dem, keine Ahnung mit dem Abfall und Mülltrennung und so. Man versucht da schon etwas zu machen und soweit es eben machbar ist, weil man eben die Sachen nur verpackt kaufen kann, stellenweise.

I: [0:21:36] Danke. Das war es jetzt schon auch bisschen zu diesem Part und jetzt würde ich gern noch zu einem bisschen anderen Thema kommen: **Und zwar würde ich dich gerne fragen, was die perfekte Innenstadt für dich ausmacht. Also einfach, wie du dir eine attraktive Innenstadt vorstellst.** Und ich würde dich tatsächlich auch bitten das Ganze in einer Karte zu verdeutlichen. Ich habe hier ein Blatt Papier mitgebracht

und verschiedene Stifte und du darfst einfach deine/ [unv.] ja, eine attraktive Innenstadt. Ich weiß nicht, was vielleicht du dir vorstellst, wie die aussehen soll.

B: [0:22:21] Du meinst ich muss da Häuser und Straßen malen?

I: [0:22:23] Kannst auch aufschreiben, wenn du lieber aufschreiben möchtest. Aber genau, an sich darfst du gerne Häuser malen, wie auch immer du dir die Häuser vorstellst. Und du darfst gerne immer dazu kommentieren, was du gerade malst.

B: [0:22:36] Nein, ich kann das nicht. Ich kann des höchstens aufschreiben.

I: [0:22:41] Okay, auch okay. Du kannst auch Kästen malen, ist auch völlig in Ordnung.

B: [0:22:49] Also ich sage mal autofrei oder autoarme Innenstadt meinetwegen; großzügige Straßen; getrennte Radwege; naja ÖPVN [ÖPNV] ÖPNV? [Ja, Öffentliche Verkehrsmittel.] brauchen wir natürlich auch irgendwo; großzügige Straßen. Ich weiß nicht, wie ich das sagen soll; keine übergroßen Häuser. Keine Ahnung, moderate Hausgröße oder so was.

I: [0:24:05] Und was ich für dich moderate Hausgröße?

B: [0:24:07] Ich sage mal maximal vier Stockwerke oder so. Viele Einzelhandelsgeschäfte würden mir gefallen. Machen wir so: viel Einzelhandel. Und gemischt mit Gaststätten natürlich. Und Hotel. Na dann brauchen wir noch Museum und solche Sachen. Museen, Sehenswürdigkeiten, weiß nicht, ob das jetzt unterschiedlich ist. Platz zum Ausruhen – irgendwelche Parks oder sowas. Wasser wäre gut – also Fluss oder See. Wie heißt das? Kultur, Theater, Kino, sowas, alles da mit rein. Theater, Kino und Musik. Und Raum für die Jugend oder Platz oder Möglichkeiten, was auch immer, was sie brauchen: Sportdinger, Skateboard oder Musikplätze und Veranstaltungsplätze oder so was. Dann brauchen wir wahrscheinlich auch noch Obrigkeit oder so. Muss man irgendwie auch haben, denke ich.

I: [0:27:03] Was genau meinst du damit?

B: Na gut, ob da ein Rathaus ist, aber das Rathaus ist eigentlich wurst, wo das steht. Aber ich sage mal die Überwachung des Ganzen oder die Präsenz oder so was. Ich schreib mal ganz blöd "Polizei" rein irgendwie. Und ich weiß nicht, ob das jetzt wirklich dazu gehört, dieser Verwaltungskram, ob das in der Innenstadt sein muss, also das ist für mich nicht so wichtig. Die könnten auch wo anders stehen – außer sie möchten irgendwie in besonders schönen Häusern sein. Also das wäre jetzt im Groben mal, das, was ich mir so vorstellen würde.

I: [0:27:37] Du darfst auch gerne noch probieren hier ganz klein eine Zeichnung anzufertigen. Traue dich ruhig, das soll nicht perfekt werden. Jetzt hast du nämlich schon

ganz viele Sachen aufgeschrieben und ich mein grade zum Beispiel ein Fluss oder ein See darf ja auch ganz vereinfacht dargestellt werden. Darum geht es tatsächlich. Es soll keine schöne Zeichnung werden, also nicht künstlerisch wertvoll.

B: [0:28:02] Nein, also weiß ich nicht. Ich kann das, soll ich des von einer Draufsicht oder von einer Straßenansicht?

I: [0:28:07] So wie du möchtest.

B: [0:28:08] Keine Ahnung.

I: [0:28:09] So vielleicht wie eine Karte sonst auch aussieht. Vielleicht einfach von oben, ist vielleicht am einfachsten.

B: [0:28:32] Was wollt ihr da von mir? Naja, da fangen wir mal keine Ahnung mit einem Fluss an, aber einen Fluss müssen wir blau machen, ne? Blau. Und dann eben diese klassischen Häuser – das Haus vom Nikolaus. Und nein, das kann ich nicht. Was soll ich da machen? Das krieg ich nicht hin. Eine Gaststätte kann ich nicht malen.

I: [0:29:10] Du kannst einfach ein Haus hinmalen. [Nein.] Also ein Viereck hinmalen und drüber schreiben "Gaststätte" oder ein Pfeil hinmachen zu den Wörtern. Das wäre auch vollkommen okay. Es darf wirklich ein Viereck sein.

B: [0:29:28] Naja dann würde ich hier vielleicht, dann muss dann hier noch die Straße noch sein, davor. Ne, da ist eine Promenade muss da sein. Das ist die Promenade hier. Und dann, dann mach ich hier eine Wiese. [Ja, passt, ist grün.] Eben, eben. Und das soll, kann natürlich schön am Fluss sein, das ist auch ganz gut, was wir hier auch haben. Und und, und, na da ist man eben schon bei [Wohnort], weil man denkt, es muss beide Seiten sein. Es ist komisch.

I: [0:30:26] Na ist auch okay, wenn du die Vorstellung hast, dass es auf beiden Seiten so sein sollte.

B: [0:30:27] Ja, sicherlich, klar, aber ich kann das nicht. Und dann, naja, meistens ist es, sind es ja auch Häuserreihen. Und wieder dieses Dach. Jetzt haben wir gar kein Dach, ne? [Doch, ist perfekt.] Jajaja. Und da haben wir – ich schreib des aber rein – "G" wie "Gaststätte" und "K" wie "Kleidung" und Lebensmittel brauchen wir in der Stadt und wie heißt denn das andere da noch? Schreibwaren, so Kleinkram und so Zeug, ne? Also so Allgemein. "S" wie "Allgemein". [Ja, wie Schreibwaren.] Und dann müssen wir auf der anderen Seite – ich sag jetzt mal – muss da sicher irgendwie eine Bühne sein mit Sitzreihen. Keine Ahnung, wie man das malen soll. Bühne ist ja eigentlich halb, halb ist schön. Kann man ja wieder ausradieren. In der Mitte dann diese Fläche. So, keine Ahnung. Und natürlich "M" und "T" "Musik und Theater". Und ich sage mal, natürlich

Spielplätze für die Kleinen. Schaukel ganz deutlich und Rutsche. Und, ja und dann etwas abseits sag ich mal einen Park oder eine Platte für die Skater für wie geht denn das? Für die Skater, also so ein bisschen für größere Kinder. Keine Ahnung wie man sowas [Joa, ist ja kein/.]. Das reicht.

I: [0:33:40] Okay. Das ist deine attraktive Innenstadt?

B: [0:33:43] Nein, das ist nicht attraktiv – das ist albern, aber da kann nicht stundenlang da rummalen. [Vollkommen in Ordnung.] Was weiß ich, ich könnte mir vielleicht vorstellen, dass die Straßenverlauf vielleicht nicht kerzengerade sind, sondern rund sind und dann hier – ich sag jetzt mal hier – so die Bebauung und mit Kreuzung und Plätze. [Du kannst auch Plätze draufschreiben einfach.] Plätze. Plätze sind immer rund. Also so zum Sitzen so für Stühle, also so was meine ich auch. Sitzplätze. Und mit Getränken natürlich. [Ja, perfekt – gute Möglichkeit.] Das gehört ja dazu. Naja, und noch viel, viel mehr. Was ist denn das für eine Stadt hier?

I: [0:35:02] Ja, du hast ja auch schon Einiges aufgeschrieben.

B: [0:35:05] Ja, das, ich kann das halt nicht so zeichnen.

I: [0:35:11] Das ist egal, die Kombi macht es ja dann aus.

B: [0:35:12] Und dann muss man natürlich noch eine Brücke da rüber haben. Das sieht aus wie ein Ufo und nicht wie eine Brücke.

I: [0:35:25] Man erkennt, dass es eine Brücke ist.

B: [0:35:35] Wenn man es weiß.

I: [0:35:39] Jetzt sogar noch beschriftet – sehr gut.

B: [0:35:43] Ja. Und ich muss, ich kann jetzt nicht jedes Haus beschreiben, wie das, beschreiben. Ich kann jetzt nicht für jedes einzelne Ding da ein Haus zuschreiben.

I: [0:35:55] Nein, brauchst du auch gar nicht.

B: [0:35:55] Aber so, dass da eben Leben sein kann. Und was haben wir da noch? Museum und was natürlich auch wichtig ist, das ist jetzt blöd, aber Radstellplätze, besonders natürlich. Jetzt in meinem Fall. [Ja, das stimmt.] Was immer das da sein soll. Und das hier Fahrradplätze sind. Ich find es albern, aber jetzt lassen wir es mal gut sein so.

I: [0:36:59] Danke, danke, dass du trotzdem noch eine Karte gemalt hast. Freut mich sehr. Tatsächlich war es das jetzt eigentlich auch schon. Wir sind am Ende angelangt. Also von meiner Seite aus wäre es das. Wenn es jetzt von deiner Seite aus noch irgendetwas gibt, was du noch irgendwie dazu noch gern erzählen möchtest oder was dir persönlich noch wichtig ist, was vor allem im Interview noch gar nicht angesprochen

wurde, dann kannst du das jetzt gerne anmerken oder fragen. Wenn es noch irgendwas gibt.

B: [0:37:32] Nein, ich bin ganz geplättet. Naja, es wär halt schön, wenn die Menschen sich bisschen mehr einig werden. Und nicht so viele Chaoten unterwegs sind. Das ist was mich so ein bisschen stört.

I: [0:37:53] Einig werden in Bezug auf? [Bitte?] Einig werden in Bezug auf?

B: [0:37:57] Naja, einig werden so, dass nicht, dass man sich einig ist, dass man kein Chaos veranstalten muss. Oder das ganze Verbrechen und so und das Zeug oder so ist bisschen blöd. Und hier diese diese Sache mit den mit den Meinungsverschiedenheiten. Also nicht, dass ich was gegen Meinungsverschiedenheiten hätte, aber nein dieses, dass jeder seine Idee durchsetzen muss. Die Leute sind irgendwie nicht so kompromissbereit, das ist das, was ich bisschen schade finde. Und das ist, und wenn das so ist, dass wenn selbst im Straßenverkehr jeder sagt – ich sag jetzt mal so ganz dumm – dass, wenn ein Kreislauf ist und es kommen zwei Autos entgegen geben alle Vollgas, weil jeder zuerst drinnen sein will, weil der dann da warten muss. Dieses Egoistische und der ganze Kram fehlt ein bisschen. Und auch dann das Empathie, was sich auch, was natürlich auch, was sich wohl daraus ergibt, das find ich so ein bisschen schade, aber da kann man schlecht dran was machen. [Ja, möglich ist es vielleicht.] Ja, es, weißt du, es ist sozusagen wie "Ändere die Dinge, die du ändern kannst, die anderen lässt du und versuchst, wichtig ist beide voneinander zu unterscheiden". Das ist so ein Punkt halt auch, ne? Aber das ist, man kann halt alleine kann man nicht viel machen. Und ich würde auch gerne irgendwo demonstrieren gehen oder so was, aber ich habe Angst, dass ich halt auf die Rüge kriege. Da habe ich keine Lust mehr in meinem Alter. Solche Sachen; das ist was, was mich halt umtreibt, dass man irgendwie schon fast nicht mehr in Ruhe schlafen kann, wenn ich weiß, ob da eingebrochen wird oder so was. Das ist schade. Dass keiner mehr Respekt vor Eigentum oder vor anderem Eigentum hat.

I: [0:39:48] Aber würdest du, weil du gerade gemeint hast, du würdest sagen, dass einer alleine nichts ändern kann, also da würdest du, das ist praktisch so dein Standpunkt? Da würdest du sagen, "einer alleine kann halt die Welt nicht verändern, nicht retten"?

B: [0:40:04] Im Moment sind wir – glaube ich – auf einem sehr schlechten Weg, weil selbst die Demos, die dann sind, dann kommt gleich die Gegendemo. Und es sind und artet immer oder halt oft in Gewalt aus oder zumindest, dass man so in den Medien so hört, ne? Das ist dann auch noch bisschen so ein Punkt. Ansonsten stört mich, dass wir alle nur noch oder keiner irgendwelche Meinung, keine Öffentliche Presse haben oder so was oder freie Presse, weil das alles irgendwo gesteuerte Nachrichten sind, die wir kriegen. Sowas, davon bin ich überzeugt, was ich nicht so toll finde.

I: [0:40:44] Ja, verständlich.

B: [0:40:46] Und ansonsten möchte ich nicht in die Politik abdriften, weil das ist irgendwie auch so eine Sache ne, weil das ein endloses Thema ist so, aber das ist so, man sagt immer "Jedes Volk hat die Regierung, die man verdient."

I: [0:41:01] Interessanter Spruch, den habe ich noch nie gehört.

B: [0:41:01] Ne?

I: [0:41:04] Nein, tatsächlich nicht.

B: [0:41:05] Es ist so. Wenn man das sieht und diese Wahlen dann, dann kriegen jede nur 3 % und dann gibt es keine Mehrheit und solche Sachen. Ne, das ist halt auch, was ich mit dem Volk meine. Und was auch so ein Problem sind, sind die Populisten finde ich so, dass die irgendwelche Sachen in die Welt setzen. Und das nur, ist halt die Sache, man muss nur geschickt reden und dann glauben alle das. Und die Leute sind alle kritiklos, ne, doch kritiklos, weil sie sich das anhören und sagen: "Ist das richtig oder nicht, was der da erzählt?" oder solche Sachen, ne? Aber dadurch, dass die des, dass keiner Kritik übt oder sich keiner überlegt, was er da sagt, sondern einfach hinterherrennt, weil er sich es nicht anhört. So, solche Sachen ist irgendwie was, wo ich mir denke "Hey, was ist denn hier los?"

I: [0:42:01] Ja, dann ändert sich natürlich auch wenig, ja. Vielleicht. Danke. Das war es das auch von meiner Seite aus.

B: [0:42:09] Fein. Dann lassen wir es auch gut sein so ja.

I: [0:42:11] Dann danke ich dir auf jeden Fall für deine Offenheit und deine Bereitschaft mit mir das Interview zu führen.

B: [0:42:15] Gerne doch.

I: [0:42:17] Mich hat es sehr gefreut, danke. Ich würde die Aufnahme auch jetzt beenden.

B: [0:42:19] Gut.

C.3 Interview Nr. 3

I: [0:00:00] Okay, bevor wir anfangen möchte ich noch kurz ein paar einleitende Worte sagen. Wie du ja weißt, interessiere ich mich im Rahmen meiner Bachelorarbeit für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen. Und im Verlauf des Gesprächs werde ich dir verschiedene Fragen stellen, bei denen du dann einfach das sagen kannst, was dir gerade so in den Kopf kommt. Und es gibt aber auch keine richtigen oder falschen

Antworten, sondern du kannst ganz offen einfach erzählen, was dir so einfällt. Hast du vorweg noch irgendwelche Fragen?

B: [0:00:30] Nein.

I: [0:00:31] Okay, dann können wir ja jetzt anfangen. [unw.] Meine erste Frage wäre: **Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten in Bezug auf Ernährung im Alltag beschreiben?**

B: [0:00:47] Also ich bin vor allem mit, also lokal bin ich meistens [0:01:01] mit dem Fahrrad unterwegs und auf längeren Strecken dann meistens mit dem Zug – wenn ich zumindest alleine unterwegs bin und niemand anderes mit dem Auto diese Strecke fährt. Also ich habe selber kein Auto, ich werde auch in nächster Zeit kein Auto haben. Also Fahrrad auf kurze Strecken; Zug auf lange Strecken ist meine Hauptfortbewegungsart. Und Ernährung: Also ich habe immer den, ich versuche mich tendenziell vegetarisch zu ernähren, was wiederum nicht immer so möglich ist – sonst eher, recht, einige Fertigprodukte. Genau. Und ich lege nicht so viel Wert auf Regionalität oder Bio.

I: [0:01:35] Okay, und wenn du jetzt irgendwie einkaufen gehst, was würdest du sagen, was gehört für dich für einen regulären Lebensmitteleinkauf dazu?

B: [0:01:42] Das, was ich brauche halt, also halt Gemüse, Getränke kaufe ich fast nur, nur Saft, sonst nicht. Aber sonst dann halt, ja gut, ich gehe rein, Gemüse, ich esse viel Nudeln, viel Pizzen. Das sind so die normalen Einkäufe. Und, sonst halt, Sachen, die mir einfallen, noch ein paar Süßigkeiten, alle möglichen anderen Sachen, wenn ich vor habe größere Sachen zu kochen und was. Aber die Sachen, die man öfters kauft, sind sicherlich entweder Gemüse, ein bisschen Obst oder halt Nudeln und Pizzen.

I: [0:02:31] Und du hattest jetzt gemeint, dass du dich versuchst vegetarisch zu ernähren – wie genau hattest du das gemeint?

B: [0:02:36] Ich hatte eigentlich mal den Ansatz, dass ich nur am Wochenende Fleisch esse oder halt wenn es halt irgendwie gerade so passt, also wenn ich jetzt irgendwo eingeladen bin, würde ich nicht darauf bestehen, dass es etwas Vegetarisches gibt. Und auch, wenn man jetzt mal in einem guten Restaurant isst, dann würde ich, finde ich halt die Sachen mit Fleisch meistens besser und würde dann einfach in diesem Fall eher das Fleisch nehmen, als das Vegetarische. Aber sonst habe ich, versuche ich eigentlich, also wenn mich, wenn ich mir selbstständig etwas zu Hause koche, dann ist das fast immer vegetarisch. Inzwischen versuche ich es einfach so weit wie möglich zu reduzieren. Jetzt bin ich nicht mehr bei dem "am Wochenende Fleisch, unter der Woche kein Fleisch", sondern ja ich versuche es so weit wie möglich zu reduzieren. Ich kaufe – außer, wenn

ich mal etwas Größeres mit Fleisch kochen möchte – kaufe ich kein Fleisch oder keine Wurst. Genau.

I: [0:03:34] Und du hattest gerade gemein, "im Restaurant ist es besser mit Fleisch", also die Gerichte findest du besser. Was meinst du mit "besser"?

B: [0:03:46] Also, wenn ich jetzt in einem guten Restaurant bin, dann ist zum einen die oder allgemein in Restaurants ist die Auswahl an vegetarischen Speisen oft nicht so groß und finde ich oft dann auch etwas eintöniger – also das ist dann meistens der Salat und die Käsespätzle, so ungefähr. Und da habe ich dann meistens nicht so Lust darauf und dann finde ich es halt eher, dafür gibt es halt, gerade wenn man Richtung deutsche oder französische Restaurants geht, ist halt einfach, dass die guten Sachen Fleisch haben, das ist halt vermutlich auch unserer Tradition und so. Wobei es gibt auch Restaurants, in denen es sehr gute vegetarische Sachen gibt, also, ja/.

I: [0:04:28] Okay, danke. Und nochmal ganz kurz in Bezug auf Mobilität: Du hattest jetzt gemeint, du fährst vor allem mit Rad und mit der Bahn – gibt es auch Tage, an denen du mit dem Auto fährst oder in welchen/?

B: [0:04:41] Ich habe ja jetzt – wie gesagt – kein Auto. Das ist dann eher, wenn ich – was weiß ich – bei meinen Eltern bin und mit denen irgendwo zusammen wo hinfahre, dann wird halt öfters mal mit dem Auto gefahren. Oder auch wenn ich jetzt irgendwie bei meiner Mutter bin und irgendwie Freunde treffe und es gerade mit dem Fahrrad nicht passt, dann schon, aber wenn – sagen wir mal – in der, in dem Lebensbereich, den ich vor allem organisiere und bestimme, also so, wo ich jetzt hier alleine wohne, da habe ich kein Auto und brauche im Prinzip auch kein Auto – wenn ich nicht irgendwie gerade ein Umzug habe oder so was.

I: [0:05:06] Ja. Und fliegst du auch regelmäßig in deiner Freizeit?

B: [0:05:12] Ja, also gelegentlich mal in den Urlaub und öfters halt zu Bridge-Reisen, also zu Bridge-Turnieren. Das ist halt teilweise einfacher zu fliegen und teilweise auch nicht möglich anders hinzukommen.

I: [0:05:28] Hast du da ein Beispiel für?

B: [0:05:29] Wo es nicht möglich war? Also Shanghai ist ein bisschen weit mit dem Zug. Also man könnte vermutlich irgendwelche Transsibirische Eisenbahn bis Peking – das ist dann so eine Woche ein Weg. Und von Peking kommt man wahrscheinlich in einem Tag nach Shanghai oder so. Also es ist nicht sinnvoll möglich gewesen da anders hinzukommen. Man muss natürlich auch sagen, dass das Ganze zahle ich nicht selber, sondern der Bridge-Verband. Und Flugreisen sind halt auch günstiger, oft günstiger als irgendwelche Zugreisen oder so, die dann halt auch länger dauern. Deswegen wäre das

auch sicherlich mit einem großen Aufwand verbunden und das Ganze anders zu organisieren. Also wir haben zum Beispiel, als wir nach Oslo gegangen sind, gefahren sind oder geflogen eben, habe ich mal angeschaut, es gäbe die Möglichkeit quasi mit dem Zug bis Kiel und dann die Fähre zu nehmen. Das wäre sinnvoller, also man wird ja auch sonst mit Zug oder Bus dann halt quasi einmal Norddeutschland, Dänemark über Schweden und dann das da, also völlig utopisch, das hätte ewig gedauert. Also mit der Fähre haben wir dann halt, die Fährnfahrt dann mit, irgendwie die Kabine 250 Euro pro Person gekostet hat, was halt, ja, der Flug hat halt 150 Euro gekostet. Und dann muss man ja erstmal nach [unv.] fahren, dann mit der Fähre – das wäre viel zu teuer geworden.

I: [0:06:46] Okay. Und du hattest vorhin gemeint, du fliegst gelegentlich, kannst du das irgendwie einschätzen, also wie oft in den letzten Jahren zum Beispiel oder was sind deine letzten Reiseziele waren?

B: [0:07:02] Es hängt halt davon ab, wenn ich mit meinen Eltern irgendwie in den Urlaub gehe, dann sind wird oft geflogen. Also früher haben wir jedes Jahr in Südtalien, da ist es deutlich einfacher halt hinzufiegen, als anders hinzukommen. Aber das war jetzt schon seit ein paar Jahren nicht mehr – also im Prinzip seit ich studiere, also seit vier Jahren nicht mehr. Und ich bin mir tatsächlich nicht sicher, ob ich in den letzten vier Jahren mal zum Sommerurlaub geflogen bin. Doch, wir waren einmal, stimmt, wir waren einmal noch später da. Im Prinzip sind wir nach Südtalien. Und es gibt mal so einen Traum von uns so ein bisschen, dass wir in die USA zum Skifahren fliegen. Aber das ist noch nicht ganz, ob das je stattfinden wird, aber das ist eine andere Frage, aber das, die Überlegung gibt es.

I: [0:07:48] Gibt es da einen Grund für? Warum in die USA?

B: [0:07:53] In die USA, wie soll ich sagen, das hat sicherlich auch etwas damit zu tun, dass bei uns der Naturschutz höher geschrieben ist. Also im Prinzip, bei uns gibt es nicht so viel Möglichkeit, abseits der Piste zu fahren; wenn das nun mal in den USA sehr viel besser ist. Und mein Vater ist ein sehr guter und erfahrener Skifahrer und mein Bruder und ich haben das Ganze natürlich dadurch, hat das Ganze ein bisschen abgefärbt. Besser gesagt irgendwie erstens weil das St. Anton das beste Skigebiet ist in Europa, um Offline-Piste zu fahren und da haben wir alles durch. Und jetzt müssen wir halt nach anderen Sachen schauen. Und die sind halt alle in Colorado in den USA, ich habe den Namen vergessen.

I: [0:08:36] **Und daran anknüpfend vielleicht, jetzt hast du gerade schon irgendwie einen Grund genannt, warum ihr irgendwie in die USA wollt, aber was sind generell deine Gründe dich so zu entscheiden, also dass du dich so entschieden hast, wie**

du dich eben verhältst. Also du kannst auch gerne erst etwas in Bezug auf Mobilität sagen und danach Ernährung oder andersherum.

B: [0:08:57] Na gut, es ist eigentlich halt, weil man den Wunsch gerne auch etwas in meiner Freizeit zu unternehmen – sei es Bridgespielen, sei es irgendwie im Urlaub etwas zu machen. Das ist Mobilität betreffend. Und das ist halt davon, dass muss man sich halt fortbewegen, da kommt man nicht darum herum. Und es ist – wie ich schon gesagt habe – es ist nicht immer gut oder einfach das Ganze, also mit Zug, also prinzipiell ist es mir wichtig, das Ganze ökologisch gut zu machen. Deswegen versuche ich auch viel mit dem Zug zu machen, wenn es geht, aber das ist halt nicht immer möglich, je nachdem, wo man hinwill. Im Zweifel dominiert dann halt doch der Wunsch da hinzugehen über dem Wunsch das Ganze ökologisch gut zu machen. Und sagen wir mal beim Essen ist es sicherlich in die gleiche Richtung. Also ich versuche mich vegetarisch zu ernähren, vor allem, weil, aus Umweltgründen. Das ist mir deutlich wichtiger als irgendwelche Tierschutzgründe. Genau, aber ich bin eben dann doch nicht bereit, komplett auf das Fleisch zu verzichten. Also das ist halt schon ein Luxusgut, was ich auch einfach sehr gerne habe. Und deswegen ist es so ein bisschen ein Kompromiss, den ich gefunden habe – ich weiß nicht, schon so seit fünf, sechs Jahren – also wie gesagt, am Anfang habe ich angefangen nur am Wochenende Fleisch zu essen und das Ganze hat sich dann so ein bisschen, aber das ist halt so, ich versuche das Ganze ökologisch nicht zu, zu schlecht zu machen. Und gleichzeitig habe ich noch irgendwie mich erstens nicht zu groß einschränken zu müssen und zweitens auch nochmal, was ich sehr gerne esse, eben auch zu essen.

I: [0:10:33] Du meinst jetzt, dass du es versuchst, "ökologisch gut zu machen" – warum?

B: [0:10:40] Also wir wissen alle genug über Klimawandel und so, dass es ein ganz großes Problem ist, wo halt jeder etwas dagegen machen muss. Und, also die Grundidee von jeder, ist ja, Industrie sagt "Politik und Verbraucher muss etwas machen"; die Politik sagt, "Industrie und Verbraucher muss etwas machen" und der Verbraucher sagt, "die Industrie und Politik muss etwas machen". Und im Endeffekt macht keiner etwas. Und da finde ich halt dann auch immer, dass man irgendwie probiert etwas zu machen, jeder für sich. Und das ist halt quasi so die beiden Sachen, wo ich der Meinung bin, wo ich etwas mache mit, dass sich etwas machen lässt, ohne zu großen Einschränkungen.

I: [0:11:24] Okay, danke. Und bei deiner Ernährungsweise hast du jetzt gemeint, dass du seit fünf bis sechs Jahren irgendwie ein bisschen angefangen hast, zum Beispiel ein bisschen weniger tierische Produkte oder vor allem Fleisch zu essen, was würdest du sonst sagen, welche Faktoren beeinflussen deine Ernährungsweise?

B: [0:11:42] Oft die Bequemlichkeit, also ich bin, ich esse tendenziell gerne zweimal am Tag warm und bin nicht bereit, also jetzt zwei Mal am Tag groß zu kochen. Dafür habe ich keine Zeit und keine Lust. Und deswegen achte ich halt darauf, dass ich Sachen habe, die sich einfach machen lassen – also Standardbeispiel Tiefkühlpizza oder die Nudeln mit irgendeiner Pesto oder halt Sachen, die nicht so aufwändig sind. Das ist mir halt schon wichtig, weil ich sonst, das nicht für machbar halte. Und sonst koche ich auch mal gerne selbstständig, aber das ist dann halt eher mal so und nichts Regelmäßiges. Also schon die Einfachheit ist das Dominierende.

I: [0:12:31] Also wäre, wenn du jetzt den Hauptgrund entscheiden müsstest, für sowohl Ernährung als auch Mobilität, so zum Beispiel in einem Wort – könntest du da mir eine Antwort geben?

B: [0:12:48] Nein, ich glaube nicht.

I: Okay. [0:12:48] Also es sind eher mehrere?

B: [0:12:50] Ja, es ist ein Wechselspiel aus Ökologie, Preis, Aufwand [unv.]. Das spielt alles natürlich mit rein.

I: [0:13:01] Ja. Okay, danke. Aber generell würdest du sagen, dass du in einem Lebensbereich besonders auf die Umwelt achtest?

B: [0:13:17] So in Prinzip Ernährung und Mobilität, das sind halt schonmal zwei nicht unwesentliche Faktoren. Sagen wir mal, die anderen Faktoren, ich kann halt weniger machen. Ich kann nicht die Wärmedämmung des Hauses bestimmen oder welchen Energieversorger wir haben. Solche Sachen im Prinzip, was wir, was beim Wohnen ausgeschlossen wird, da kann ich nicht viel daran machen – außer vielleicht meine Heizung ein bisschen runterzustellen oder weniger zu lüften oder etwas, aber sagen wir mal das ist jetzt nicht viel und da achte ich dann ehrlich gesagt auch nicht so darauf. Ansonsten auch allgemeiner Konsum achte ich nicht so darauf, weil ich dort es sehr viel schwerer finde zu sagen, also, welches Konsumgut ist jetzt eigentlich ökologisch besser ist oder nicht. Das ist einfach, eigentlich unmöglich zu beurteilen, finde ich.

I: [0:14:08] Okay, danke. **Aber, wenn ich dich jetzt fragen würde, was sich ändern müsste, damit du dein Verhalten änderst?**

B: [0:14:20] Das ist ein, finanziell einfacher ist. Also Beispiel: Ich bin in Stuttgart und muss nach Berlin. Ich kann für 150 Euro oder einen Flieger für 50 Euro nehmen. Dann ist dieser Flieger einfach schon verdammt attraktiv. Aber das ist halt wieder, die die Politik machen muss, da kann man ansonsten irgendetwas machen. Und dass es besser einsehbar ist oder besser greifbar ist, was es eigentlich oder ob das ökologisch gut ist oder nicht. Also das ist natürlich auch verdammt schwer, also ist es jetzt, also so Sachen,

nehme ich, kaufe ich jetzt lieber die importierten Früchte oder die Früchte aus dem Kühlhaus. Da habe ich keine Ahnung, was da besser ist. Und solche Sachen. Oder bei welchem Konsumgut ist es verdammt schwer einzuschätzen, ob das jetzt oder was das jetzt eigentlich für ökologische Auswirkungen hat. Also das ist, glaube ich, dass ich schon mehr darauf achten würde, wenn ich das einfacher zugänglich wäre.

I: [0:15:19] Okay. Und hättest du da irgendwie Ideen, wie das für dich einfacher wäre?

B: [0:15:24] Ja, wenn es da zum Beispiel eine Bezeichnung gäbe, für dieses Produkt wurden so und so viel Kilogramm CO₂-Äquivalent ausgestoßen. Also eine Bezeichnung dieser Art, die würde das natürlich sehr, sehr greifbar machen. Natürlich ist, sagen wir mal, das ist jetzt auf CO₂-Basis, aber es gibt natürlich noch andere ökologischer Aspekt, aber mir ist der Klimawandel jetzt am wichtigsten. Also so eine Kennzeichnung würde es natürlich sehr vereinfachen, weil die natürlich auch nicht einfach zu machen ist.

I: [0:15:55] Warum ist dir der Klimawandel so wichtig?

B: [0:15:56] Weil es einfach, weil wir dabei sind unsere Erde nachhaltig zu zerstören. Und das, was sich ja nicht von selber lösen wird. Also müssen wir jetzt etwas machen und das machen wir nicht. Und wenn wir nichts machen, wenn wir nicht mitmachen, wonach es aussieht, wird das in 30, 40, 50 Jahren ganz gravierende Auswirkungen auf jeden von uns haben.

I: [0:16:23] Ja. Aber generell – das habe ich jetzt noch nicht ganz rausgehärt – möchtest du dein Verhalten in Bezug auf Mobilität und Ernährung ändern? Du hast jetzt schon das Beispiel genannt mit dem "von Stuttgart nach Berlin".

B: [0:16:38] Ja, also es wäre, ich achte ja grundsätzlich darauf. Und natürlich gibt es so Sachen, wo ich sagen würde, es hätte ich vielleicht anders machen sollen, aber das ist jetzt, sag ich mal, meistens bin ich da mit meiner Wahl mehr oder weniger zufrieden. Zumindest so unter dem Aspekt, wie es ist. Also es ist jetzt nicht so, dass ich nachher sagen würde, das hätte ich jetzt anders gemacht. Ernährung ist vielleicht schwieriger. Natürlich, man könnte sich jetzt gesünder, ökologisch besser ernähren, aber das hat mit dem Aufwand, dass es teurer ist und man deutlich mehr Zeit reinvestieren muss. Da finde ich es immer schwer, klare Sachen zu sagen.

I: [0:17:28] Okay, also würdest du sagen, du hast so ein bisschen schon dein Wunschverhalten schon erreicht?

B: [0:17:36] Ein Stück weit ja.

I: [0:17:38] Und was würde noch fehlen?

B: [0:17:43] Natürlich, ja eine vegane Ernährung ist sicherlich besser, aber dazu bin ich halt nicht bereit, das zu tun, im Moment. Also ich weiß, dass es besser wäre, aber ich habe nicht das Ziel, das in nächster Zeit zu erreichen.

I: [0:17:56] Okay. Und darf ich auch fragen, warum?

B: [0:18:00] Ja, also, ich sehe das ja beim [Name des Mitbewohners], er ist eigentlich drei Stunden hier am Essen, dass er hier sein Zeugs reinkriegt. Das ist Ganze das erste Mal/. Und sonst halt einfach, genau, ich esse halt einfach gerne Fleisch und ich finde es schmeckt sehr gut und ich bin – sagen wir mal – nicht bereit auf das Ganze zu verzichten. Außerdem ist eine vegane Ernährung nicht unbedingt so gesund. Da muss man dann halt schon viel auf irgendwelche Nahrungsersatzmittel zurückgreifen, weil einem schon etwas fehlt.

I: [0:18:40] Okay. Aber könntest du dir generell vorstellen, weniger Fleisch und andere tierische Produkte zu konsumieren?

B: [0:18:46] Ja.

I: [0:18:49] Aber eben nicht komplett vegan?

B: [0:18:55] Genau.

I: Eine [0:18:56] Nachfrage hätte ich noch zum Thema Mobilität: Weil du hattest jetzt gesagt, du fährst Bahn, aber wie ist da generell deine Einstellung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln?

B: [0:19:05] Was für eine generelle Einstellung?

I: [0:19:09] Was du über öffentliche Verkehrsmittel denkst, wie du zu denen stehst.

B: [0:19:15] Ich benutze sie sehr regelmäßig und sie funktionieren oft ganz gut. Manchmal ist halt ein Chaos drinnen, dann ist das halt mal nervig. Aber ich finde es – gerade auf längere Strecken – deutlich angenehmer im Zug zu reisen, als mit dem Auto zum Beispiel. Also da finde ich den Komfort von vorneherein schon deutlich höher. Man kann sich bewegen; man sitzt im Zweifel gemütlicher; man kann auf das Klo gehen, wann man will; man hat seine Steckdose; man hat mal einen Tisch. Deswegen, also reise ich tendenziell gerne mit dem Zug. Ansonsten, mein Eindruck ist halt, es ist halt etwas nervig, wenn das halt immer so ein Chaos ist. Also wenn das Ganze dann gut ist, dann gilt das Ganze nicht, aber es passiert dann halt schon mal, dass aus so einer Fahrt, die eigentlich eine Stunde dauert, wird halt mal vier Stunden. Sowas passiert halt mal. Und das ist halt sehr nervig. Und das würde halt mit dem Auto nicht passieren, aber das ist trotzdem jetzt kein Grund für mich, auf das Auto umzusteigen. Einfach auch aus dem Grund, dass ich die Möglichkeit auch gar nicht so richtig habe, aber auch dann würde ich es tendenziell

nicht machen. Und ich finde grundsätzlich ist man mit dem Zug hier gut unterwegs ist und auf den meisten Strecken oder auf vielen Strecken ist man mit dem Zug nicht langsamer unterwegs als mit dem Auto. Es ist halt im Zweifel teurer.

I: [0:20:39] Okay. Jetzt hätte ich noch ein bisschen eine andere Frage. Und zwar: **Kennst du den CO₂-Fußabdruck?**

B: [0:20:46] Ja.

I: [0:20:49] Kannst du ausführen, was du darüber weißt?

B: [0:20:50] Ja das ist halt einfach, dass man sagt, alles, was ich konsumiere, benutze, brauche verbraucht eine gewisse Fläche auf der Erde, um komplett so hergestellt und wieder abgebaut zu werden, also dass die Erde quasi wieder im Ursprungszustand sein wird. Also ich brauche, um die Nahrungsmittel herzustellen brauche ich natürlich erstmal eine Fläche, auf denen diese Nahrungsmittel wachsen. Dann brauche ich natürlich noch die weitere Fläche, auf denen das Tierfutter wächst; dann brauche ich irgendwelche Dünger, die halt wieder hergestellt werden, was natürlich nicht nur eine Fabrik braucht, sondern die brauchen auch wieder Rohstoffe. Und natürlich dann auch ein nicht unwesentlicher Teil ist, dass der, ausgestoßenes CO₂ oder Treibhausgase irgendwie wieder kompensiert werden müssen, dass man halt zum Beispiel Waldfläche machen könnte. Und das ist dann quasi auch eine Fläche, die quasi eingerechnet wird, obwohl sie ja als keine Fläche existiert, aber so, also quasi die Fläche, die ich bräuchte, um alles herzustellen und kompensieren, was ich konsumiere.

I: [0:22:07] Ist für dich?

B: [0:22:08] Der ökologische Fußabdruck.

I: [0:22:09] Genau, der ökologische, ja. Aber hier geht es jetzt um den CO₂-Fußabdruck.

B: [0:22:16] Achso. Darüber weiß ich ehrlich gesagt nicht so viel.

I: [0:22:18] Okay. Aber kannst du dir vielleicht vorstellen, also was bei/?

B: [0:22:21] Also wahrscheinlich nur die Fläche, um das CO₂ zu kompensieren.

I: [0:22:28] Okay. Und welche Lebensbereiche im Alltag sorgen deiner Meinung nach für am meisten CO₂-Emissionen?

B: [0:22:34] Ich weiß es ehrlich gesagt nicht. Sicherlich gerade längere Flugreisen sind da ein nicht unwesentlicher Teil davon. Also sie finden halt unregelmäßig statt, aber sie finden halt statt. Und das ist schon einiges. Und sonst weiß ich jetzt nicht irgendwie/.

I: [0:22:58] Okay, aber kannst du dir da noch irgendwie etwas vorstellen, was du denkst?

B: [0:23:04] Ich, tendenziell die Einteilung in vier Bereiche: Also Mobilität, Wohnen, Ernährung und restlicher Konsum oder so was. Und, also ich muss sagen, ich weiß es nicht, also in jedem werde ich einen nicht unwesentliche Menge an Treibhausgasen ausstoßen. Ich weiß nicht, was dabei dominiert.

I: [0:23:23] Okay. Dann gehen wir vielleicht ein bisschen auf die andere Seite: Was ist denn in deinen Augen ein umweltbewusster Mensch?

B: [0:23:35] Jemand, der sich bei seinen Handlungen sehr oft fragt, was hat das für Auswirkungen auf die Umwelt.

I: [0:23:49] Okay. Noch irgendwie Ideen?

B: [0:23:50] Ich glaube das ist halt irgendwie einfach das Wort "umweltbewusst", sie machen bewusst, was es für die Umwelt macht. Ich finde, so ist das einfach.

I: A [0:23:57] Los keine konkreten Handlungen hast du da im Kopf irgendwie oder Verhaltensweisen, die man an den Tag legt oder müsste?

B: [0:24:05] Das ist natürlich die Konsequenz davon. Also, wenn ich mir Gedanken darüber mache, dann ist natürlich die Hoffnung auch, dass man etwas macht dafür. Und ich glaube, dass Umwelt – ich weiß es ehrlich gesagt nicht – ja, gut, du hast wahrscheinlich schon, ja wahrscheinlich schon auch, dass man sich da Gedanken darüber macht und dann auch probiert gut für die Umwelt zu sein. Also, das ist halt, zwei Aspekte sind/. Natürlich ist es eben verdammt wichtig, sich erstmal diese Gedanken darüber zu machen, so reflektieren "ist das eigentlich gut, das Ganze, was ich hier eigentlich mache oder nicht" und dann kommt tendenziell als logische Konsequenz raus, dass man was von den Handlungen behält, die tendenziell besser für die Umwelt ist.

I: [0:24:55] Also ist es für dich, praktisch also baut es aufeinander auf und das Eine führt zum anderen?

B: [0:24:59] Genau.

I: [0:25:02] Zwangsläufig sozusagen?

B: [0:25:03] Nicht zwangsläufig. Also man kann ja sagen, ich weiß, es ist schlecht für die Umwelt, aber es ist mir egal. Also das ist natürlich eine mögliche Herangehensweise, aber ich glaube nicht, dass die, das ist keine Art und Herangehensweise, die ich habe und ich glaube, dass auch wenige Menschen diese haben – also wenige würden von sich sagen, dass sie wissentlich schlecht handeln würden. Also man versucht ja schon immer gut zu handeln oder zumindest von sich zu denken, dass man gut handelt. Und deswegen glaube ich eben, dass, wenn man sich viele Gedanken darüber macht, dass

es dann auch mehr oder weniger zwangsläufig dazu führt, dass man das halt, irgendwie Entscheidungen trifft.

I: [0:25:44] Und jetzt hatten wie es ja über den CO₂-Fußabdruck. Welche Folgen hätten denn die weiterhin steigenden CO₂-Emissionen?

B: [0:25:53] Für mich oder für alle?

I: [0:25:56] Vielleicht für beides, wenn du das differenzieren kannst oder magst.

B: [0:25:59] Also gut, es sind ja erstmal Folgen für alle: Die steigenden Meeresspiegel, vermehrte Naturkatastrophen, wie zum Beispiel ganz klar Hurricanes sind da sehr, sehr stark [unv.], die über dem heißen Wasser entstehen. Und auch noch viele weitere. Und das sind natürlich, das sind jetzt erstmal die Folgen in der Natur, die dann halt auch zu vielen gesellschaftlichen oder politischen Sachen werden. Also ich glaube zum Beispiel, ja, wir reden jetzt hier gerade von ein paar Millionen syrische Flüchtlinge, aber wenn es halt, wenn der Meeresspiegel weiter so ansteigt, dann haben wir halt in 50 Jahren vielleicht 500 Millionen im Jahr Flüchtlinge, die irgendwo anders hinmüssen, weil sie nie mehr dort leben können, wo sie bis dahingelebt haben. Das ist halt auch/. Genau und, dass unser Lebensstil irgendwann halt irgendwann nicht mehr so richtig möglich sein wird.

I: Und gibt es da noch, also kannst du das irgendwie noch konkreter ausführen, weil du gerade gemeint hast, dann kann man den Lebensstil nicht mehr so ausführen. Also welche Folgen könnte es noch haben?

B: [0:27:10] Also ja gut, also wir würden wahrscheinlich, wenn wir sagen, wir kümmern uns nicht um die Umwelt, dann könnten wir vermutlich noch recht lange so weitermachen, wie bisher. Es wird halt immer schwieriger. Ja gut, man wird halt irgendwann nicht mehr in den Urlaub fliegen können, weil die Urlaubsziele alle untergegangen sind. Aber ich glaube, es wäre, wenn wir wollten, dann könnten wir schon noch recht lange so weitermachen, wie wir wollen – halt auf einen hohen Preis und dann wird halt auch irgendwann zu sehr viel zu globalen Konflikten führen.

I: [0:27:44] Was meinst du mit "hoher Preis"?

B: [0:27:44] Ja, so, also zum Beispiel, es gibt eine Sache, mit der ich mich so ein bisschen auskenne, das ist zum Beispiel Geoengineering. Weil, es ist, nicht wahnsinnig schwer, die Erde abzukühlen, wenn man eben dafür in Kauf nimmt, dass es viele andere Änderungen im Ökosystem gibt, wo man sich nicht so genau weiß, was passiert. Also in dem man einfach Aerosole in die Luft rausbringt, kann man die Erde ziemlich effektiv abkühlen, damit kann gegen den Meeresspiegelanstieg zum Beispiel kämpfen. Und viele andere Sachen sind eben nicht so klar, was passieren wird – zum Beispiel wird durch

weniger Sonneneinstrahlung wird weniger Wasser verdampfen, das heißt es wird weniger Regen geben, also das heißt, es gibt möglicherweise Hungersnöte, weil nicht mehr, weil die Pflanzen nicht genügend Niederschlag kriegen. Solche Sachen, aber da könnte eben/. Das wäre ein Effekt, wenn wir jetzt einfach sagen, wir machen so weiter und dann sagt halt ein Land, das sagt ich bin jetzt vom Meeresspiegelanstieg ganz akut betroffen und ich gehe unter, wenn ich nichts mache, dann könnte auch ein kleineres Land alleine beschließen, dass, genug Aerosole in die Luft zu bringen, um diesen Meeresspiegelanstieg zu bekämpfen – mit gravierenden Auswirkungen für alle. Und deswegen finde ich ist es auch so ein Stück weit jetzt schon unsere Pflicht, jetzt schon etwas dagegen zu tun, damit das eben nicht passiert. Weil das sonst eben eine ganz klare Sache ist oder sein könnte und das führt dann natürlich wieder zu Konflikten und Krieg, weil andere das nicht haben wollen.

I: [0:29:16] Stichwort "Klimawandel" – was verbindest du mit dem Begriff?

B: [0:29:23] Eine sehr große Herausforderung, der wir uns am besten so schnell wie möglich stellen sollen.

I: [0:29:41] Und welche Emotionen lösen das Wort "Umwelt" bei dir aus?

B: [0:29:49] Erstmal keine so richtig. Vielleicht eher Urlaub, also ich bin halt in meinem Alltag jetzt halt nicht so viel in der Umwelt, aber halt ich bin/. Also gut, über Umwelt würde ich jetzt eher mit "Natur" verbinden. Und Natur ist eher, ein positives Gefühl. Gefühl von bisschen Freiheit oder einfach Urlaub. Man kann die Zeit genießen.

I: [0:30:15] Okay, danke. Wenn du jetzt die Frage beantworten müsstest, wie hoch du dein Wissen über die Umwelt und das Klima einschätzt auf einer Skala von eins bis sechs – könntest du mir eine Antwort geben? Also sechs ist praktisch allwissend oder das perfekte Wissen/.

B: [0:30:26] Fünf.

I: [0:30:36] Okay. Und dein Umweltbewusstsein?

B: [0:30:41] Vier.

I: [0:30:46] Kannst du irgendwie vorstellen, also es gibt ja eine kleine Diskrepanz/?

B: [0:30:55] Also ich weiß ja schon bei manchen Sachen, dass es besser wäre sie nicht zu machen und ich mache es aber aus den vorhin genannten Gründen nicht. Also/.

I: [0:31:05] Okay. Dann war es das zu dem Part. **Jetzt würde ich ein bisschen umschwenken, und zwar würde ich dich gerne fragen, was dir für eine attraktive Innenstadt wichtig ist.** Und ich würde dich auch tatsächlich bitten, das in einer Karte zu verdeutlichen. [unw.] Hier sind ganz viele Stifte, du kannst dir schonmal überlegen, was

du malen möchtest. So, jetzt darfst du loslegen und darfst gerne kommentieren, was du da gerade zeichnest.

B: [0:31:55] [unv.] Ich finde irgendwie es braucht halt, also, gute Fortbewegungsmittel, also irgendein, also/. Wie zeichne ich das denn jetzt? [Es soll einfach nur eine Skizze sein, es muss jetzt nicht/.] Ja also im Prinzip, also ich brauche irgendwie gute öffentliche Verkehrsmittel, also irgendwie, also halt – was weiß ich – Straßenbahnen und so etwas viel, vielleicht auch Busse, Fahrradwege. Und tendenziell wenig individuellen Autoverkehr – zumindest in der Innenstadt. Wobei auch ich da die Erfahrung gemacht habe, dass man da eher mehr im Stau steht, also es bringt, im Prinzip ich glaube, dass eine zukünftige Innenstadt eigentlich ohne Auto auskommen kann. So mobilitätsmäßig. Sonst halt verdichtet, also natürlich, man wird viel Wohnraum auf wenig Platz brauchen. Also tendenziell eher hohe Bauten. Aber dann halt auch, sagen wir mal, man versucht doch irgendwelche Grünflächen auch in der Stadt zu schaffen. Also halt eine große Stadt, dass man eben doch versucht das Ganze lokaler zu machen und dass man nicht immer so weit weg gehen muss. Und dazu gehört eben auch, dass man irgendwelche Parks oder keine Ahnung was/.

I: [0:33:56] Du kannst auch gerne die Farben verwenden.

B: [0:33:59] Ja. Genau.

I: [0:34:12] Also der Baum steht jetzt für/?

B: [0:34:14] Also, genau. Also oder Park, Grünflächen, Bewegungsflächen, Freizeitflächen. Ansonsten ist es halt einfach dann, vielleicht dann auch ein bisschen, dass man von dem Innenstadtgefühl weggeht, also dass man halt eher doch Sachen bei sich im, mehr bei sich lokal findet auch. Also, dass man eben nicht immer in die Innenstadt fahren muss, sondern dass auch halt auch andere Stadtgebiete viel haben, ja selbstständiger sind, als/. [unv.] Ja, das ist glaube ich auch, ist tendenziell wichtiger. Ich glaube, vor allem finde ich diesen Transportgedanken, ist glaube ich das Wichtigste, was ich jetzt bei irgendeiner modernen Innenstadt denke, dass man eben ohne Auto und nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder halt Fahrrad zurechtkommt.

I: [0:35:24] Sonst noch irgendwelche Vorstellungen oder Wünsche an eine attraktive oder vielleicht ideale Innenstadt?

B: [0:35:31] Nicht zu teuer, aber ich glaube, das ist eher utopisch.

I: [0:35:36] Okay, jetzt abgesehen davon, ob es realistisch ist oder nicht.

B: [0:35:39] Also ich glaube, dass es ein großes Problem ist, dass sich immer weniger Leute leisten können in der Stadt zu bleiben, was ich auf keinen Fall gut finde, aber das ist halt/. Die Entwicklung ist da und die finde ich nicht gut.

I: [0:35:55] Also Preis in Bezug auf wohnen?

B: [0:36:00] Genau.

I: [0:36:03] Oder auch preislich in Bezug auf andere Dinge?

B: [0:36:05] Ich finde, sagen wir mal, ja gut, es ist ja ansonsten sagen wir mal, ist es so zu machen, dass die Wohnungspreise, vor allem in gefragten Innenstädten sehr, sehr viel stärker ansteigen im Moment, als alle anderen Preise. Und das ist eine Entwicklung, die ich nicht und ich glaube auch die meisten anderen vermutlich nicht gut finden, aber die da ist und gegen die man etwas machen sollte, aber es ist nicht einfach etwas dagegen zu machen. Und es scheitert auch die Politik daran, aber/.

I: [0:36:38] Okay, danke, Dann wäre es das tatsächlich auch von meiner Seite aus schon. Höchstens du möchtest noch in deiner Karte irgendetwas ergänzen. [Nein.] Dann weiß ich nicht, gibt es von deiner Seite aus noch etwas, was du irgendwie noch gerne erzählen möchtest, was noch dir persönlich wichtig ist oder was im Interview nicht zur Sprache gekommen ist?

B: [0:36:54] Nein.

I: [0:36:56] Okay, dann danke ich dir für deine Offenheit und deine Bereitschaft, mit mir ein Interview zu führen. Es hat mich sehr gefreut. Dankeschön. Ich würde jetzt die Aufnahme beenden.

C.4 Interview Nr. 4

I: [0:00:00] Also bevor wir anfangen möchte ich jetzt noch mal ganz kurz ein paar einleitende Worte sagen. Im Rahmen meiner Bachelorarbeit interessiere ich mich ja für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen und im Verlauf des Gesprächs werde ich dir verschiedene Fragen stellen, bei denen du dann einfach das sagen kannst, was dir in den Kopf kommt. Es gibt keine richtigen und keine falschen Antworten – also erzähl einfach ganz offen, was dir jeweils dazu einfällt. [Okay.] Hast du vorweg noch irgendwelche Fragen, bevor wir anfangen?

B: [0:00:30] Nicht wirklich.

I: [0:00:31] Okay, alles klar. Dann starten wir. Meine erste Frage wäre: **Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten in Bezug auf Ernährung beschreiben?** Du kannst auch erst etwas vielleicht zu Mobilität sagen und danach zu Ernährung.

B: [0:00:48] Relativ bescheiden. Ich könnte mich gesünder ernähren für die Art, wie ich mich fortbewege. Wenn ich darüber nachdenke so: Ich rauche, ich esse viel, viel unnützes Zeug oder viel Ungesundes, gerade bei der Arbeit, wenn es schnell gehen muss. Und das Einzige, wofür mein Fahrrad da steht momentan, um den Platz zu reservieren. Ja, ich würde behaupten, da könnte ich wesentlich Dinge verbessern. Würde ich mal behaupten oder vielleicht gesünder leben.

I: [0:01:26] Also es geht vielleicht jetzt noch gar nicht darum, wie du vielleicht das ändern könntest oder was du ändern möchtest, sondern einfach, wie es tatsächlich gerade ist.

B: [0:01:34] Ich esse ungesund. Mein Konsumverhalten besteht weniger aus Fortbewegung, weniger Mobilität, mehr rumliegen, schlafen, Fernsehen schauen, essen, rauchen, essen, schlafen. Und meine Mobilität an sich besteht aus vielleicht mal ab und zu ein bisschen rausgehen, bisschen im Park unterwegs sein. Fertig.

I: [0:02:00] Und, wenn du von einem Ort zum anderen kommst, was würdest du am ehesten für ein Verkehrsmittel nutzen?

B: [0:02:09] Kommt drauf an, wie weit der Ort entfernt ist. Wenn ich in der Innenstadt unterwegs bin, dann nehme ich entweder das Motorrad oder das Fahrrad tatsächlich. Wenn es nicht so weit weg ist und wenn das Wetter passt. Wenn es natürlich regnet, habe ich keine Lust auf Motorrad oder Fahrrad und dann fahre ich halt Auto. Bei der Straßenbahn habe ich kein MAXX-Ticket oder mehr oder so was und das benutze ich dann kaum noch – oder Bus oder Bahn. Oder ich fahre mir Freunden gemeinsam und wir bilden kleine Grüppchen, weil wir selten alleine unterwegs sind. Dann machen wir so eine Fahrgemeinschaft daraus.

I: [0:02:41] Und du meinst, also wenn, es nicht so weit weg ist der andere Ort, dann würdest du das Motorrad oder zum Rad greifen – Was ist für dich weit weg?

B: [0:02:53] Weit weg ist sowas wie [Wohnort_Stadtteil] – [0:02:59] [Ortsteil des Wohnortes]. So jeweils sind das 4,5,6 Kilometer, vielleicht. Würde ich dann schon mit dem Motorrad eher fahren, als mit dem Fahrrad. Gerade so alles, was so in 2,3,4 Kilometer, alles so 15 Minuten mit dem Rad ist okay. Und alles, was ein bisschen weiter geht, ist dann schon eher zu viel. Einfach so spontan. Im Rahmen ist alles andere.

I: [0:03:25] Und an deinem letzten Arbeitstag: Wie bist du dorthin gekommen?

B: [0:03:28] Motorrad.

I: [0:03:29] Und das ist auch, wie du regulär das handhabst?

B: [0:03:33] Ja, es waren 22 Kilometer, das Wetter war schön und dann fährt man lieber mit dem Motorrad, weil man morgens auch Stadtverkehr oder wenn es dann morgens

staut oder so Berufsverkehr man dann nicht so viel, nicht so stehen bleiben kann, sondern man kann auch mal halt links vorbei oder rechts vorbei und ist flotter voran. Das Wetter ist dann natürlich schön, dann würde ich lieber mit dem Motorrad fahren.

I: [0:03:53] Ja, okay. Und wann würdest du, also du hast ein Auto? [Ich habe ein Auto.] Und wann würdest du dann zum Auto greifen oder wann würdest du Auto fahren?

B: [0:04:06] Wenn das Wetter schlecht wird. Wenn das Wetter schlecht wird oder ich habe kein Berufsverkehr- oder keinen Parkplatzstress. Man weiß ja, irgendwann, wann die Parkplätze belegt sind und wann viel Verkehr ist in den Städten oder an den Kreuzungen der Autobahn. Wenn das jetzt eine Tagschicht ist oder eine Nachtschicht, ich fahre heute auch mit dem Auto zur Arbeit, weil ich weiß, es ist Nachtschicht; es hat heute schon geregnet; Straßen sind nass und dann würde ich lieber Auto fahren.

I: [0:04:32] Ja. Verständlich. Und noch eine Frage zur Mobilität: Fliegst du auch regelmäßig in deiner Freizeit?

B: [0:04:42] Nein.

I: [0:04:44] Nein heißt, du bist noch nie geflogen?

B: [0:04:45] Ich bin schon geflogen, aber nicht regelmäßig. Also ich bin jetzt letztes Jahr oder vorletztes Jahr, letztes Jahr bin ich nach Italien geflogen, nach Griechenland und nach Italien sind wir beispielsweise mit dem Auto gefahren, zusammen. Und das war das erste Mal, glaube ich, seit vier oder fünf Jahren, dass ich wieder geflogen bin. Also Urlaub muss nicht fliegen sein.

I: [0:05:13] Danke. Und in Bezug auf Ernährung: Du hattest jetzt gemeint, du ernährst dich irgendwie eher ungesund, aber jetzt mal abgesehen davon, wenn du jetzt einkaufen gehst, was würde da zu einem regulären Lebensmitteleinkauf für dich dazu gehören?

B: [0:05:31] Toast. Toast, weil ich glaube ich seit einem Jahr meinen Sandwich-Maker habe und der doch zu einem Alltagsgegenstand geworden ist, also muss mal schnell gehen, dann muss Toast dazu. Klassischer Einkauf ist ein bisschen Toast, Schinken, Käse, Tomaten, dann Spezi muss dazu sein, weil Spezi ist mein Lebenselixier. [unv.] Und was wollte ich noch sagen? Salzbrezeln. Das ist mein Snack der Wahl. Ja, das ist so ganz classic für den Alltag.

I: [0:06:12] Okay, und würdest du sagen, du hast eine bevorzugte Ernährungsweise?

B: [0:06:20] Einseitig. Ich esse zu viel, zu viel Wurst, zu viel Weißbrot. Das esse ich üppig – so viel Toastbrot einfach, das ist alles weiß. Ich könnte durchaus mehr Salat esse, Mischbrot oder so etwas, mal auch andere Sachen, mehr Ballaststoffe, mehr Vitamine, so. Ich bin halt mehr so der "Immer das selbe", auch Maultaschen oder Tortellini

– das ist auch immer nur Weizen. Immer nur Weißbrot, Nudeln. Das ist echt so, man hält sich daran und bleibt bei dem, was man kennt, es funktioniert, es geht schnell und dann schleicht sich so eine Routine ein.

I: [0:07:05] Und wie oft isst du generell tierische Produkte?

B: [0:07:12] Häufig.

I: [0:07:13] Kannst du das irgendwie näher ausführen, was du da irgendwie/?

B: [0:07:15] Allein schon Wurst, Käse, Eier. Eier habe ich vergessen, Eier brauche ich auch oft viel. Also morgens ganz klassisch so ein Frühstück mit zwei Toasts und ein paar Sandwiches mit Schinken-Käse – fertig. Oder es wird halt so ein Frühstück mit einer Schale Müsli und einer Schale Milch mit Nugat Bits oder es wird halt so ein Frühstück mit zwei Spiegeleiern und halt einem Sandwich. Und das ist so [unv.] jeden Tag halt irgendwie mal ein bisschen Wurst oder ein bisschen Käse. Ich kann auch mal einen Tag ohne Fleisch, aber ich möchte es halt nicht. So ist es halt. Ich trinke Milch, auch, wenn die laktosefrei ist; ich trinke Brot – da ist, irgendwo ist immer irgendwas Tierisches drin. Und ich habe mich bis jetzt noch nicht so viel mit veganer Ernährung auseinandergesetzt, weil es einfacher so teurer ist auch, weil es einfach viele, viele Produkte einfach gar nicht kaufbar sind und mit dem Geld, was man hat – oder ich jetzt habe.

I: [0:08:26] Und du hattest jetzt gemeint, "weil du es nicht möchtest". **Da würde mich jetzt generell interessieren, was denn da Hauptgründe sind für deine Entscheidung, dich generell so zu verhalten, wie du es tust.**

B: [0:08:38] Weil ich der Meinung bin, dass es meine freie Entscheidung ist – sag ich jetzt mal – wie ich mich verhalte und da gebe ich getrost einen Keks darauf, was, wenn andere Leute versuchen quasi mir vorzuschreiben, was ich machen soll oder irgendwie Ideen geben oder Anregungen geben möchten. So "Probiere es doch mal so" dann sage ich "nein, warum sollte ich denn so?" Ich möchte halt nicht, weil ich sage, ich lebe, also ich bin so ein impulsiv-lebender Mensch oder ein sehr spontan-lebender Mensch und ich mache im Prinzip immer das, was mir gerade in den Sinn kommt. Und was mir dann gerade so in den Sinn kommt, ist halt mein Lebensstil natürlich mittlerweile Alltag geworden und ich lebe jeden Tag so, wie es mir irgendwann mal in den Sinn gekommen ist, so wie es mir damals gefallen hat. Und seitdem hat sich da nicht viel verändert. Ich lebe auch gerne über meine Verhältnisse beispielsweise. Und das hat sich auch nicht geändert. Deswegen, ich weiß nicht, das ist so ein, das hat sich eingeschlichen, ist so zusammen geblieben einfach alles, das ganze Konstrukt sage ich mal und ja, deswegen ist das für mich so okay, weil ich fühle mich so wohl in mir und das, deswegen behalte ich das so bei.

I: [0:09:54] Ja, okay. Und jetzt, ich weiß nicht, du hattest jetzt eben gesagt, dass du jetzt irgendwie nicht so oft fliegst, gibt es da irgendwie Gründe für?

B: [0:10:08] Also ich würde auch öfters fliegen mal und dafür nicht irgendwie 16 Stunden mit dem Auto irgendwo hinfahren, aber momentan ist es ja eh etwas anderes wegen Krisensituation und Co., aber auch davor halt die Zeit für den Urlaub da war, grad wegen Beruf nie viel Urlaub gehabt oder war schwer Urlaub zu kriegen und dann muss das passen mit den Kollegen und wenn man mit Freunden wegfliegen will, muss das ja irgendwie alles klappen. Und bei mir geldtechnisch einfach. Wenn du fliegen willst wohin, dann ist das meistens weiter weg und wenn du weiter weg fliegen willst, ist es oft auch teuer, da zu leben oder dort hinzugehen. Und dann ist das immer so ein großes Ding. Nie Geld für Urlaub gehabt.

I: [0:10:53] Und in Bezug auf Ernährung: Warum ernährst du dich so, wie du es tust?

B: [0:10:57] Weil ich faul bin, weil ich ein faules Stück bin. Ich weiß jetzt nicht, ob ich Kraftwörter benutzen darf, aber ich lass das jetzt mal weg für den Anfang mal noch. Okay, ja, ich bin einfach von Haus aus, ich habe keine Lust mich zu verändern und ich, das Bequemliche. Ich hatte es auch vorhin mit einer Freundin drüber: Es ist Bequemlichkeit und es ist nicht die Angst vor etwas Neuem, weil wenn ich etwas Neues probiere und es schmeckt mir dann; wenn ich früher gar kein Gemüse gegessen habe und mich dann halt irgendwann mal, hab ich halt doch mal die Zucchini probiert und dann hab ich gemerkt "Ey, Zucchini ist eigentlich ganz schön geil" oder Tomaten genau das Selbe: Ich habe Tomaten gehasst, bis meine Exfreundin meine ersten und dann hat es mir plötzlich irgendwann geschmeckt. Und das sind lauter so Dinge, ich hatte jetzt kein Problem damit das auszuprobieren, aber ich hatte halt nie Lust darauf, das auszuprobieren. Und irgendwie bin ich dort geblieben, wo ich war. Und deswegen bin ich einfach noch so einseitig, weil ich einfach Vieles noch nicht probiert habe. Oder halt auch die, ich jetzt eine günstigere Methode gefunden habe, sage ich mal, weniger Toast, weniger Wurst, weniger Käse, kein teures Gemüse, weil so eine Bio-Zucchini kostet halt gleich mal zwei Euro und die normale kostet halt nur 94 Cent oder so was. Das sind so die ganz vielen kleinen Dinge, die sich dann irgendwo leppern.

I: [0:12:21] Danke. Oder fallen die irgendwie noch andere Faktoren ein, die zum Beispiel deine Ernährungsweise beeinflussen?

B: [0:12:30] Die Arbeit. Mein Zeitmanagement für mich selbst, weil wenn ich mal – gerade wenn ich im Schichtdienst bin oder so was – dann ist es Sonntagabend und du hast vergessen zu kochen, was jetzt wieder dein Zeitmanagement heißt und dein Schichtdienst gleichzeitig – so zwei Faktoren. Und dann hast du vergessen zu kochen, und dann musst du halt doch zum Dönerladen gehen und holst dir etwas Fertiges oder so was und

dann geht das wieder los. Und dann machst du das am nächsten Tag halt nochmal; "Ach du, heute habe ich Lust auf Pizza; ich koche mir heute nichts" und dann geht das immer so weiter und immer so weiter. Und auch das ist so ein Ding, das schleicht sich dauerhaft ein. Und halt weil ich einfach, man sucht sich Ausreden und ich suche mir Ausreden quasi, jetzt sage ich "Ja, Gemüse ist mir zu teuer; so Bio-Gemüse oder so ist mir zu teuer, das kann ich mir nicht leisten und so" und fragt der dann "Warum machst du es dir nicht selbst? So eine Zucchini pflanze, das ist nicht schwer; oder so ein Tomatenbäumchen", dann sage ich "Ja, da habe ich doch keinen Platz dafür." Und ich genau weiß, ich hab fünf Freunde mit so einem Garten daheim stehen, die nichts zu tun haben. Lauter so Sachen. Also es ist so ein, obwohl ich jetzt so darüber nachdenke, ob ich das nicht machen möchte. Jetzt gerade habe ich angefangen über meinen Kumpel Gemüse zu beziehen. Irgendwie einfach so Zucchini mitzubringen, jenseits jeder Größenordnung. Halt wirklich so ein Riesenteil. Und dafür zahle ich halt im Supermarkt fünf, sechs Euro. Also das ist so ein, ja, jetzt habe ich den Faden verloren. [Das sind deine Gründe, warum du dich so ernährst?] Das sind meine Gründe, warum ich mich so ernähre, weil ich halt Ausreden suche für mich selbst und den bequemen Weg gehe.

I: [0:14:14] Okay, ja. Passt. [Ist doch gut.] Und das hattest du ganz am Anfang schonmal angesprochen, dass du irgendwie etwas ändern möchtest, an deinem Verhalten oder, dass du es könntest. **Und wenn ich dich jetzt fragen würde, was müsste sich ändern, damit du dein Verhalten änderst? Oder möchtest du überhaupt erstmal an deinem Verhalten etwas ändern?**

B: [0:14:36] Prinzipiell möchte ich an meinem Verhalten eigentlich nichts ändern, weil ich ja eigentlich zufrieden bin mit dem, was ich tue, aber, wenn sich jetzt etwas ändern müsste oder sollte, dann müsste zuerst andere Dinge geregelt werden – sprich die Arbeit muss klargen, das Privatleben muss gut dahingehen, ohne Stress und ohne Druck, weil wenn man jetzt wieder – ich sag mal – alles, was irgendwie an privatem Stress mitläuft, an Bürostress mitkommt, das spiegelt sich dann auch wieder auf einen selbst wieder. Und dann kompensiert man das halt ganz schnell und das ist nicht nur bei mir, sondern das ist bei der ganzen Familie so: Wir kompensieren Dinge ganz gerne mit Essen oder mit Nahrung, mit Kochen, irgendetwas in die Richtung. Das heißt, wenn ich privat weniger Stress hätte – glaube ich – und halt generell weniger Stress und damit cooler wäre, dann könnte ich auch mehr Zeit oder Kopf investieren, in die Dinge, die ich ändern möchte, dass ich halt vielleicht halt wirklich gesünder lebe, weil ich weiß, es ist ungesund und wenn ich das jetzt noch so 20,30 Jahre weitermache, dann sieht mein Herz irgendwann nicht mehr so gut aus, beispielsweise, weil ich nur Fett esse und nur Eiweiß, nur Kohlenhydrate mir reinballere. So etwas beispielsweise.

I: [0:15:51] Okay, also das würdest du in Bezug auf Ernährung ändern wollen und in Bezug auf Mobilität: Gibt es da irgendetwas?

B: [0:15:59] Ich sollte mehr Fahrrad fahren. Das war eigentlich mein Plan, dass ich jetzt im Sommer, wenn ich im Sommer, wenn es warm ist jetzt gerade, mit dem Fahrrad zur Arbeit immer fahre – nach [Arbeitsort] runter. Das sind von mir zu Hause knapp 40 Minuten, 30, 40 Minuten, doch 40 Minuten wären es insgesamt gewesen. Und ja, ich war zu faul bis jetzt und habe es halt noch kein einziges Mal gemacht, weil ich halt noch verpennt habe oder so lange geschlafen habe, dass ich es nicht mehr geschafft habe. Und dann fehlt einem irgendwie die Motivation, das ist halt so dieses, ja, ich müsste auch mal wieder in das Fitnessstudio gehen – ich war schon wieder einen Monat nicht. Das fällt mir gerade mal so nebenbei mal auf. So Dinge, würden sich, sollten sich ändern. Ich sollte mich mehr bewegen; einfach für mich selber tun und mein Auto stehen lassen, weil Sprit kostet auch nur Geld und das ist auch wieder so ein Ding: Hätte ich da vielleicht mehr Geld, könnte ich das vielleicht in meine Ernährung stecken, beispielsweise.

I: [0:16:50] Okay. Hast du irgendein persönliches Wunschverhalten – für dich selbst?

B: [0:17:06] So, dass es mir gut geht. Das ist so mein Wunschverhalten an mich selbst. Dass, wenn ich mich, zufrieden mit mir, dann bin ich eigentlich glücklich. Das ist so mein innerer Wunsch, dass ich immer das mache, was ich möchte und dass ich auch das mache, was mir am Besten tut – auch, wenn das vielleicht nicht immer das Beste für andere ist oder auch andere Leute mal kränkt. Aber, wenn ich weiß, mir geht es damit besser, dann ist das für mich das Beste. Das ist so mein Wunsch, mein innerer Wunsch an mich selbst glaube ich. [unv.]

I: [0:17:39] Okay, danke. [Gerne.] Jetzt hatten wir ein bisschen mehr glaube ich schon über Ernährung. Was mich jetzt noch interessieren würde, weil du gemeint hattest, Öffentliche Verkehrsmittel fährst du nicht, wie ist da generell deine Einstellung zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln?

B: [0:17:55] Eigentlich nicht schlecht, weil es ja prinzipiell gut ist, dass es die Dinger gibt [ja] und man sieht es an einer Stadt wie [Wohnort]. Es ist manchmal echt schlimm, weil die Stadt ist für ÖPNV und Fahrradfahrer ausgelegt und also jetzt so infrastrukturmäßig und ist halt quasi gegen Autofahrer und gegen alles andere, was hier in der Stadt fährt; weil keine Parklätze, Ampelphasen und Co. sind wirklich grauenhaft. Da wünsche ich mir manchmal doch wieder mein MAXX-Ticket zurück und überlege es mir lieber, ob ich mir so eine Dauerkarte holen sollte. Aber ich denke mal, für alle anderen ist es gut, für die, die es brauchen könnten, die Menschen, die von, die neben der Bahnhaltestelle wohnen und wo die Bahn dann bis zur Uni vorfährt oder für Schüler oder für andere Leute, die es halt passend haben so. Für mich ist es halt nichts, weil ich komme mit der

Bahn nicht – wenn ich von meiner, zur Arbeit fahre – dann muss ich trotzdem noch mindestens, selbst, wenn ich in [Wohnort] arbeite, 10, 15 Minuten zur Arbeit laufen. Und wenn ich nach [Arbeitsort] fahren würde, bräuchte ich knapp zwei Stunden und da bin ich halt mit dem Auto in 20 Minuten da. Deswegen ist es halt immer so "Für andere ist es toll, für mich ist es nichts." Jetzt, wo sie auf Elektro umgestellt haben, halbwegs schon, das ist schon wieder etwas ganz anderes. E-Busse, die jetzt durch [Wohnort] fahren mittlerweile beispielsweise, finde ich auch cool. Die haben jetzt auch Fahrradverleih, die haben jetzt den E-Scooter noch, Kooperation und so weiter. Es ist ja schon breit gefächert das Ding und ich muss sagen, E-Scooter benutze ich auch – das ist ja quasi auch ÖPNV. Ja. [Das verwendest du häufiger?] Das verwende ich häufiger. [Häufiger heißt?] Oh Gott, so ein bis zweimal die Woche vielleicht. Die stehen halt bei mir direkt vor der Haustüre meistens und dann grad mal so mit zwei Freunden zur [lokale Freizeitanlage] will, dann schnappen wir uns halt einen Scooter und dann hat man kein Auto dabei; man ist etwas ungezwungener und man weiß, es stehen sowieso an jeder Ecke 15 herum, man kommt schon irgendwie nach Hause und selbst, wenn keiner da stehen würde, wäre es halt zu uns nach Hause nicht so weit. Da könnte man auch mal laufen zur Not. Ja, ja, ja, ja.

I: [0:19:55] Und generell wärst du bereit öfters auf dein Auto zu verzichten? Oder auf dein Motorrad?

B: [0:20:04] Schwer. Ich weiß nicht. Es kommt darauf an, würde ich sagen, wenn ich frei habe, ja, dann schon eher. Aber wobei da ist schon wieder "eigentlich nicht". Wenn ich arbeite, auf keinen Fall, weil ich muss zur Arbeit damit kommen, das ist das Ding, weil das ist ja mein Fortbewegungsmittel Nummer eins. Und wenn ich frei habe, dann schon eher, weil ich mich dann auch von meinen Freunden kutschieren lassen kann und so, aber prinzipiell hat es sich so eingebürgert, dass ich seit – ich würde sagen – sechs Jahren der Fahrer bin, weil ich ja nichts trinke und Co. und dann bin ich halt immer der, der Auto fährt. Und Motorradtraum habe ich mir jetzt endlich erfüllt nach fünf Jahren, da möchte man natürlich jede Sekunde die Sonnenstrahlen nutzen und rausfahren und baltern. Und, aber ich teile es jetzt schon mit meiner Mitbewohnerin mein Auto, die darf das jetzt mitbenutzen, weil sie ihres nicht mehr hat und dann so verzichte ich quasi schon unfreiwillig darauf. Ja, genau.

I: [0:21:01] Und in Bezug auf Fleisch und tierische Produkte hattest du gemeint, die isst du täglich. Wärst du da bereit oder könntest du dir vorstellen, die irgendwie zu reduzieren, den Konsum?

B: [0:21:14] Ich könnte es mir vorstellen. Vorstellen könnte ich mir das auf jeden Fall. Es ist die Frage nach Alternativen, weil ich möchte nicht, was ich gar nicht abkann, dann ist

es so eine ewige Diskussion auch mit allen anderen Menschen, die das befürworten eben diese veganen Ersatzprodukte. Wenn ich dann vegane Steaks sehe oder veganes Hack sehe, dann werde ich zum Choleriker "Dann iss halt kein Hack, wenn du es nicht essen willst, so"; auch so keine Ersatzprodukte dafür. Das ist so, ich würde gerne mehr darauf verzichten theoretisch, weil ich weiß, es ist ungesund und ich weiß, Bluthochdruck und so etwas ist bei uns vorbekannt bei uns in der Familie. Dann eben die gesundheitlichen Faktoren vor allen Dingen, aber da fehlt mir die Motivation und die Alternativen. Wenn ich einen hätte, der mich so an die Hand nehmen würde und der mit so sagt "Guck mal hier, das könntest du anstatt dessen machen, das hat genau dieselben Wert quasi so, ohne das schädliche Cholesterin, was auch immer". Das wäre für mich, dann könnte ich mir auch vorstellen, mehr zu verändern. Genau.

I: [0:22:28] Und mehr zu verändern, was wäre das Maximum?

B: [0:22:29] Oh Gott, ich werde niemals Vegetarier werden, das weiß ich. Oder Veganer – das einfach, geht nicht, aber so, dass ich nur noch an zwei, drei Tagen in der Woche Fleisch esse, beispielsweise.

I: [0:22:50] Danke. [Gerne.] Jetzt würde ich ein bisschen umschwenken auf ein bisschen anderes Thema: **Und zwar würde ich dich gerne fragen, ob du den CO₂-Fußabdruck kennst.**

B: [0:23:00] Jesus Christ, nein.

I: [0:23:05] Kannst du dir irgendwie vorstellen, was das sein soll?

B: [0:23:08] Also ich kann mir vorstellen, was das sein soll. So wie viel schädliche Emissionen wir pro Person quasi oder die Menschheit quasi als Ganzes quasi pro Tag, pro Jahr oder pro Woche – wahrscheinlich eher pro Jahr – hinterlässt quasi auf der Erde an CO₂-Abgasen und Co.

I: [0:23:27] Ja, das trifft es ziemlich gut, ja.

B: [0:23:27] Ja, was er halt ist, weiß ich ja, aber nur nicht, wie hoch er ist.

I: [0:23:30] Ja, das ist/. [Das war die Frage?] Nein, alles gut. [Ja.] Ja. Und kannst du dir da irgendwie vorstellen, welche Lebensbereiche im Alltag für am meisten CO₂-Emissionen sorgen?

B: [0:23:51] Naheliegend wäre ja jetzt die Mobilität, so das Thema Verkehr und Co. – aber war Fliegen nicht das CO₂ ärmste Ding eigentlich? Egal. Autofahren und so was natürlich, aber auch unfassbar krank viel in den ganzen Betrieben und Herstellungsfabriken und Co. Ich denke mal auch für Industrie und so. Ich würde sehr auf Fabriken gehen tatsächlich gerade.

I: [0:24:22] Aber im Alltag?

B: [0:24:23] Ja, okay. Im Alltag dann wohl doch eher die Verkehrssituation.

I: [0:24:28] Ja. Und jetzt ein bisschen die andere Seite: Was ist in deinen Augen ein umweltbewusster Mensch?

B: [0:24:33] Ein umweltbewusster Mensch ist jemand, der sich Gedanken macht, "muss ich wirklich mit dem Auto zur Arbeit fahren?", "Muss ich wirklich in der Freizeit mit dem Motorrad rumballern?" – quasi umweltbewusst sind die Menschen, da wo es nicht nötig ist, ihre CO₂-Emissionen einschränken, versuchen nachhaltiger zu leben.

I: [0:25:01] Okay, und was ist für dich nachhaltiger leben?

B: [0:25:04] Nachhaltiger leben? Wer weiß, Bäume pflanzen. Es gibt ja so Meschen, die rumlaufen und Bäume pflanzen in der Welt. Nachhaltiger leben heißt aber auch verzichten auf Plastik, verzichten auf, Essen nicht wegwerfen, Foodsharing betreiben, so Zeug halt beispielsweise, das ist so ein Thema "nachhaltig". Ich baue mein Essen selbst an, ich kümmerge mich, wenn ich Fleisch esse, ist es wirklich von Tieren kommt, die sterben müssen tatsächlich oder so und nicht jetzt irgendwie extra dafür geschlachtet werden – wenn überhaupt ich Fleisch essen würde so. Und das hat ja keine Grenzen nach oben, es geht ja weiter bis hin zu "ich gehe aktiv raus" und setzte mich dafür ein, dass wirklich für den Klimaschutz etwas getan wird oder dass etwas für die Tierindustrie, für die, gegen die Massentierhaltung und, und, und. Das ist "Nachhaltigkeit" wahrscheinlich.

I: [0:25:57] Ja. [Okay, schön.] Und jetzt hatten wir es ja schon über die CO₂-Emissionen und wenn die weiterhin ansteigen würden, welche Folgen, würdest du sagen, hat das?

B: [0:26:10] Luft wird schlechter. Ich gehe jetzt mal von den Lungenkrankheiten aus. Die Luft wird schlechter, mehr Smog, irgendwann hast du wahrscheinlich selbst über [Wohnort] so einen grauen Schleier hängen und die Leute können kaum noch richtig atmen und schnaufen. Abgesehen davon, was das mit der Umwelt macht: die Pflanzen, den Pflanzen tut es ja auch nicht gut. Und ich schäme mich tatsächlich gerade in Grund und Boden, aber so Ozonloch und so – hat das nicht auch etwas damit zu tun, oder bin ich jetzt ganz falsch? Doch, du nickst. Das ist schonmal gut. Mehr UV-Strahlung kommt auf unsere Erde, und geht es immer schlechter, wir kriegen schneller Krebs. Es hat ja schon dramatische Folgen, sag ich mal, auf langfristige Sicht gesehen. Und ja.

I: [0:27:03] Okay. [Bescheiden.] Und sonst noch irgendwelche Folgen, die dir gerade einfallen?

B: [0:27:11] Wenn ich jetzt, wenn wir nicht auf unsere CO₂-Emissionen aufpassen?

I: [0:27:16] Ja, also wenn die ansteigen, genau oder weiterhin ansteigen.

B: [0:27:20] Die Polkappen schmelzen, globale Erwärmung, sowas beispielsweise. Die Erde wird irgendwann überflutet. Ja, wir gehen mal vom Dramatischen aus. Nehmen wir mal das Dramatische, was passieren kann, so. Aber, ich glaube vor allen Dingen, Menschen werden halt einfach früher sterben – also dieses, der ganze Smog und so weiter, Lungenkrankheiten und Co. Und jetzt nehmen wir mal an, es trifft so eine Seuche wie Corona in 50 Jahren, wenn die Welt sowieso schon im Smog steht, anfälliger ist für sämtliche Krankheiten, die irgendwie die Atemwege betreffen, dann kommt so ein tödlicher Virus obendrauf, dann könnte sowas, glaube ich, 30 Mal härter einschlagen oder dann ist so ein einfacher [unv.] nicht mehr einfache Grippewelle, sondern so eine zweite Pest. Das könnte ich mir tatsächlich vorstellen. Das ist jetzt vielleicht dahingesponnen, aber doch, das halte ich für realistisch.

I: [0:28:12] Und Stichwort "Klimawandel". Was verbindest du mit dem Begriff?

B: [0:28:20] Wenn ich Klimawandel lese, ja höre, dann denke ich an Greta Thunberg. Das ist das Einzige, das Erste, was mir einfällt, dieser Name. Was verbinde ich noch mit dem Begriff? Demonstranten; Menschen, die andere Menschen dazu bewegen wollen, etwas besser zu machen; Fridays for Future; Kinder, die nicht zur Schule gehen; Kinder, die Fridays for Future ausnutzen, damit sie wirklich nicht zur Schule gehen mussten. Teilweise Aggression, teilweise auch Trauer. Das sind so Wörter, die mir dann in den Kopf fliegen, weil es gibt solche und solche Demonstranten. Manche sind einfach nur traurig über das, was in der Welt passiert und wollen es ändern und es gibt wirklich Leute, die sind aggressiv sauer gegen die Menschen, die etwas falsch machen. Alles ist immer so eine/. Klimaschutz war die Frage oder Klimaschutz, oder? [Ja, Klimawandel.] Und es ist ja kein Geheimnis: Das Wetter wird immer verrückter. Es ist plötzlich unfassbar krank heiß und im Winter ist quasi wieder die Eiszeit 2.0. Und man hat wieder plötzlich den heißesten Sommer seit Beginn der Aufzeichnungen und vor allem war das letzte Jahr schon so. Und der kälteste Winter war auch schon letztes Jahr und dann aber auch schon vor vier Jahren. Und dann ist das so "okay, irgendwie, es wird jedes Jahr ein neues Extrem umgesetzt" und wohin das geht, weiß ich nicht. Und ich bin ehrlich gesagt froh, wenn ich das irgendwann nicht mehr miterleben ist. Wenn es vielleicht gar nicht bis dahin kommt, dass ich, dass es so schnell geht, dass ich noch da bin. Ich fühle mich da noch nicht so berufen, würde ich sagen. Ja.

I: [0:30:10] Und das Wort "Umwelt", welche Emotionen löst das bei dir auf?

B: [0:30:17] Die ist da. Das ist für mich einfach nur: Die ist existent. Wir haben in [Wohnort], wir haben es in [Wohnort] relativ schön, wir haben recht viele Grünflächen. Daher finde ich es jetzt vielleicht jetzt nicht so, ich weiß nicht, ich komme vom Dorf und ich bin es gewohnt, dass um mich herum grüne Wiese ist und Feld und Kühe und ein stinkender

Haufen auf dem Boden. Also ich würde es jetzt nicht krass vermissen, sag ich jetzt mal, aber ich möchte jetzt auch nicht in die Großstadt ziehen oder halt auch nicht irgendwo hinziehen, wo ich dann in so Wolkenkratzer oder so wohne, irgend so ein Hochhaus und um mich herum sind nur Häuserblöcke. Das möchte ich natürlich einfach auch nicht, sondern so ein bisschen Natur sollte schon da sein, weil Natur gehört zu unserer Welt dazu. Und auch, wenn wir Menschen immer mehr werden, irgendwann vielleicht und mehr Platz schaffen müssen für Arbeitsplätze, für Wohnräume, für Fabriken und Co. Man muss nicht alles wegholzen so. Also ich wäre dafür, dass wir nicht den ganzen Amazonas runterballern so. Man kann von mir aus einen Teil roden, den man braucht wirklich, wo eh uralte Bäume stehen, wo kaputt gehen gerade – sowas ist etwas anderes, aber so Lebensraum von Tieren töten dafür oder halt auch irgendwie etwas platt machen finde ich schade. Das finde ich auch in [Wohnort] schade, immer wenn immer mehr grüne Sachen mal kurz verschwinden. Man merkt es gar nicht so krass, weil es nicht so viele sind, aber so zwei, drei Bäumchen vermisst man halt dann doch schon plötzlich.

I: [0:31:52] Okay, aber siehst du die Umwelt generell in Gefahr?

B: [0:31:55] Nicht aktiv hier, nein, weil ich einfach oft zu wenige Berührungspunkte damit habe so. Das ist halt das, was ich gemeint habe, ich fühle mich da nicht berufen. Das Thema betrifft mich genau, wie es jeden anderen Menschen betrifft, aber es ist mir nicht bewusst oder es ist mir nicht bewusst genug, weil ich fühle mich noch nicht dazu berufen, etwas zu ändern. Die Diskussion hatte ich schon mit einer Fremden vor drei Wochen glaube ich. Da saßen wir da halt eine halbe Stunde und haben uns quasi richtig angeschrien die ganze Zeit, verbal und fertig gemacht und waren dann nachher noch cool, weil wir mal offen diskutiert haben mal kurz. Und ich bringe halt dieses Standardargument "Wenn ich etwas mache, dann bringt es doch eh nichts" oder "Wenn er etwas macht, bringt es doch auch nichts" so. Es müssen halt alle begreifen, aber was wirklich das Problem ist: Wenn ich es jetzt begreife, dann ist das schön und gut; dann ist der nächste dran, der es begreift; dann ist der nächste dran, der es begreift und bis wir mal die Menge an Menschen erreicht haben, die es begriffen haben, dass es etwas bringt wirklich, also effektiv, nicht so "ok, wir haben ein Zeichen gesetzt und die Leute haben und gehört", sondern "wir haben ein Zeichen gesetzt und jeder hat es verstanden und setzen es um, ich sage jetzt mal die Richtung Regierung, Politiker und so ein Zeug. Und frage mich bitte nichts zu Politik, weil da bin ich komplett raus. [Nein, alles gut.] Okay, das ist gut. Ich glaube bis es dahin kommt, dann ist es vorbei das Thema so; dann sind wir an einem irreparablen Punkt, so. Und dann müsste halt der nächste Klimaaktivist nicht zu dir gehen oder zu mir gehen oder so, um uns zu überzeugen, sondern es müsste sich halt mal einer hinstellen und bei den entscheidenden Menschen sich hinstellen und die überzeugen. Aber das Problem ist halt, dass auf den Regierungsposten sitzen halt

irgendwelche Menschen mit ihrer fest eingefahrenen Meinung, die sie selber eingetrichtert bekommen von ihrer Partei oder von ihren Beratern und Menschen um sie herum, dass das natürlich auch wieder ein bisschen schwieriger ist. Ja.

I: [0:33:55] Ja. Und wenn ich dich jetzt fragen würde, wie hoch du dein Wissen über die Umwelt und das Klima einschätzt – auf einer Skala von eins bis sechs – wie würdest du mir antworten?

B: [0:34:08] So mein fundiertes Wissen mit Zahlen und Fakten oder so das Thema so Allgemeinwissen?

I: [0:34:20] So, wie du das definieren möchtest.

B: [0:34:21] Okay, also so mit Allgemeinwissen würde ich so auf eine solide drei schieben. Also mit Zahlen, Fakten, Daten und so würde ich jetzt eher so in Richtung eins bis zwei – auch wenn eins bis zwei nicht viel ist. Ja, also mehr in die Richtung.

I: [0:34:39] Und dein Umweltbewusstsein von einer Skala von eins bis sechs?

B: [0:34:41] So ein bisschen besser: Das ist so auf einer 3,8.

I: [0:34:54] Okay, sehr präzise.

B: [0:34:59] Nicht ganz die Vier, aber es ist schon besser als eine Drei.

I: [0:35:03] Danke. Dann schwinde ich jetzt um. [Dann schwinde mal um.] **Und ich würde gerne dich fragen, was eine attraktive Innenstadt für dich ausmacht und was dir da wichtig ist.** Und ich würde dich tatsächlich auch bitten das Ganze in eine Karte zu bringen [Oh, ciao.] Ich habe diverse Stifte dabei. Und genau du darfst einfach drauf loszeichnen. Es soll einfach eine Skizze sein, es muss jetzt nicht irgendwie künstlerisch total wertvoll sein.

B: [0:35:37] Habe ich ein Zeitlimit?

I: [0:35:38] Nein, du darfst alle, ich kann dir die auch gerne rauslegen.

B: [0:35:43] Ich brauche wahrscheinlich eh nur Bleistifte.

I: [0:35:45] Genau, du darfst alle Farben nehmen, die du möchtest.

B: [0:35:49] Muss es jetzt nur die Innenstadt sein oder darf es einfach eine Stadt sein? Oder geht es hier wirklich nur um die Innenstadt?

I: [0:35:52] Innenstadt vor allem, aber wenn für dich, wenn dir noch etwas einfällt, was praktisch um die Innenstadt herum sein soll, darfst du das natürlich auch gerne malen.

B: [0:36:00] Alright, alright, alright.

I: [0:36:02] Und du darfst gerne kommentieren, was du da gerade dann so malst.

B: [0:36:04] Ahja, auch noch. Prinzipiell habe ich mir meine Stadt vorgestellt – ich hatte es letztens ich hatte es vor einer Woche drüber mit einem Freund – und dann haben wir anhand von Weinheim analysiert, wobei Weinheim eigentlich ganz schön beschissen aufgebaut ist. Das habe ich jetzt nicht laut gesagt. Weil man fragt sich, "was braucht man eigentlich in der Stadt?" und gut dadurch, dass wir jetzt beide aus dem medizinischen Bereich kommen, sagen wir beide, das Wichtigste ist eigentlich das Thema Versorgung und medizinische Versorgung. Und dann haben wir uns überlegt, okay, wie wäre das wohl, wenn wir eine Stadt aufbauen müssten. Dann würden wir da bestimmt ein bisschen praktischer denken, sage ich mal. Das soll heißen, wir würden allererstes Mal in das Zentrum der Stadt ein Krankenhaus setzten oder am besten ein Haus der Maximalversorgung – sprich ein Krankenhaus mit sämtlichen erreichbaren Stellen, wenn es klappt, wenn die Stadt groß genug dafür ist. Wenn nicht, dann nicht. Dann geht es ja aber darum, dass wenn die Menschen, was sie am nächsten brauchen, wenn sie krank werden, es sind halt einfach Ärzte und Krankenhäuser. Das heißt wir klatschen in die Mitte ein Hospital und am besten neben dran das Ärztehaus, weil dann sind die Leute immer da, wo die für das Thema Gesundheit unterwegs sein müssen. [unv.] Und wir wollen die Stadt so ringförmig aufbauen; das heißt um das Ärztehaus oder das Krankenhaus herum hauen wir die ganzen, hauen wir so einen zweiten Innenring. Da kann dann auch noch eine Schule nebendran von mir aus. Das ist ja auch alles zum Thema Bildung, Bücherei oder auch noch ein großer Arbeitskomplex, je nach dem vielleicht ist ja auch irgendwie eine große Firma in der Stadt ansässig, wie in Walldorf SAP oder so etwas, Arbeitsplätze und Co. Und so der, und ein Marktplatz, ein Marktplatz gehört da auch in – für den Wochenmarkt mit regionalem Gemüse. Genau und dann haben wir einen zweiten Ring und im zweiten, im inneren Ring sage ich jetzt mal sind jetzt die ganzen, die ganzen Wohnhäuser. Ich mache jetzt mal irgendwo eines, das ist quasi der Lebensraum für die Leute, wo die dann so around sind, dass die quasi alle nah dran sind an der Versorgung. Das ist das Wichtigste. Dann machen wir darum, kommt ein zweiter, ein dritter Ring mit dem Thema Einkaufsläden, Klamottenladen, alles, was man halt so braucht außen rum. Und dann brauchen wir, wie viele das sind, ist natürlich auch vollkommen wurst. Man hat jetzt auch mal, ja Straßennetzwerk muss man sich hier natürlich wünschen und vorstellen, das ist, da bin ich jetzt überfragt, wie wir hier eine Infrastruktur gestalten, aber ich hätte gerne zwei Ein- und Ausgänge. Machen wir mal einen da und wieder raus. Und einen hier. So, und dann haben wir natürlich noch außen haben wir es ja hier schon gesehen, ist quasi der grüne Ring, ist quasi ein bisschen mehr freier – Wald und Grünflächen außen rum, so eine kleine Oase, wo man hingehen kann. Feld, Bauernhöfe, was auch immer, da kann man jetzt auch was auch immer. Ein kleiner See, wenn es möglich schon einen gibt oder wenn schon einer da ist, soll man den natürlich nehmen. Und zwischen

Häuser und Einkaufsläden soll man doch bitte auch noch einen kleinen Grünsteifen machen, dass die Leute nicht so ganz eingepfercht fühlen, weil das ist natürlich das Problem, wenn man das Ganze ringförmig aufbaut und das ganze Grünzeug nach außen klatscht. Und dann würde ich hier noch einen kleinen Park hinbauen in den inneren Ring. Der innere Ring das ist halt so ein bisschen, da soll halt das Treiben der Stadt stattfinden. Wenn die Leute was erleben möchten, rausgehen auf den Sportplatz oder so, dann fahren sie nach außerhalb, raus in den Außenring. Wenn sie aber einfach nur ein bisschen entspannen wollen, dann haben sie in der Stadtmitte einen kleinen Park, hier einen Marktplatz, wo sie ihr Nötigstes kaufen können, womit auch ein bisschen Regionalität unterstützt wird, wenn die Leute von hier dann direkt von den Feldern hier auf dem Markt ansitzen können. In der Mitte hast du das Versorgungszentrum, dann hast du außen rum die, am Versorgungszentrum, wie gesagt, so kleine Grünanlagen und ein bisschen Freizeitoase und auch ein bisschen die Wohnplätze, die Wohnlandschaften, sag ich jetzt mal. Außen rum dann die weitere Versorgung, so die sekundäre Versorgungssachen wie Klamotten und Co, Geschäfte, Supermärkte, Einkaufszeile, was auch immer. Und außen rum hast du dann die Freizeitangebote wie Wand, Wald, Wasser, Seen, Sportplätze und Co. Das wäre so meine perfekte Stadt.

I: [0:42:20] Okay. Noch irgendwas, was dir irgendwie einfällt oder/?

B: [0:42:24] Da fällt mir jetzt tatsächlich nicht viel mehr zu dieser Stadt ein, weil die ist, finde ich, ziemlich top.

I: [0:42:29] Okay, perfekt. Danke. [Gerne.] Dann war es das von meiner Seite aus tatsächlich schon. [Schade, jetzt war ich gerade voll warm gerade.] Schön, dann frag ich dich, vielleicht gibt es von deiner Seite aus noch irgendwas, was du noch erzählen möchtest, loswerden möchtest, vielleicht irgendetwas, was im Interview vielleicht nicht zur Sprache kam.

B: [0:42:44] Wenn du das nächste Mal Interviews führst, dann sage nicht "Alltag", wenn es um "Umwelt und viel, viel Umwelt" geht. Die Menschen haben dann andere Erwartungen an das Interview. Absicht. Ja. [Tatsächlich.] Nein, aber war an sich ganz gut.

I: [0:42:59] Okay, also [unv.].

B: [0:43:01] Keine weiteren Fragen, ich bin an sich ganz zufrieden.

I: [0:43:02] Okay, dann bedanke ich mich bei dir für die Offenheit [Liebend gerne.] und deine Bereitschaft mit mir das Interview hier zu führen. Ich würde die Aufnahme jetzt auch beenden.

B: [0:43:09] Das ist okay.

C.5 Interview Nr. 5

I: [0:00:00] Also bevor wir anfangen möchte ich noch ganz kurz ein paar einleitende Worte sagen. Im Rahmen meiner Bachelorarbeit interessiere ich ja für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen und im Verlauf des Gesprächs werde ich dir verschiedene offene Fragen stellen, bei denen du dann immer das sagen kannst, was dir gerade in den Kopf kommt. Und es gibt auch kein Richtig und kein Falsch – also du erzähle ganz einfach ganz offen, was dir gerade so einfällt. Irgendwelche Fragen noch?

B: [0:00:27] Nein, nein.

I: [0:00:27] Okay, dann könnten wir anfangen. Meine erste Frage wäre: **Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten in Bezug auf Ernährung im Alltag beschreiben?**

B: [0:00:39] Inwiefern?

I: [0:00:42] Also inwiefern heißt zum Beispiel "wie ernährst du dich?", "wie bewegst du dich fort – von einem Ort zum anderen?"

B: [0:00:46] Mit dem Auto oder zu Fuß. Und ernähren, je nach dem, was im Kühlschrank ist.

I: [0:00:56] Okay. Und jetzt vielleicht erstmal – weiß nicht – vielleicht zur Mobilität: Wie bewegst du dich denn, was ist dein Hauptverkehrsmittel?

B: [0:01:02] Beruflich ein Auto – definitiv. Und sonst, ja, eigentlich auch ja.

I: [0:01:10] Okay. Und was würdest du sagen, wie oft fährst du dann Auto – also täglich/?

B: [0:01:16] Jaja, ich fahre täglich Auto – als Handwerker täglich Autofahren. Das macht Sinn.

I: [0:01:22] Und, also würdest du praktisch ohne Auto gar nicht auskommen, oder?

B: [0:01:29] Das wäre schlecht. [unw.]

I: [0:01:32] Also genau, du hattest jetzt gerade schon gemeint, dass du meistens Auto fährst. [Ja.] Und wie oft bist du zum Beispiel in der vergangenen Woche Auto gefahren? Oder wohin?

B: [0:02:50] Von A nach B. Also von [Wohnort] nach [Arbeitsort].

I: [0:02:54] Also zur Arbeit?

B: [0:02:56] Ja.

I: [0:02:58] Und ansonsten in deiner Freizeit?

B: [0:02:58] Da bin ich nicht gefahren letzte Woche.

I: [0:03:05] Und fliegst du auch regelmäßig in deiner Freizeit?

B: [0:03:08] Nein, nein.

I: [0:03:09] Nein heißt du bist noch nie geflogen?

B: [0:03:10] Doch, aber nicht regelmäßig.

I: [0:03:12] Okay, okay. Und wohin bist du da geflogen, wenn ich fragen darf?

B: [0:03:14] Berlin, Tunesien und, ja das war es.

I: [0:03:22] Und vereist du auch öfters so am Wochenende oder so?

B: [0:03:26] Seit ich mobil mit dem Auto bin ja – sonst davor weniger.

I: [0:03:32] Und wohin vereist du da dann so?

B: [0:03:36] Letztens war es ein Spontantrip nach Kroatien.

I: [0:03:40] Ja, okay. Danke. Und jetzt in Bezug auf Ernährung: Du hattest jetzt gemeint, du schaust einfach, was im Kühlschrank ist, aber wenn du jetzt einkaufen gehen würdest, was würde da für dich zu einem regulären Lebensmitteleinkauf dazugehören?

B: [0:03:55] Jetzt bestimmte Lebensmittel, oder? Ich finde Paprika mega nice. Brot, Käse, Wurst, so Standardsachen würde ich sagen. [Ja, also das ist ja für jeden etwas anderes.] Gemüse, Obst, Gemüse halt. Und ganz wichtig Äpfel.

I: [0:04:25] Und würdest du sagen, du hast eine bevorzugte Ernährungsweise?

B: [0:04:27] Nein, nicht wirklich.

I: [0:04:30] Also isst du dann auch tierische Produkte?

B: [0:04:34] Ja, ja.

I: [0:04:35] Und wie oft?

B: [0:04:37] Täglich.

I: [0:04:40] Okay. Und was isst du dann, hast du da irgendwelche Vorlieben?

B: [0:04:45] Milch, Käse, Wurst, so.

I: [0:04:46] Also so zu jeder Mahlzeit?

B: [0:04:48] Nein, nicht zu jeder Mahlzeit.

I: [0:04:51] Aber trotzdem täglich?

B: [0:04:53] Ja.

I: [0:04:58] Und du hast jetzt beschrieben, wie du dich verhältst oder was du so im Alltag machst, **aber jetzt würde mich interessieren, was deine Hauptgründe sind, dich so zu verhalten, wie du es tust?**

B: [0:05:09] Oha. Da habe ich eigentlich keine Gründe für, so. Da habe ich mir nie Gedanken darüber gemacht. Also das Autofahren beruflich, aber sonst Ernährung habe ich mir noch keine Gedanken darüber gemacht. Also, dass ich jetzt halt nicht regelmäßig zum McDonalds gehe oder so was, aber sonst nicht.

I: [0:05:31] Also hast du dir schon Gedanken darüber gemacht?

B: [0:05:32] Ja, minimal, also ist jetzt nicht so, dass man sich denkt, ich habe jetzt einen Ernährungsplan oder so was.

I: [0:05:39] Okay. Ja es muss ja auch nicht unbedingt einen Ernährungsplan sein, aber kann ja sein, dass man, weiß nicht, zum Beispiel sagt, man isst eine bestimmte Fleischsorte nicht oder man/.

B: [0:05:52] Es geht nach Geschmack. Deswegen esse ich zum Beispiel keinen Fisch.

I: [0:05:53] Ah, okay, ja. Also steht für dich im Vordergrund bei der Ernährung/?

B: [0:05:59] Der Geschmack.

I: [0:06:00] Der Geschmack, okay. Und der Hauptgrund so für dein Mobilitätsverhalten?

B: [0:06:06] Faulheit.

I: [0:06:08] Okay. Also. Aber gibt es für dich eine andere Möglichkeit, also zur Arbeit zu kommen?

B: [0:06:18] Halt mit dem Fahrrad und zu Fuß, aber wenn ich bei der Arbeit bin, muss ich halt zum Kunden mit Werkzeug und so was. Das ist dann halt schon ein bisschen blöd.

I: [0:06:25] Okay, ja, aber wie weit ist es zur Arbeit?

B: [0:06:30] Zur Fuß eine halbe Stunde; mit dem Fahrrad wären es 10 Minuten, eine Viertelstunde.

I: [0:06:34] Ok, und dann ist dann praktisch die Faulheit der Hauptgrund?

B: [0:06:37] Ja, nein, da werde ich auch meistens abgeholt. Da fahre ich gar nicht selber hin, sondern mit.

I: [0:06:42] Dann bildet ihr Fahrgemeinschaften?

B: [0:06:45] Ja.

I: [0:06:47] Also du kommst praktisch mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit und dort fährst du dann halt mit einem Auto los?

B: [0:06:51] Ja.

I: [0:06:52] Okay. Aber kannst du dir generell vorstellen, du hattest jetzt gemeint, du hast jetzt noch nicht so viele Gedanken gemacht, was die Ernährung angeht, aber kannst du dir vorstellen, welche Faktoren da dann deine Ernährungsweise beeinflussen?

B: [0:07:04] Meine Laune, also ja.

I: [0:07:12] Kannst du das ausführen? [In?] Ja, also warum deine Laune oder/?

B: [0:07:14] Ja, wenn es mir gut geht, dann brauche ich, esse ich mehr Obst, mehr Gemüse und wenn ich so eine schlechtere Laune habe, dann esse ich auch mal eine Tafel Schokolade oder so.

I: [0:07:25] Okay, also so ein bisschen, dass man es versucht zu kompensieren?

B: [0:07:28] Ja, dass es sich grob in der Waage hält.

I: [0:07:29] Und du hattest jetzt zum Beispiel auch gemeint, gerade, dass du auch mal geflogen bist oder so und was waren da zum Beispiel oder dein Kurztrip nach Kroatien – was waren da dann deine Hauptgründe, warum du dann das Verkehrsmittel gewählt hast, das du gewählt hattest?

B: [0:07:49] Ich hatte da mein Auto, nach Kroatien hatte ich dann mein Auto neu und dann direkt mal, ja, ausnutzen, wenn man jetzt die Freiheit hat. Und fliegen, jetzt nach Tunesien über das Meer fahren, ist ein bisschen, ja, und deswegen bietet sich da fliegen definitiv an.

I: [0:08:07] Ja, okay. **Und wenn ich dich jetzt fragen würde, was sich ändern müsste, damit du dein Verhalten änderst, was würdest du da antworten?**

B: [0:08:21] Da müsste der Arzt irgendetwas sagen, dass mein Cholesterinspiegel zu hoch ist oder so was oder irgendwelche Werte halt nicht stimmen.

I: [0:08:37] Aber würdest du jetzt von dir aus sagen, dass du gar nicht unbedingt etwas ändern möchtest?

B: [0:08:41] Nein, mir geht es körperlich gut und dann, ja.

I: [0:08:45] Und würdest du sagen, also was ist dein eigenes Wunschverhalten? Hast du das dann schon erreicht?

B: [0:08:54] Ja, schon, wenn es mir gut geht und es mich nicht stört, bin ich damit zufrieden.

I: [0:08:59] Okay. Aber hast du ein persönlich wünschenswerten Lebensstil, den du gerne erreichen möchtest?

B: [0:09:10] Eigentlich nicht, nein.

I: [0:09:11] Also bist du so zufrieden?

B: [0:09:14] Ja, ich bin momentan so zufrieden, wie es ist.

I: [0:09:16] Das ist schön. [Ja, das freut mich auch. [0:09:21]] Und wie ist das, du hattest jetzt gemeint, du fährst vor allem Auto – wie ist das mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zum Beispiel oder mit dem Fahrrad. Wie ist da deine Einstellung?

B: [0:09:30] Wenn es keine weiten Strecken sind, dann auch gerne mit dem Fahrrad oder auch wenn man irgendwohin an eine Bar geht, auch mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln.

I: [0:09:41] Und du meinst, jetzt keine weiten Strecken – was sind denn weite Strecken für dich?

B: [0:09:45] Ja, so eine halbe Stunde zu Fuß laufen muss nicht sein.

I: [0:09:52] Ok, ja. Und wenn du jetzt in eine Bar gehst, hattest du gemeint, dann würdest du die Öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen, um dann/]?

B: [0:09:55] Alkohol zu konsumieren.

I: [0:10:01] Okay, ja. Aber sonst würdest du praktisch nicht die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen?

B: [0:10:05] Wenn ich Freunde, die direkt an der Bahnstation wohnen, dann würde ich es auch nutzen, ja.

I: Also [0:10:12] würdest du jetzt sagen, du bist eher positiv oder negativ eingestellt?

B: [0:10:18] Positiv.

I: [0:10:19] Kannst du das begründen?

B: [0:10:19] Das ist halt schon praktisch. Es kostet nicht viel und ist auch entspannter so, wenn man dann da drinnen sitzt und man ist nicht alleine ja.

I: [0:10:34] Und wärst du generell bereit, öfters auf dein Auto zu verzichten?

B: [0:10:37] Ja. [Ja?] Ja schon. Ich nutze es momentan eh nicht so oft, aber/..

I: [0:10:45] Also du benutzt es nicht oft, weil?

B: [0:10:47] Ich nirgends hin muss, wo ich es brauche.

I: [0:10:52] Und was wäre dann dein Verkehrsmittel deiner Wahl, wenn du auf dein Auto verzichten müsstest?

B: [0:10:59] S-Bahn glaube ich.

I: [0:11:02] Okay. Und du hattest jetzt auch gemeint, dass du tierische Produkte zu dir nimmst – kannst du dir da auch vorstellen, weniger Fleisch und tierische Produkte zu konsumieren?

B: [0:11:11] Das kann ich mir schon vorstellen, aber ich sehe da halt keinen Sinn momentan so, ja.

I: [0:11:19] Und was müsste sich ändern, damit du zum Beispiel weniger tierische Produkte isst?

B: [0:11:27] Meine Überzeugung da gegenüber.

I: [0:11:30] Okay. Und die wäre schwierig, ist es da schwierig dich zu überzeugen, oder?

B: [0:11:37] Ja schon.

I: [0:11:40] Okay. Und wie, also inwiefern bist du davon überzeugt, wie du dich verhältst – also wie begründest du deine Überzeugung?

B: [0:11:52] Ich mache es schon seit von klein auf so, die Routine.

I: [0:11:57] Andere Aspekte, die dir da irgendwie einfallen?

B: [0:11:58] Es schmeckt gut.

I: [0:12:00] Okay. Also Geschmack und Routine vor allem?

B: [0:12:04] Ja.

I: [0:12:05] Dann weiß ich jetzt nicht ganz, wie du die Frage beantworten würdest, aber kannst du es dir auch vorstellen, dich vegetarisch oder vegan dich zu ernähren?

B: [0:12:12] Wenn man Salat isst, macht man das ja theoretisch schon, zum Teil. Zum Teil macht man das, teilweise ja schon. Und auch im Sommer so ein gemischter Salat ist manchmal schon besser, als so ein warmes Schnitzel oder so etwas.

I: [0:12:29] Aber komplett deine Ernährung umzustellen?

B: [0:12:33] Nein, nein.

I: [0:12:35] Okay, weil dir da dann wieder die Überzeugung fehlt, oder?

B: [0:12:41] Da ist mir der Geschmack wichtiger.

I: [0:12:42] Okay. Ja. Und was mich jetzt noch interessieren würde, ob du in irgendeinem Lebensbereich besonders auf die Umwelt achtest?

B: [0:12:57] Nicht wirklich.

I: [0:12:59] Okay. Also gibt es keinen?

B: [0:13:02] Nein.

I: [0:13:03] **Dann würde ich jetzt gerade anknüpfend an die Umwelt dich gerne fragen, ob du den CO₂-Fußabdruck kennst.**

B: [0:13:10] Ja. Habe ich schonmal gehört, ja.

I: [0:13:12] Weißt du noch, um was es da geht?

B: [0:13:17] So grob weiß ich das noch.

I: [0:13:17] Du darfst das gerne mit mir teilen.

B: [0:13:22] Das ist halt wenn man irgendetwas kauft oder verbraucht, dass sie dann halt dadurch, die Produktion kostet ja Kohlenstoffdioxid und je mehr man verbraucht, desto größer wird der Fußabdruck – so grob.

I: [0:13:35] Ja. Gut. Und kannst du auch vorstellen, welche Lebensbereiche im Alltag für besonders viel CO₂-Emissionen sorgen?

B: [0:13:46] Sowas wie, wenn man durchgehend ein neues Handy braucht, weil es kaputt ist oder so etwas; irgendwelche neuen Klamotten, keine Fairtrade-Klamotten; Autofahren definitiv. Ja, so etwas,

I: [0:14:04] Noch irgendwelche Bereiche?

B: [0:14:08] Demnach auch Strom, wenn er nicht von der Sonne kommt oder von erneuerbaren Energien. Ja.

I: [0:14:15] Okay. Und ein bisschen auf der anderen Seite dann: Was ist in deinen Augen denn ein umweltbewusster Mensch?

B: [0:14:24] Der zum Beispiel seinen Strom jetzt in diesem Fall von der Solaranlage zieht oder allgemein erneuerbaren Energien; allgemein wenig mit dem Auto fährt; mehr die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzt; auch Second-hand-Klamotten trägt; sich nicht mit dem neusten Smartphone zufrieden gibt, sondern einfach mit einem älteren. Ja.

I: [0:14:45] Noch irgendetwas?

B: [0:14:48] Der auch die ländlichen Regionen unterstützt vom Essen her, ja.

I: [0:14:57] Und würdest du dann sagen, der Lebensstil, den du eben beschrieben hast, der würde sich dann positiv auf die Umwelt oder die CO₂-Emissionen auswirken?

B: [0:15:06] Ja.

I: [0:15:08] Okay, danke. Und wenn jetzt aber die CO₂-Emissionen weiterhin ansteigen würden, dann würde ich dich jetzt gerne fragen, welche Folgen das jetzt hätte.

B: [0:15:21] Die Erderwärmung.

I: [0:15:26] Du kannst das gerne spezifizieren.

B: [0:15:29] Da werden halt Kohlenstoffdioxid, die Sonneneinstrahlung kommt rein, aber nicht mehr raus, dadurch erhitzt dieses Ganze und dadurch schmelzen die Gletscher, Lebensraum schwindet, Tierarten sterben aus, ja. So.

I: [0:15:48] Erderwärmung: Kannst du das irgendwie noch genauer erklären?

B: [0:15:50] Da steigt der Wasserspiegel an und dann zum Beispiel New York war es glaube ich, was dann auch unter Wasser stehen würde, die Bahamas, sowas. Durch die Hitze sind die Tiere das nicht gewohnt und kommen nicht mehr damit klar oder der Lebensraum schwindet – wie bei den Eisbären, Pinguine. Ja.

I: [0:16:14] Und Stichwort "Klimawandel": Was verbindest du denn mit diesem Begriff?

B: [0:16:20] Dass der Nord- und Südpol, dass die schmelzen, dass es allgemein wärmer wird. Ich glaube wir haben noch zwei Grad global, dass dann wärmer werden darf, bis dann gar nichts mehr aufzuhalten ist. Ja.

I: [0:16:42] Woher hast du die Information mit den zwei Grad oder weißt du darüber noch/?

B: [0:16:46] Aus der Berufsschule.

I: [0:16:49] Okay. Interessant, dass ihr da so etwas gelernt habt. Und was bedeutet Klimawandel für dich konkret?

B: [0:17:00] Dass die Temperaturen definitiv weiter ansteigen. Das sehe ich. Wenn das sich nicht ändert, die Welt dann früher oder später zu Grunde geht.

I: [0:17:08] Okay. Und welche Emotionen lösen das Wort "Umwelt" bei dir aus?

B: [0:17:16] Wenn ich Umwelt an sich höre, denke ich immer an grün – vor allem an Wald und so etwas. Ja.

I: [0:17:24] Also ist dann, sind eher positive oder negative Emotionen?

B: [0:17:29] Eher positiv.

I: [0:17:32] Und siehst du die Umwelt generell in Gefahr?

B: [0:17:36] Ja schon.

I: [0:17:37] Warum?

B: [0:17:38] Gerade wegen dem Klimawandel. Auch die Abrodung vom Regenwald und so etwas.

I: [0:17:48] Und wusstest du auch, dass in den letzten 150 Jahren die Durchschnittstemperatur auf der Erde sich erwärmt hat? Du hattest ja schon so viel mit der Erwärmung/.

B: [0:17:52] Ja.

I: [0:18:01] Und du hattest jetzt schon gemeint, dass du die Umwelt in Gefahr siehst, aber siehst du, wie siehst du die Umweltsituation – wie schätzt du die ein?

B: [0:18:11] Da wird schon mehr darauf geachtet, als beispielsweise in den USA mit den ganzen Dieseln und sonstigen Sachen. Und nur weil Deutschland jetzt halt, sage ich mal, komplett grün lebt, aber das dann Frankreich nicht tut, dann gleicht sich das ja nicht aus. Das ist ja, Klima ist ja global. Dann müssen halt alle darauf achten und nicht nur ein Land.

I: Und du hattest irgendwie schon relativ viel erzählt und mich würde jetzt interessieren, wie hoch du generell dein Wissen über die Umwelt und das Klima einschätzen würdest – auf einer Skala von eins bis sechs. Eins ist kein Wissen und 6 ist praktisch perfektes Wissen.

B: [0:18:49] Drei.

I: [0:18:52] Okay. Und dein Umweltbewusstsein?

B: [0:18:57] Zwei.

I: [0:18:58] Okay, ja. Danke. Kannst du dir das irgendwie erklären, oder?

B: [0:19:04] Ja, durch mein Konsumverhalten.

I: [0:19:10] Und hast du da noch andere Gründe, die du noch nicht genannt hattest?

B: [0:19:17] Nein.

I: [0:19:18] Vollkommen okay. **Ich würde mich jetzt ein bisschen umschwenken und ich würde dir die Frage stellen, was eine attraktive Innenstadt für dich ausmacht.** Und du darfst das Ganze gerne, auch deine Gedanken auf Blatt Papier bringen. Du darfst hier eine Karte darauf zeichnen und [Eine Karte?]. Genau es soll einfach eine Skizze sein. Ich habe hier ganz viele Stifte für dich mitgebracht. Genau, du kannst einfach gerne kommentieren, was du da dann gerade so zeichnest.

B: [0:19:51] Reicht es, wenn ich da so sage, Tübinger Altstadt?

I: [0:19:52] Nein, weil ich weiß ja nicht, welche Aspekte davon. Deswegen würde ich dich bitten, tatsächlich, eine Skizze anzufertigen.

B: [0:20:01] Von oben, oder?

I: Wie du [0:20:01] möchtest.

B: [0:20:03] Oha. Jetzt werden meine künstlerischen Fähigkeiten [...]

I: [0:20:06] Ganz, ganz offen.

B: [0:20:09] Ohje. Das kann etwas werden.

I: [0:20:14] Ja, das wird etwas.

B: [0:20:15] Nein glaube ich nicht.

I: [0:20:46] Okay, möchtest du auch sagen, was du da zeichnest?

B: [0:20:46] Ja ich versuche jetzt ein altes Haus zu zeichnen, so eine schöne Altstadt mit dem Fachwerk, wo man das noch sieht. Davor noch einen kleinen Fluss, Blumen und so. Aber ob ich das hinkriege, das weiß ich noch nicht, das wird ein bisschen schwierig.

I: [0:21:06] Das muss ja nur eine Skizze sein, das muss nicht besonders künstlerisch wertvoll sein – höchstens du hast den Anspruch.

B: [0:21:13] Ja, meine Ansprüche sind immer ein bisschen hoch, aber. Wie war denn das? Wunderschön, ge? Blumen malen, das ist ja überhaupt nicht meines. Ohje. Das reicht dann so?

I: [0:22:47] Wenn das alles ist, was dir für eine attraktive Innenstadt wichtig ist.

B: [0:24:24] Ja. Ich brauche keine Einkaufsläden oder so etwas.

I: [0:24:30] Also Innenstadt heißt, du würdest dann gerne in dem Haus hier wohnen?

B: [0:24:34] In dem? Ja schon. Und es geht hier halt noch weit nach hinten, aber das sieht man hier jetzt nicht.

I: [0:24:43] Es wäre trotz alledem in der Innenstadt?

B: [0:24:44] Ja. Daneben ist halt ein kleiner Park.

I: [0:24:51] Den hast du aber noch nicht gezeichnet, oder? Oder ist das/?

B: [0:24:54] Ein kleiner Teil. Wie mache ich das jetzt? Ja. Also alles dahinten, das Grüne soll der Rasen sein. Da beginnt dann der Innenstadtpark oder wie man das nennen möchte. Das ist jetzt ein anderes Haus. So ungefähr. Ich bin nicht gut im Zeichnen. [Doch, eigentlich schon] Nein, eigentlich nicht, eigentlich echt nicht. [Heute schon.] Nein, nicht wirklich. So ungefähr. [unv.]

I: [0:26:12] Okay, und das ist dann so alles, was dir so für den Alltag in einer Innenstadt wichtig ist?

B: [0:26:18] Ja.

I: [0:26:19] Alles klar, perfekt. Danke. [Ja, bitte.] Dann war es das tatsächlich von meiner Seite aus schon. [Okay.] Gibt es von deiner Seite aus noch irgendetwas, was irgendwie im Interview noch nicht zur Sprache gekommen ist, was du noch fragen möchtest, was du noch erzählen möchtest?

B: [0:26:34] Ich weiß nicht was, außer, dass ich das Bild ein bisschen verkackt habe.

I: [0:26:39] Okay. Ja, wenn es sonst nichts mehr gibt, dann würde ich sagen, keine Fragen, keine Anmerkungen – dann bedanke ich mich für deine Offenheit [Bitte, bitte.] und die Bereitschaft mit mir das Interview hier zu führen. Es hat mich sehr gefreut. [Ja, mich auch.] Ich würde die Aufnahme jetzt auch beenden.

B: [0:26:51] Ja, das ist okay.

C.6 Interview Nr. 6

I: [0:00:00] Okay, alles klar. Dann starten wir. Guten Morgen erstmal. Vielen Dank nochmal im Voraus, dass du dir die Zeit genommen hast und auch bereit bist mit mir das Interview hier zu führen. Und bevor wir jetzt aber anfangen möchte ich noch ganz kurz ein paar einleitende Worte sagen: Also im Rahmen meiner Bachelorarbeit interessiere ich mich ja für den Alltag und die Lebensstile anderer Menschen und im Verlauf des Gesprächs werde ich dir verschiedene offene Fragen stellen und da kannst du immer das antworten, was dir gerade so in den Kopf kommt. Also es gibt irgendwie keine richtigen oder falschen Antworten, sondern du kannst ganz offen erzählen, was dir jeweils dazu einfällt. [Okay.] Irgendwelche Fragen noch bevor wir anfangen?

B: [0:00:40] Gerade nicht. Ich lasse mich überraschen.

I: [0:00:43] Sehr gut. Dann würde ich mir der ersten Frage starten und die wäre: **Wie würdest du dein Mobilitäts- und Konsumverhalten in Bezug auf Ernährung im Alltag beschreiben?**

B: [0:00:56] Und Mobilität, also/?

I: [0:00:58] Mobilität in Bezug auf Verkehr, wie du dich fortbewegst, wie du so von einem Ort zum anderen kommst.

B: [0:01:04] Okay, ja bei Mobilität, naja, wir haben ein Auto und ich brauche das halt meistens, um zur Arbeit zu fahren. Also von daher bin ich schon öfter mit dem Auto

unterwegs. Und zum Einkaufen auch. Ansonsten versuche ich, wenn möglich, die öffentlichen Verkehrsmittel oder auch das Fahrrad zu nehmen, ne, was halt manchmal aus zeitlichen Gründen einfach nicht klappt. Das liegt sicherlich auch daran, dass ich halt alleine mit der [Name der Tochter] bin, ne, und dann, wenn man dann noch irgendwie doch, also zum Beispiel zur Stadtbücherei oder so, fahren wir öfter, da nehmen wir auch, wenn es geht, das Fahrrad, gerade im Sommer. Aber dann manchmal, muss man Bücher an dem Tag zurückgeben und dann merkt man es wird alles sehr eng und dann fährt man doch mit dem Auto oder so. Ja, und Thema Ernährung: Also da lege ich sehr großen Wert auf Bio-Sachen und eben vegane Ernährung, ja. Und das ist eigentlich schon sehr verwurzelt; also da spare ich lieber auch an anderen Ecken oder so, dass ich weniger Klamotten shoppen gehe oder zum Kleidertausch oder so was gehe und dort Sachen hole, als dass ich jetzt, also das Meiste, was ich eigentlich ausbebe, ist glaube ich wirklich für die Ernährung. Und da gucke ich dann auch auf die Qualität. Also es ist dann auch zum Beispiel, also wenn ich irgendwo nicht die Möglichkeit habe irgendwo die Möglichkeit habe zum Beispiel Bio-Gemüse zu kaufen, dann kaufe ich manchmal lieber gar keines, als dass ich das Andere kaufe. Ja. Habe ich die Frage beantwortet?

I: [0:02:43] Ja, ich glaube ich würde noch eine Frage gerne fragen beim Thema Ernährung. Wenn du jetzt normal einkaufen gehst, was gehört da für dich da zu einem regulären Lebensmitteleinkauf dazu?

B: [0:02:55] Was, ja, okay. Also eigentlich Gemüse, versuche ich, ja. Ja und gut, was wir immer so zu Hause haben sind auch Nudeln oder Haferflocken, so etwas. Ja, ich könnte jetzt noch mehr aufzählen, ne, aber/.

I: [0:03:20] Ja, kannst du gerne, wenn du noch etwas hast, was du regelmäßig einkaufst.

B: [0:03:27] Naja, wir, ich gucke halt auch so ein bisschen, gerade dadurch, dass wir uns vegan ernähren, so grade beim Alnatura nehmen wir manchmal so Seitanprodukte mit oder Tempeh. Ja, solche, oder Tofu halt, ne? Solche Sachen halt, ja gehören auch dazu.

I: [0:03:50] Und zum Thema Mobilität: Da würde mich jetzt noch interessieren, ob du regelmäßig in deiner Freizeit fliegst?

B: [0:03:58] Regelmäßig? Nein. Das sind eher Ausnahmen. Wie jetzt mal, dass man, das war auch recht spontan mit dem Urlaub, also das war eigentlich gar nicht geplant und dann hat man doch darüber nachgedacht und dann hat es sich halt doch immer mehr verfestigt, dass man halt doch in den Urlaub fliegen möchte, aber davor, das war

zwei Jahre her. Also dazwischen gar nicht mehr. Auch davor wieder eine größere Pause, ne? Also es ist eher selten?

I: [0:04:28] Und sind das dann eher weitere Strecken oder/?

B: [0:04:30] Nein, also, das war, also wenn dann war es die letzten Jahre immer Lanza-rote, ne? Das sind halt vier Stunden Flug. Also das ist jetzt nicht so ein Langstreckenflug, ne? Also das/ [Okay, danke.] Aber es ist jetzt auch kein Kurzstreckenflug wie jetzt innerhalb Deutschland [Ja, das stimmt.], ne?

I: [0:04:54] Ja, und verreist du oftmals am Wochenende?

B: [0:04:55] Eher, nicht, nein.

I: [0:04:59] Okay. Dann würde mich jetzt noch interessieren, **warum du dich so entschieden hast oder warum du generell dafür entscheidest, dich so zu verhalten, wie du es tust. Hast du da irgendwelche Hauptgründe?** Also es ist egal mit was du anfängst – egal ob mit Mobilität oder Ernährung. Vielleicht /

B: [0:05:13] Okay. Also schon auf die Frage vorher bezogen? [Genau.] Also, na gut, also bei der veganen Ernährung habe ich mich immer mehr damit auseinandergesetzt. Also ich war schon lange, es lief mir halt zuwider, dass ein Tier sterben muss für mich. Das ist schon lang, also schon seitdem ich in der Schule war, fing ich an, kein Fleisch mehr zu essen. Dann gab es so – weiß ich nicht – vier, fünf Ausnahmen mal tatsächlich, dass ich, einmal, nicht über einen längeren Zeitraum, aber vielleicht zu einer Gelegenheit mal Fleisch gegessen habe, aber ja/. Und dann habe ich mich immer mehr damit auseinandergesetzt. Habe auch versucht so auf Milchprodukte zu verzichten, was nicht so geklappt hat, ja, aber ja, dann, durch [Name der Tochter] kam das auch, ne? Ich habe selbst gestillt und dadurch habe ich mir noch mehr Gedanken gemacht über Muttermilch und Milchprodukte. Und ich habe mich immer mehr reingelesen und mir mehr angeguckt und irgendwann war es nicht mehr zu rechtfertigen. Also irgendwann konnte ich nicht mehr zurück, also ne, es war immer so ein Wechsel, dann hat man mal wieder so Hafermilch gekauft, dann wieder doch Kuhmilch oder Joghurt aus Kuhmilch. Also das war dann so, ja immer ein Wechsel und irgendwann dann bin ich nicht mehr zurück. Also das war einfach, ja, je mehr man weiß – glaube ich – desto schwieriger fällt es, die Rechtfertigung oder man kann es nicht mehr schönreden irgendwann. Genau, das war da der Wandel. Und die Bio-Produkte: Da habe ich eigentlich auch schon lange darauf geachtet. Einfach, ja – ich weiß nicht – ich war auch eine Zeit lang bei Greenpeace und das ist auch so etwas, was mir am Herzen liegt: Umweltschutz, ne? Zum einen natürlich Bio-Produkte, um selbst dem Körper nicht irgendwelche Giftstoffe zuzuführen, aber auch, der Boden ist ja irgendwie auch auf unserem Planeten begrenzt. Und wenn man den

halt ständig vergiftet – also die meisten Giftstoffe sind vielleicht gar nicht im Gemüse drin, sondern im Boden nachweisbar, ne? Und die ganzen Mikroorganismen kriegen das ab. Also es ist einfach, ich möchte nicht, dass die Umwelt so verschmutzt wird und vergiftet wird, ja. Genau. Ja und Mobilität, ja das ist, ja was soll ich sagen? Also das ist halt, da bin ich so tatsächlich so ein bisschen auf das Auto angewiesen durch die Arbeit, weil ich halt auch doch nach [Arbeitsort] fahren muss. Ich wünsche es mir immer anders, ich wünsche mir am liebsten gar kein Auto hätte, ne? Und darauf verzichten könnte, aber ja, irgendwie habe ich das nicht geschafft. Das ist wahrscheinlich auch so ein organisatorisches Problem, wo ich es einfach nicht hinkriege. Ich könnte tatsächlich auch mit dem Zug fahren, aber das ist dann mit [Name der Tochter], ich habe es mal überlegt, also ich wollte eigentlich jetzt eigentlich das letzte Schuljahr öfter mal mit dem Zug fahren tatsächlich – ich hatte mir das fest vorgenommen – aber dann von den Zeiten her, ich musste dann zu einer bestimmten Zeit an der Schule sein, dann hätte ich schon ganz früh mit dem Zug fahren müssen und irgendwie [Name der Tochter], also das wäre irgendwie alles super knapp geworden. Und das ist irgendwie ein Stressfaktor, den ich nicht auf mich nehmen sollte.

I: [0:08:51] Ja – also braucht man dann auch länger mit dem Zug?

B: [0:08:55] Ja schon, also es ist ein bisschen länger – also so mit dem Auto brauche ich 20 Minuten, 25 Minuten und mit dem Zug, ich weiß es gar nicht, eine halbe, Dreiviertelstunde vielleicht. Also hätte ich, würde ich in Kauf nehmen, aber es ist einfach, die fahren halt auch nicht so getaktet, also nicht alle fünf Minuten oder so, ne? Also du musst den Zug nehmen, wann er fährt und dann musst du das Kind noch in den Kindergarten, dann musst du von dort noch zur Haltestelle und ja, das ist einfach viel, irgendwie. Und dann auch mit dem Abholen dann, mit dem Zurückkommen war dann teilweise auch schwierig, wenn ich lange Schule habe, wäre das auch nicht gegangen. Dann hätte ich es nicht mehr geschafft. Dann wäre der Kindergarten schon zu gewesen, ne? Also das sind dann so Sachen; teilweise ist es sehr eng getaktet bei uns, dass ich [Name der Tochter] abgebe und dann zur Schule fahre und halt ja, und dann nach Hause fahre und [Name der Tochter] sofort abholen muss und ja/

I: [0:09:51] Okay, weil du hattest gemeint, dass du – wenn möglich – den ÖPNV, also die Öffentlichen Verkehrsmittel. Und wann würdest du praktisch mit dem Zug oder mit der Bahn oder mit dem Bus fahren?

B: [0:10:11] Ja, also wenn ich zum Beispiel in die Stadt gehe und dort eine Freundin treffe oder so etwas. Oder auch mal zur Stadtbücherei, wenn wir da dort hinwollen. Dann versuche ich schon die Straßenbahn zu nehmen.

I: [0:10:30] Und mit dem Rad, bist du da auch unterwegs?

B: [0:10:35] Ja, also immer wieder mal, aber ist halt auch abhängig von der Zeit und von dem Wetter, ne? Ja, aber das versuchen wir. Ich habe diesen Sommer tatsächlich und früher schon bewusst darauf geachtet, ne? Also versucht, dass wir mehr mit dem Fahrrad fahren und die [Name der Tochter] ist auch so – manchmal ist man nicht so motiviert, ne, weil man doch das Schnellere gerne wählt – und die [Name der Tochter] hat mich auch dann motiviert, ne? Ich hatte mir ihr darüber gesprochen und dann hat sie gesagt so "Mama, wir wollten doch mit dem Fahrrad fahren". Und es hat dann mal so ein bisschen genieselt und ich stand schon vor dem Auto mit dem Schlüssel so und dann habe ich gesagt "Okay, ja, es regnet, nicht schlimm – du hast ja Recht". Und dann haben wir das Fahrrad genommen und es war auch gut. Also wir haben es auch nicht bereut. Wir sind auch nicht nass geworden oder so etwas. Und es war dann auch gut und es tat uns gut. Es ist manchmal so ein bisschen eine innere Überwindung, ne, die man dann hat, wenn man es anders gewohnt ist. Aber wir haben versucht mehr darauf zu achten und haben es dann auch öfter umgesetzt, ja.

I: [0:11:39] Danke. Und du hattest gemeint zum Thema fliegen, dass du nicht so viel fliegst, aber wenn du fliegst, warum fliegst du oder warum entscheidest du dich, entscheidest du dich sonst aktiv dagegen? Oder wie bist du da eingestellt?

B: [0:11:58] Also es ist nicht so, dass ich mich aktiv dagegen entscheide, also ich weiß, dass es halt nicht gut ist, viel zu fliegen. Ich würde jetzt auch nie innerhalb Deutschlands fliegen, das würde ich nicht machen. Da würde ich wirklich mit der Bahn fliegen – aus Umweltschutzgründen –, mit der Bahn fahren – aus Umweltschutzgründen. Ja, aber wenn es dann halt zum Beispiel in den Urlaub geht: Also ich würde, ich bin jetzt nicht so, dass ich jetzt jede Ferien sage "Oh, wir müssen dahin und dorthin". Also das mache ich nicht. Das wäre mich jetzt auch zu viel einfach – also dieses Vereisen, also das ist ja auch vielen Vorbereitungen und allem verbunden. Und ja, jetzt die letzte, das ist halt, weil jetzt tatsächlich die Familie etwas hat, auf Lanzarote. Und was, ja wo vielleicht einfach der Aufwand ein bisschen geringer ist, dorthin zu fliegen. Was ich schon machen würde, ist, zum Beispiel ein Bekannter, der geht zurück nach Afrika – also das ist jetzt nicht der Papa von der [Name der Tochter], aber ein anderer Bekannter – der war jetzt 25 Jahre in Deutschland und geht jetzt zurück nach Ghana. Und das ist dann jetzt auch sowas, ich werde mit [Name der Tochter] dann auch mal hinfliegen und den besuchen, aber ja, ich weiß nicht, wie es sagen soll. Also es ist jetzt nicht so, dass ich ständig wegfliegen muss oder will, aber ich bin auch nicht jemand, der jetzt sagt "es ist so schädlich und ich mach das nicht". Also es gibt ja wirklich Leute, die darauf verzichten und sagen "mache ich nicht", so jemand bin ich auch nicht. Also ich nehme es dann schon auch in Anspruch gerne. Oder finde es gut, dass es das gibt, ne? Ja/.

I: [0:14:08] Dankeschön. Ich hätte tatsächlich noch eine Frage zum Thema Ernährung. Also gar nicht unbedingt über deine Ernährung, sondern was für Gründe du dir vorstellen kannst, warum Menschen generell tierische Produkte oder Fleisch konsumieren, also was da deren Hauptgründe sind.

B: [0:14:30] Ich glaube, dass sich viele gar keine Gedanken machen. Das ist wahrscheinlich der Hauptgrund. Das hat man, man kriegt es halt als Kind so mit und es wird nicht darüber geredet. Ich glaube auch, dass halt viele Erwachsenen Kindern verschweigen, was dahintersteckt. Also ich habe es tatsächlich schon mitbekommen, dass ich mal etwas zur [Name der Tochter] gesagt habe und eine andere Mutter hat gesagt "Pscht" und "ich will nicht, dass er das hört" – der kleine Junge, ne, "weil sonst isst er vielleicht nichts mehr" und "der isst gerade so schlecht" und "Wurst ist gerade das Einzige, was er noch isst". Also die hatte dann Angst, ne, dass er irgendwie hört, dass es Tiere sind. Das wird auch oft verschwiegen. Viele Kinder wissen das glaube ich gar nicht, was dahintersteckt, hinter dem Essen, ne? Aber ich glaube einfach, man will sich nicht Gedanken machen, glaube ich. Ich glaube das ist der Hauptgrund, also man verdrängt das. Also man will sich nicht Gedanken machen und man macht sich auch keine Gedanken. Wenn man konfrontiert wird mit irgendwas, verdrängt man es. Es wird ja auch von der Industrie geheim gehalten. Also es gibt ja keine Führungen durch Schlachthäuser – also vielleicht schon, wenn man das möchte, aber es wird ja nicht, es kriegt ja niemand mit. Es ist ja alles versteckt, was passiert an Grausamkeit, ne? Es kriegt die Öffentlichkeit nicht mit. Und das ist schon so gewollt, also ich glaube, wenn die Leute das jeden Tag sehen würden, dann würden sie sich vielleicht schon anders ernähren, ja.

I: [0:16:19] Was mich jetzt noch interessieren würde – ein bisschen, ist, ob du generell dein Verhalten ändern möchtest. Da hast du schon ein paar Sachen so ein bisschen genannt, aber mich würde interessieren: **Erstmal, was du vielleicht verändern möchtest und dann was sich ändern müsste, damit du dein Verhalten dann auch tatsächlich änderst.**

B: [0:16:38] Auch jetzt so Mobilität und so, ne?

I: [0:16:40] Ja, genau - also einfach nur in Bezug auf Mobilität und Ernährung.

B: [0:16:43] Genau. Gut, also Mobilität fände ich es toll, wenn ich das Auto stehen lassen könnte. Wenn ich das schaffen würde. Dazu müsste sich folgendes ändern: Ich müsste halt näher an meinem Wohnort einen Arbeitsplatz bekommen, was ich auch versucht habe tatsächlich. Ich habe ja einen Versetzungsantrag gestellt, aber das hat leider nicht geklappt. Ja, also, wenn das wäre, würde ich mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Das würde ich dann schon machen. Dann, also dann, wenn die Arbeit nicht mehr wäre, also wenn ich nicht zur Arbeit fahren müsste, dann könnte ich das Auto ganz oft stehen

lassen. Dann würde es ganz viel rumstehen, ne, weil das ist wirklich so der Hauptgrund, warum ich es nutze. Und halt wie gesagt, zum Einkaufen halt noch so ein bisschen. Gut, und Ernährung, ja, also da habe ich nicht große Änderungen vor. Wenn dann würde ich vielleicht irgendwie noch darauf gucken, dass wir uns noch besser ernähren irgendwie, dass wir uns, ja, also grade mit [Name der Tochter] halt, weil sie auch im Wachstum ist, mache ich mir manchmal so Gedanken, ne, ob das so ausreicht, wie wir es machen. Da hätte ich vielleicht gerne noch so ein bisschen mehr Sicherheit oder manchmal auch gerne ein bisschen Input, ne? So, was man, was ich noch verbessern könnte.

I: [0:18:33] Also Input von wem aus oder von was aus?

B: [0:18:38] Also vielleicht auch so ein bisschen Austausch, was mit fehlt oder ja, ich habe auch schonmal überlegt, so eine Ernährungsberaterin zu kontaktieren, ne? Von wegen der veganen Ernährung, gerade auch mit dem Wachstum oder so was, aber das habe ich auch noch nicht geschafft. Das hatte ich im Hinterkopf, aber das hatte ich noch nicht gemacht, genau. Aber so im Großen und Ganzen würde ich auf der Schiene bleiben, also ja/.

I: [0:19:08] Und wie würdest du sagen, sieht dein persönliches Wunschverhalten dann aus – also in Bezug auf Ernährung und Mobilität? Was wäre so das Ideale?

B: [0:19:14] Also das Ideale wäre schon, wenn man das Auto stehen lassen könnte. Wenn alles so ausreichen würde, ne, Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel. Und Ernährung/. Jetzt, kann man allgemein formulieren, oder? Ich meine bei uns haben wir, ja ich weiß nicht, jetzt müsste ich mich wiederholen, also so im Grunde würde ich dabei bleiben, aber würde es gerne noch verbessern oder gucken, was man verbessern könnte. Und Wunschverhalten wäre/. Kann man es auch für die Allgemeinheit sagen? Also jetzt zum Beispiel wäre es natürlich schon toll, wenn die Schlachthäuser abgeschafft werden zum Beispiel. Das wäre ein Traum irgendwie. Also, wenn die Gesellschaft sich so verändern würde, dass es halt wirklich kein Tierleid mehr gibt oder dass die Tiere nicht mehr ausgebeutet werden, um den Menschen zu ernähren, weil man kann Alternativen schaffen heute. Das ist einfach so. Und es würde dem Planeten besser gehen dadurch. Also, ja, es ist ja auch so, dass die Welt gerade eigentlich nicht ernährt werden kann, ne, aber es gibt so viele hungernden Menschen, aber es gibt viel, viel mehr Tiere, die ernährt werden. Also durch, es wird so viel Getreide angebaut, auch in Ländern, wo eigentlich Hunger herrscht, wird Getreide oder Mais angebaut und das wird dann den Tieren verfüttert. Und ja, also das ist einfach ein krankes System, ne? Ja und ich fände es toll, wenn – auch wenn man es verallgemeinert – wenn der Flugverkehr zurückginge. Also ich fände es super, was durch den Lockdown und so passiert ist, ne, dass die nicht mehr geflogen sind. Ich denke mal, dass müsste viel teurer sein. Man würde dann

einfach trotzdem fliegen wahrscheinlich, aber würde, man würde vielleicht darauf sparen und würde es viel mehr wertschätzen, dass man in einen anderen Erdteil kann zum Beispiel. Man würde sich das wahrscheinlich trotzdem gönnen, aber viel seltener. Und ich glaube, es müsste auch nicht so sein, dass so viel Flugverkehr ist. Also ich habe damals, als es mit dem Lockdown war auch nachgeguckt, weil meine Mutter gesagt hat, dass irgendwie die Wetterdaten auch nicht mehr so stimmen, weil auch die Flugzeuge da immer Daten gesendet hätten. Und ich habe dann Bilder gesehen vom Flugverkehr über Deutschland – also überall Flugzeuge, ne. Also ich wusste gar nicht, dass es so schlimm war. Aber man hat ja auch ständig Flugzeuge gesehen, wenn man in den Himmel guckt. Ja, das ist schon einfach verrückt, wie viel geflogen wurde, ne? Und das würde ich mir schon wünschen, dass das drastisch zurückgeht. Und dass viel mehr Menschen auf Bahnen umsteigen, was halt auch gerade noch nicht so möglich ist, weil die Züge maßlos überfüllt wären, glaube ich, wenn das passieren würde. Also irgendwie fehlt da noch irgendetwas, ja.

I: [0:22:58] Danke. Ich glaube eine Sache hätte ich noch, eine Nachfrage und zwar hastest du gemeint, dass du dich "besser", dass du dich "besser" möchtest oder euch "besser" ernähren – was meinst du mit "besser"?

B: [0:23:13] Also so, dass der Körper halt gute Nährstoffe bekommt, ne? Also gerade so Sachen wie Eisen oder so etwas. Dass das halt auch gut vom Körper aufgenommen wird, dass der Körper genug zur Verfügung hat, ja, solche Sachen, ne. Ich meine wir machen regelmäßig auch Bluttests und die sind soweit in Ordnung, aber ja, trotzdem mache ich mir halt irgendwie oft Gedanken, ne, ob das ausreicht und ja. Ich glaube, wenn ich jetzt alleine wäre, würde ich das nicht so machen, aber man trägt halt die Verantwortung für jemanden. Aber bei Kindern ist das manchmal so, dann essen sie schlecht, ja, dann haben sie so Tage, da wollen sie nicht so richtig essen und dann, dann kommt das halt immer, dass man sich halt denkt, "ah, jetzt hätte sie das essen müssen, dann hätte sie Eiweiß gehabt und Eisen und das und dies, aber jetzt hat sie so schlecht gegessen und ob das ausreicht", ja. Manchmal denke ich mir auch, das ist vielleicht übertrieben. Es gibt Kinder, die sagen, wenn, Familienleben, die Fleisch essen und alles und dann trotzdem schlecht essen. Da kümmert sich dann vielleicht trotzdem niemand darum. Ich glaube, dass man sich als Veganer schon mehr Gedanken macht. Andere machen sich da vielleicht gar nicht so Gedanken.

I: [0:24:48] Ja, okay. Und wenn ich dich jetzt fragen würde, wie deine Einstellung zu öffentlichen Verkehrsmitteln ist, wie würdest du mir antworten?

B: [0:25:00] Also ich finde es gut, dass es das gibt. Und ich finde es auch irgendwie schön, die zu nutzen, also ich finde es auch immer schön, wenn ich mal mit dem Bus

fahre oder Straßenbahn fahre, es ist irgendwie, ich bin jetzt niemand, der davon genervt ist oder so, sondern kann es auch, kann da eher so entspannen, wenn ich da drinnen sitze und ja/.

I: [0:25:26] Danke. Jetzt würde ich ein bisschen umschwenken und **ich würde dich gerne fragen, ob du den CO₂-Fußabdruck kennst.**

B: [0:25:33] Ja.

I: [0:25:34] Weißt du auch, was der aussagt?

B: [0:25:39] Naja gut, wie viel CO₂ glaube ich pro Jahr oder so was ein Mensch produziert. Und das wird ja dann immer auch aufgezeigt, also/. Ich habe den bei mir tatsächlich noch nicht selbst gemacht, aber ich habe das mal mit einer Schulklasse gemacht und dann wird, dann kommt da so als Ergebnis, man bräuchte so und so viele Erden, um, ja wenn man so weiterlebt, ne, auf die Dauer. Zeigt eigentlich wie verschwenderisch man ist mit den Ressourcen, die unser Planet auch zur Verfügung stellt.

I: [0:26:21] Und wenn du jetzt, gerade, du hattest jetzt gemeint, du hast den selbst noch nicht gemacht, aber er ist dir ja auch jeden Fall bekannt, könntest du da auch irgendwie einschätzen, welche Lebensbereiche im Alltag deiner Meinung nach für am meisten für CO₂-Ausstoß sorgen?

B: [0:26:38] Also ich würde mal vermuten, wirklich so Energie, ne. Also gerade im Winter so das Heizen oder so was. Und halt das Auto. Weiß ich nicht, ja gut, Ernährung ist natürlich auch immer so ein Teil, ne, wenn das transportiert wird und alles, aber ja/.

I: [0:27:13] Noch irgendwelche anderen, die dir gerade einfallen, irgendwelche Lebensbereiche?

B: [0:27:17] Gerade nicht, nein.

I: [0:27:20] Okay, alles gut. Und/.

B: [0:27:24] Na gut, jetzt halt zum Beispiel auch der Urlaub, zum Beispiel, aber ja/. Das Fliegen, ja.

I: [0:27:33] Und jetzt ein bisschen auf der anderen Seite: Was ist denn in deinen Augen ein umweltbewusster Mensch?

B: [0:27:41] Also ein umweltbewusster Mensch wäre jemand, der sich vegan ernährt; der ja, möglichst viel versucht mit dem Fahrrad zum Beispiel versucht zu fahren oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen; der beim Einkauf schon auf Müllvermeidung achtet und vielleicht auch bei der Entsorgung darauf achtet. Und auch jeden Fall auch jemand, der, also wie jetzt schon, dass jemand die Mülltrennung ernst nimmt zum Beispiel, ne?

Man weiß ja, dass auch viel Produkte, die auch in den Gelben Sack gehören trotzdem auch verbrannt werden, aber ich denke, dass gerade so Biomüll und Papiermüll, da ist es einfach unglaublich wichtig, dass man es trennt. Ja, was wollte ich sagen? Ja jemand, der nachhaltig konsumiert – damit würde ich meinen, dass jemand wirklich auch auf Bio-Produkte zum Beispiel achtet. Nicht nur bei den Lebensmitteln, sondern auch ansonsten, dass man nachhaltige Klamotten kauft zum Beispiel. Oder vielleicht sogar – die meisten kaufen ja viel zu viel an Klamotten, ja – also es ist einfach jemand, also ein umweltbewusster Mensch wäre jemand, der nicht so konsumiert, also der seinen Konsum auch einschränkt, der das nicht nötig hat oder nicht braucht. Also man kann ja auch zum Beispiel – was ich vorhin gesagt habe – wir gehen ab und zu zum Kleidertausch. Wenn ich irgendetwas mitbekomme und hinkann, dann gehen wir da eigentlich immer hin. Und das ist, also ich finde da immer schöne Sachen, ne, also das ist etwas ganz Tolles und ja/. Ich weiß nicht, jemand, der auf Nachhaltigkeit achtet, ne, auch nicht nur bei der Ernährung, sondern auch bei anderen Sachen, die man kauft.

I: [0:29:51] Weil du jetzt Nachhaltigkeit angesprochen hast: Was bedeutet denn für dich Nachhaltigkeit?

B: [0:29:57] Ja eigentlich das, dass unser Planet möglichst wenig beansprucht wird durch das, was man konsumiert. Also, dass er nicht vergiftet wird; dass er nicht ausgebeutet wird; dass man Produkte, die man schon hat, oder ja, dass man das halt auch möglichst lange nutzt – also dass man jetzt nicht einfach was wegschmeißt, nur weil man es nicht mehr gebrauchen kann, sondern, dass man versucht, auch zu gucken, wie kann das weiterverwendet werden oder gibt es jemanden, dem ich das geben kann? Also dass man auch nicht alles Mögliche wegwirft, ja.

I: [0:30:42] Danke. Und was meinst du, wenn die CO₂-Emissionen weiterhin steigen würden, welche Folgen hätte das?

B: [0:30:52] Also ich glaube die Folgen sind schon da. Ich habe letztens auch, ich habe mich mal sehr, sehr viel damit auseinandergesetzt und habe das auch immer meinen Schülern erzählt, auch mit dem Methan und was im Permafrostboden oder auf dem Meeresboden sich befindet. Und das ist ja schon, seit Jahren ist das bekannt, dass dieses Methan austritt schon. Und das wird irgendwann ein Schneeballeffekt sein. Und ich habe letztens im Deutschlandfunk gehört, da hat so ein Wissenschaftler geredet, irgend so ein Klimaforscher, und den haben sie gefragt, ob das schon eingerechnet ist – also es gibt ja so Prophezeiungen so und so viel Grad wird die Temperatur ansteigen in der Zukunft, ob denn dieses, das schon eingerechnet ist bei diesen Berechnungen, dass durch den Klimawandel ja noch mehr frei wird an Methan und was er dann und wie das dann den Klimawandel beschleunigt. Und da hat er gesagt, das ist tatsächlich nicht eingerechnet

und, dass wir noch viele Überraschungen erleben werden. Und also das, ja, also ich glaube die Folgen, ne, sind schon da. Also es wird, das Wetter wird sich verändern, dass wir das gar nicht/. Also das ist ja jetzt schon so, ne, also es gibt Dürren und es gab schon vor zwei Jahren – glaube ich – kamen so die ersten Zeitungsartikel, dass es Orte gibt in Deutschland, wo das Wasser knapp wurde. Also das wird noch zunehmen, ja.

I: [0:32:29] Fallen die noch weitere Folgen ein?

B: [0:32:33] Naja, gut, also man könnte das weiterspinnen, ne. Ich hoffe immer, dass das noch aufgehalten wird, aber wenn es halt wirklich irgendwie so zunimmt, dann wird es natürlich auch Flüchtlinge geben, Klimaflüchtlinge, die es teilweise ja schon gibt und wo sie ja glaube ich – ich weiß es gar nicht – glaube das wird jetzt teilweise auch schon anerkannt "Klimaflüchtlinge". Das wird natürlich zunehmen und das wird vielleicht zu Unruhen führen in der Bevölkerung. Es könnten Kriege entstehen aufgrund von Wasser oder eben, weil zu viel Menschen auf einem Platz sind, Ressourcen nicht mehr ausreichen vielleicht. Ja es könnte alles, also das sind so Folgen, die kann man, also muss man mitrechnen, aber ich hoffe immer, dass es nicht so weit kommt, ne.

I: [0:33:37] Stichwort "Klimawandel" – was verbindest du denn mit diesem Begriff?

B: [0:33:42] Also ja, ich verbinde damit, ja, das ist auch so ein Begriff, wenn ich daran denke, wo mich manchmal auch so ein bisschen wütend macht, weil man auch schon so lange weiß, über, also man hat schon so lange Fakten und Daten und man weiß eigentlich, dies und das müsste man machen, aber es wird nicht umgesetzt von der Politik, ne? Also es ist – auch so mit dem ganzen Plastik – jetzt haben sie die Wattestäbchen verboten mit Plastik und so. Aber das sind so Mini-Schritte. Es müsste viel mehr getan werden, ne? Ja, es müsste, richtig drastische Schritte eigentlich folgen und es wird halt nichts, nicht wirklich gehandelt. Es wird immer so viel geredet, was man tun könnte und es kommen Ideen, aber wirklich umgesetzt wird halt nichts. Und es ist ja so halt, ne, also ich mein, ich weiß nicht, wovor man Angst hat – also ich mein klar, das ist eine Umstellung, aber jetzt bei Corona hat man gesehen, dass es geht, dass man, also dass die Gesellschaft auch fähig ist, sich auf eine große Veränderung einzustellen, also vielleicht nicht alle, aber ja irgendwann wird das jeder auch akzeptieren dann, wenn solche Umstellungen oder Gesetzesveränderungen geben würde. Also ja, da müsste einfach viel mehr getan werden.

I: [0:35:24] Und welche Emotionen lösen das Wort "Umwelt" bei dir aus?

B: [0:35:31] Ja welche Emotionen? Ja, auch so gemischt. Umwelt ist natürlich auch etwas Schönes, wo man, also irgendwie würde ich mir wünschen, dass viel mehr Menschen, also ich glaube die Menschen, die sind so in ihren Alltag eingebunden, dass sie

gar nicht mehr so einen Blick dafür haben für ihre Umwelt oder für die Natur einfach. Also mit Umwelt denke ich jetzt an die Natur draußen. So dass es gar nicht mehr so wahrgenommen wird, wie wertvoll das eigentlich ist oder wie gut es einem tun kann sich in der Natur aufzuhalten. Ja und dann halt auch, weil ich mich halt auch damit privat auseinandersetze, ne, denkt man auch an die ganze Verschmutzung der Umwelt – das sind dann halt auch so Sachen, die dann einfach da sind, wenn ich diesen Begriff höre, ne. Also irgendwie das Schöne, aber auch das, was dann eigentlich an Zerstörung stattfindet. Also es sind so zum Beispiel, es ist schon immer sehr präsent, also zum Beispiel auch im Urlaub, da hört man dann auch diese – ich weiß nicht, wie man diese nennt – Jet Skis oder so etwas. Wo eine Person drauf sitzt und die dann so im Wasser hin- und her rasen, ne? Das sind so Sachen; seit es die gibt, also ganz früher, das weiß ich noch, also ich kenne ja Lanzarote gut, gab es die nicht, ganz früher, ne? Und irgendwann gab es die dann und dann ist es halt, immer wenn ich die sehe, dann denke ich sofort auch an die Delfine, die da im Meer sind. Weil es gab früher viele, man hat die gesehen, ne, man hat die immer vom Strand manchmal so hüpfen sehen. Halt schon sehr in der Ferne, aber man hat sie gesehen. Und heute, also sieht man das selten. Und ich denke halt auch, dass kommt halt auch durch diese, diesen Wassersport, der da betrieben wird. Das ist einfach zu laut. Ja, also das ist/. Ich glaube ich bin schon jemand, der viel wahrnimmt, ne, Ich sehe Sachen und weiß, was das für eine Auswirkung hat, wo viele gar nicht vielleicht darüber nachdenken.

I: [0:37:43] Wolltest du noch etwas sagen?

B: [0:37:44] Nein.

I: [0:37:45] Okay. Wenn ich dich jetzt fragen würde, wie hoch du dein Wissen über die Umwelt und das Klima einschätzt auf einer Skala von eins bis sechs, also sechs ist praktisch perfektes Wissen und eins ist Nicht-Wissen.

B: [0:37:57] Okay. Also perfektes Wissen hätte ich nicht. Ich weiß nicht, ich würde vielleicht so sagen vier. Also ich glaube schon, dass ich viel weiß, aber ich weiß, dass ich halt Vieles nicht weiß einfach, weil ich immer wieder auch Sachen lese, mal, die, von denen ich noch nichts gehört habe, wo neu sind, ne, wo, ja/.

I: [0:38:30] Und dein Umweltbewusstsein; auch auf einer Skala von eins bis sechs?

B: [0:38:31] Also ich achte schon sehr darauf, aber als perfekt würde ich das jetzt auch nicht bezeichnen. Also es geht manchmal einfach nicht, irgendwie. Ja, dadurch, dass ich auch so das Auto nutze und so, würde ich vielleicht sagen vier. Also ich glaube schon, dass ich auch – also auch vier – ich würde schon sagen, dass ich sehr darauf achte, ich mache auch nicht, ich bin nicht auch irgendwie so leichtsinnig und mache Dies und Das,

wo ich/. Ich mache mir schon immer, das ist eigentlich immer präsent in meinem Kopf, ne, dass ich auch immer versuche, so zu konsumieren oder zu leben, dass ich die Umwelt eigentlich schütze, aber ja, manchmal geht es halt nicht. Oder es ist manchmal auch schon die Faulheit, ne, also wenn man das Auto dann halt doch nimmt, anstatt mit dem Fahrrad zu fahren. Ja und ja.

I: [0:39:50] Okay, danke. Dann würde ich jetzt ein bisschen umschwingen. **Und zwar wäre meine letzte Frage für dich, was dir für eine attraktive Innenstadt wichtig ist.** Und ich würde dich da tatsächlich auch bitten, das Ganze auf ein Blatt Papier zu bringen, also einfach deine Gedanken hier festzuhalten. Ich habe dir auch ein paar Stifte mitgebracht. [Okay.] Und da kannst du vielleicht einfach so eine Skizze oder eine Karte praktisch von deiner idealen Innenstadt aufzeichnen und dann einfach kommentieren, was du da gerade malst oder was du denkst.

B: [0:40:30] Okay. Also Innenstadt ist jetzt nicht direkt die Fußgängerzone gemeint, sondern so eine Stadt, also/?

I: [0:40:37] Was für dich die Innenstadt bedeutet. Also/.

B: [0:40:40] Also wäre, was eine gute Innenstadt wäre?

I: [0:40:41] Für dich attraktiv, genau. Für dich die ideale Innenstadt. Ja.

B: [0:40:52] Okay, also es müssten viele Bäume da sein. Soll ich das jetzt so zeichnen, oder? [Genau] Also gut, da sind ja natürlich in einer Stadt sind natürlich auch Häuser, ne, aber also viele Bäume das wäre irgendwie wichtig. Ich kann das nicht gut malen. [Das soll ja auch einfach nur eine Skizze sein] Weil was im Sommer halt auch im Sommer ganz arg auffällt finde ich, es gibt kaum Schatten. Das ist etwas, was ich laufe im Sommer, [Wohnort] ist natürlich auch immer extrem, es ist immer schwül und heiß, da fehlen einfach die Schattenplätze. Was ich mir oft denke, ist, es wäre toll, wenn keine Autos parken würden, weil dann wären die Straßen frei, aber die soll ich das denn jetzt, soll ich ein Auto malen und durchstreichen? Du kommentierst das jetzt nicht?

I: [0:41:55] Also die Frage ist natürlich erstmal, ob Autos in der Innenstadt sein sollen oder nicht.

B: [0:42:04] Also ich fände es gut, wenn nicht. Ja. Wobei es natürlich auch schwierig ist, weil Leute dort wohnen auch und die vielleicht von dort aus dann zur Arbeit fahren, aber, ich finde, das müsste einfach abnehmen. Es sollte nicht jeder ein Auto haben. Es gibt ja Familien, die haben zwei Autos, ne? Das ist einfach zu viel. Also im Grunde/. Ich stelle mir das oft vor, wenn ich irgendwo laufe, wie es wäre, wenn die ganzen parkenden Autos nicht da wären, weil es ist immer voller Autos, alles, ne? Also/. Ach, mit dem Zeichnen bin ich jetzt echt überfordert, also/.

I: [0:42:41] Ein Schild oder du kannst es hinschreiben. Das ist, also/.

B: [0:42:47] Ja.

I: [0:42:58] Perfekt.

B: [0:43:00] Warte mal, dann so. Innenstadt. Ja es wäre natürlich toll, wenn jetzt zum Beispiel auf den großen Häusern in der Innenstadt – ich kenne das von Hamburg, von Greenpeace, von dem Gebäude – die haben so Windräder auf dem Dach. Also und damit wird im Gebäude wirklich der Strom erzeugt. Also das sind solche, die sehen nicht aus wie Windräder, das sind eher solche Spiralen, die sich dann drehen, aber ich kann ja mal ein Windrad da irgendwie hinzeichnen. Also sowas fände ich cool, wenn, also wenn, gerade die Geschäfte, wenn die Häuser irgendwas auf den Dächern hätten, wo sie ihren eigenen Strom produzieren. [Interessant.] Also, ja auch, Innenstadt wäre auch schön, wenn das auch nachhaltig, ökologisch wäre, ja. Ich weiß jetzt auch nicht, was könnte man denn/? Ja vielleicht viele Fahrräder in der Stadt, dass die Leute sich mit dem Fahrrad fortbewegen. [Man erkennt es.] Ja, jetzt weiß ich auch nicht, Innenstadt/. Natürlich wäre es schön, wenn es Restaurants gibt, dass es da kein Fleisch mehr gibt. Also das fände ich auch, es wäre auch ein cooler Schritt, wenn man wirklich alle, also wenn eine Stadt sagen würde, "in der Öffentlichkeit werden keine tierischen Produkte mehr verkauft". Es gibt es noch im Supermarkt. Wer Fleisch essen möchte, kann das kaufen und sich das zu Hause zubereiten, aber in Mensen oder in Restaurants wird es nicht mehr angeboten, aber ja/. Wenn da jetzt ein Restaurant drin ist, wie kann man das/? So, ich mach mal einen Kochtopf da hin. Erkennt man das? [Ich erkenne es.] Okay. Dann schreibe ich mal "vegan" da drüber. Ja, jetzt weiß ich auch nicht mehr weiter.

I: [0:46:50] Also ist das alles, was dir so für den Alltag in einer Innenstadt wichtig ist?

B: [0:47:03] Ja, halt, ja, wenn so, also, die ganzen Produkte so nachhaltig, ökologisch wären und es so, also es so wirklich grün wäre. Also es wäre schön, wenn man so durch die Stadt schlendert und man hat so Bäume über sich, das fände ich schon cool. Die parkenden Autos weg, also das wäre schon gut irgendwie. Also ich/. Oder gibt es jetzt irgendeinen Bereich, wo ich vielleicht nicht dran gedacht habe?

I: [0:47:41] Nein, alles gut. Ja, perfekt. Dann war es da tatsächlich von meiner Seite aus schon. [Okay.] Wenn es von deiner Seite aus noch irgendetwas gibt, was du noch erzählen möchtest, fragen möchtest, vielleicht auch irgendwie etwas, was im Interview nicht angesprochen wurde, dann darfst du das jetzt gerne noch ansprechen.

B: [0:48:04] Ich weiß nicht. Ich glaube ich habe viel gesagt, also ja/.

I: [0:48:08] Okay, dann danke ich dir für deine Zeit [Ja, gerne.] und deine Bereitschaft mit mir das Interview hier zu führen. Es hat mich sehr gefreut. Ich würde die Aufnahme auch jetzt beenden.

Anhang D Mental Maps

D.1 Person Nr. 1



D.2 Person Nr. 2

Autobusse 3 am Markt

großartige Straßen

Getreide Radwege

ÖPNV

moderne Häuserwerke mit 4 Stock

viele Einzelhandel

gemischt mit Gaststätten + Hotel

Museen

Schwarzweißarbeiten

Platz in Bäumen

Fluß / See

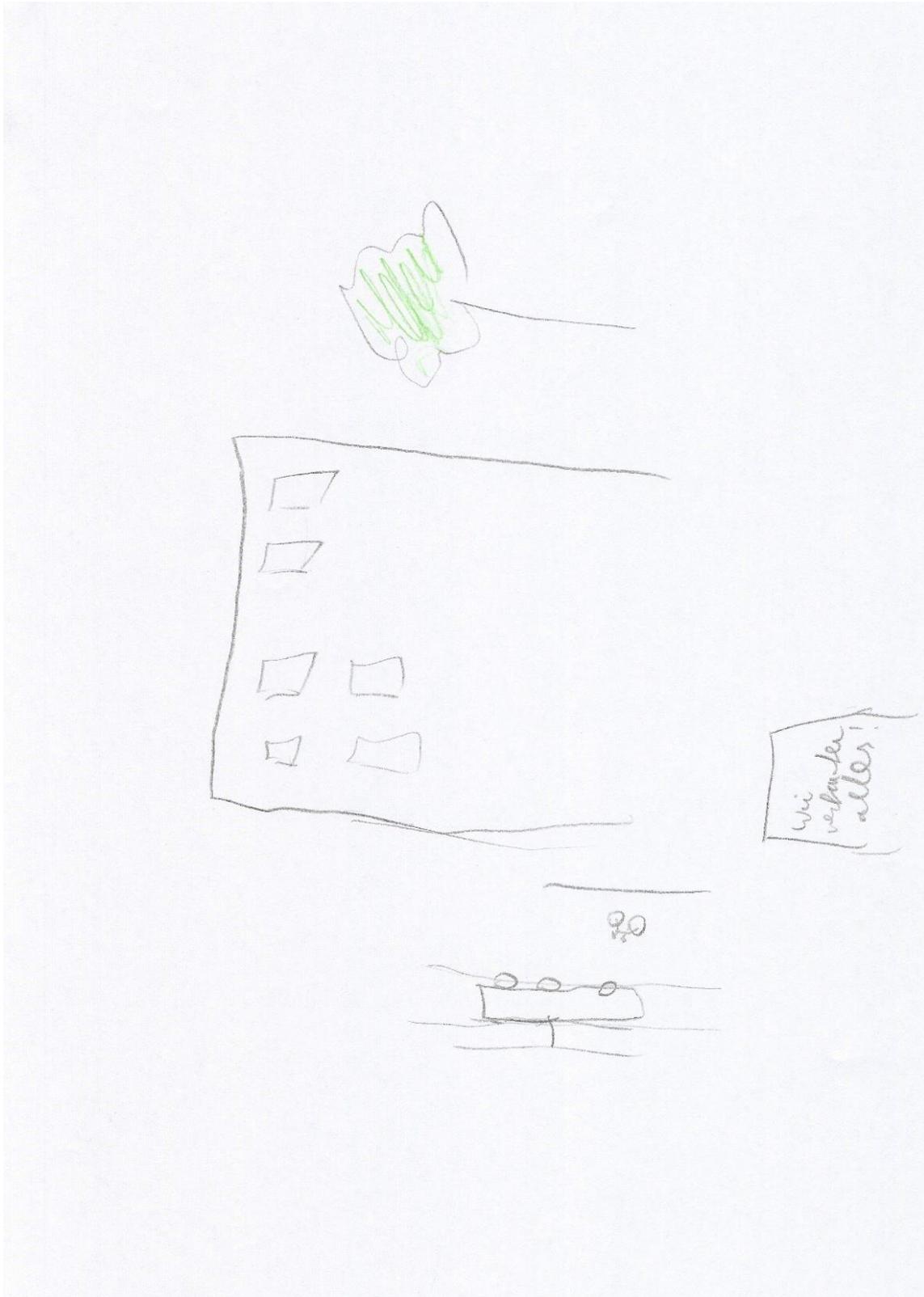
Theater, Kino, Musik

Raum für Jugend

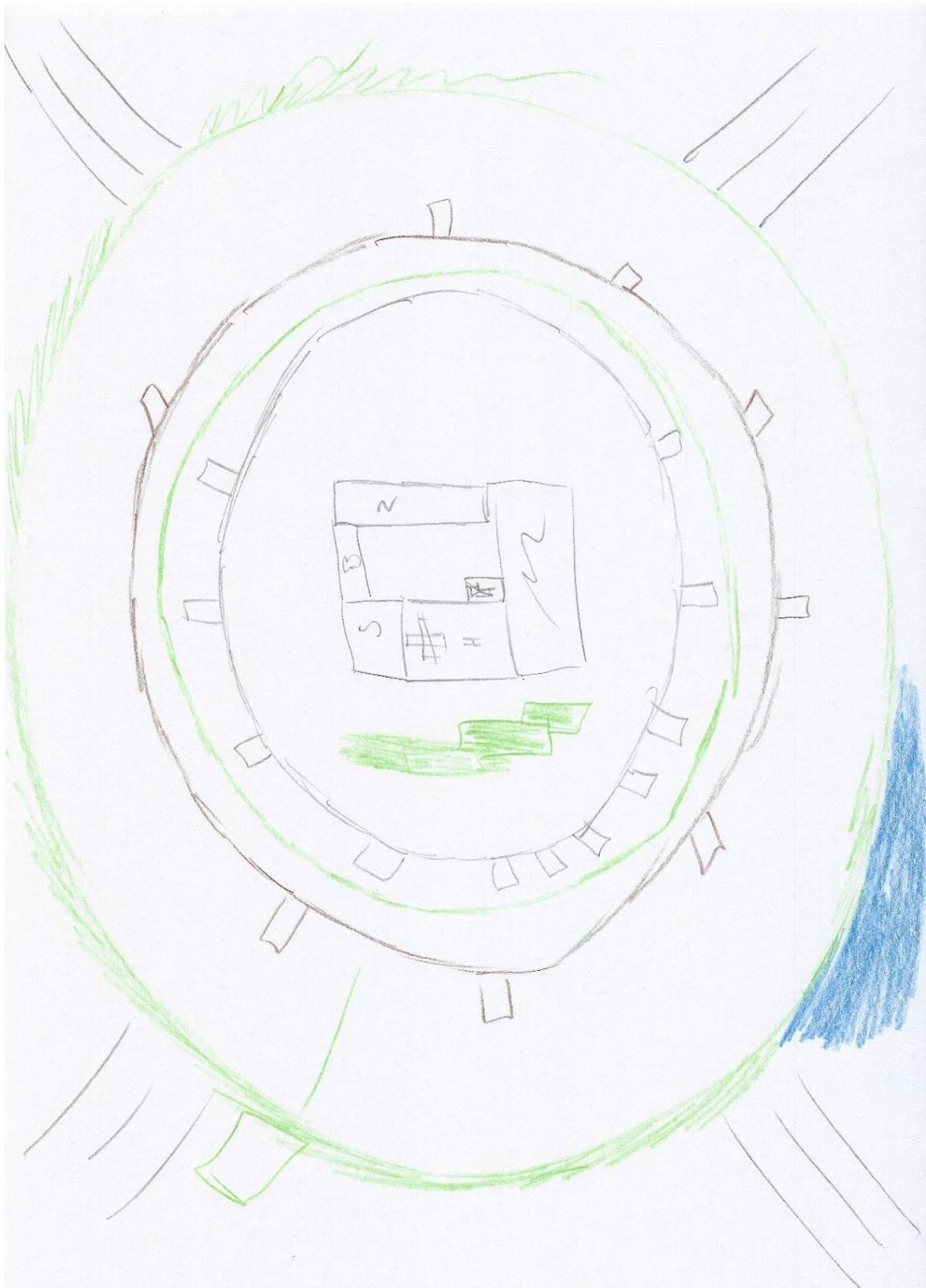
Polizei



D.3 Person Nr. 3

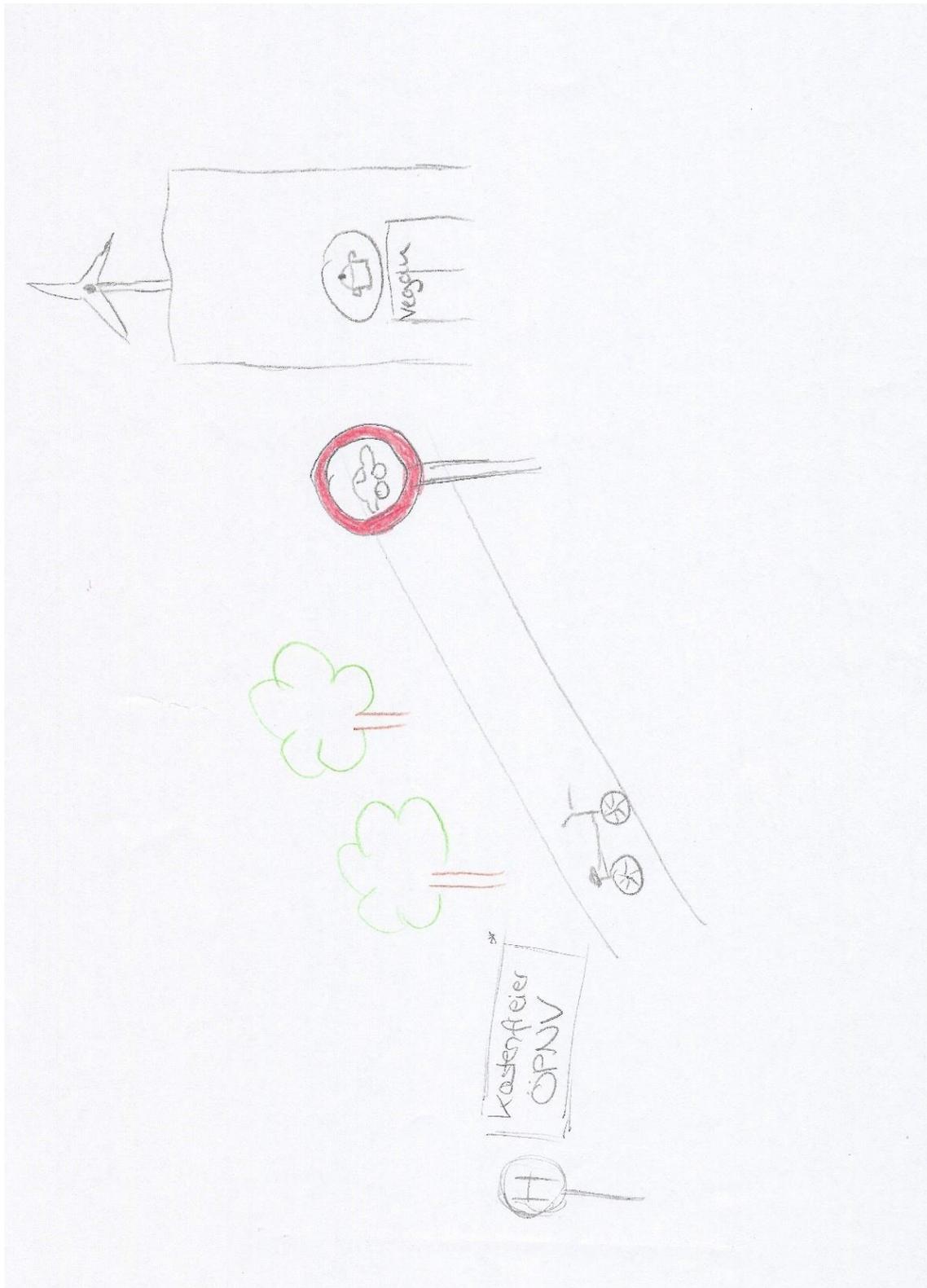


D.4 Person Nr. 4



D.5 Person Nr. 5



D.6 Person Nr. 6

* Die Befragte bat die Interviewerin nach abgeschlossenem Interview den Aspekt des kostenlosen ÖPNV-Angebots in die Mental Map aufzunehmen.

Anhang E Codesystem

1 Umweltbewusstsein

1.1 Umweltwissen

1.1.1 CO₂-Fußabdruck

1.1.1.1 Bekannt?

1.1.1.2 Bedeutung, Vorstellungen

1.1.2 CO₂-verursachende Lebensbereiche

1.1.3 Folgen steigender CO₂-Emissionen

1.1.3.1 Temperaturerwärmung

1.1.3.2 Weitere Folgen

1.1.4 Einschätzung der Umweltsituation in Deutschland

1.1.5 Weiteres, umweltbezogenes Wissen

1.1.6 Selbsteinschätzung des Umweltwissens

1.1.7 Fehlvorstellungen

1.1.8 Sonstiges (z.B. Skepsis)

1.2 Umwelteinstellungen

1.2.1 Einstellung zu ÖPNV

1.2.2 Assoziationen mit dem Klimawandel

1.2.3 Emotionen durch Umweltbegriff

1.2.4 Umwelt in Gefahr?

1.3 Umweltverhalten

1.3.1 Lebensstil

1.3.2 Verkehrsmittelwahl

1.3.2.1 Zu Fuß

1.3.2.2 Fahrrad

1.3.2.3 ÖPNV

1.3.2.4 Motorrad

1.3.2.5 Auto

1.3.2.6 Flugzeug

1.3.3 Sonstiges zu Mobilität

1.3.4 Ernährungsverhalten

1.3.4.1 Gedanken über Ernährung

1.3.4.2 Bevorzugte Ernährungsweise

1.3.4.2.1 Fleischkonsum

1.3.4.2.2 Fleischersatz, vegetarisch o. vegan

1.3.4.3 Typischer Lebensmitteleinkauf

1.3.4.4 Sonstiges

1.4 Weitere Lebensbereiche

2 Selbsteinschätzung des Umweltbewusstseins

3 Ein umweltbewusster Mensch ist...

4 Gründe für das Verhalten
4.1 Im Bereich Mobilität
4.1.1 Extern bedingte Faktoren
4.1.1.1 Wetter, Jahreszeit
4.1.1.2 Beruf, Arbeitsplatz
4.1.1.3 Gegebenheiten (Corona, Wohnort)
4.1.2 Entfernung
4.1.2.1 Erreichbarkeit
4.1.2.2 Distanz, Entfernung
4.1.3 Situative Vorteile
4.1.3.1 Transportmittel von Waren und Gütern und Personen
4.1.3.2 Flexibilität
4.1.3.3 einfach, praktikabel
4.1.4 Materielle und immaterielle Kosten
4.1.4.1 Finanzielle Kosten
4.1.4.2 Zeit, Dauer
4.1.4.3 Aufwand, Organisation
4.1.5 Freizeit
4.1.5.1 Spaß, Freizeit, Urlaub
4.1.5.2 Freiheit
4.1.5.3 Erlebnis, Gefühl von Distanzen
4.1.6 Bequemlichkeit
4.1.6.1 Stress vs. Entspannung
4.1.6.2 Bequemlichkeit, Motivation
4.1.6.3 Komfort
4.1.7 Eigener Wille und Befindlichkeit
4.1.8 Umweltschutz
4.1.9 Verfügbarkeit
4.1.10 Sonstiges
4.1.11 Im Bereich Ernährung
4.1.11.1 Auseinandersetzung mit Thema
4.1.11.2 Materielle und immaterielle Kosten
4.1.11.2.1 Zeit
4.1.11.2.2 Preis
4.1.11.3 Habitualisierung
4.1.11.3.1 Routine, Gewohnheit
4.1.11.3.2 Bequemlichkeit, Aufwand
4.1.11.4 Soziale Aspekte
4.1.11.4.1 Einladung
4.1.11.4.2 Tradition
4.1.11.5 Vorzüge von Fleisch

4.1.11.5.1 (keine/wenig) Einschränkung

4.1.11.5.2 Luxusgut

4.1.11.5.3 Auswahl

4.1.11.5.4 Geschmack

4.1.11.6 Umwelt- und Tierschutz

4.1.11.6.1 Tierschutz, Tierwohl

4.1.11.6.2 Umweltschutz

4.1.11.7 Gesundheit

4.1.11.8 Sonstiges

5 Handlungsbereitschaft

5.1 Potenzial zu Veränderung

5.2 Einstellung zu Veränderung(en)

5.3 Wunsch nach Veränderung

5.3.1 Infrastrukturell

5.3.2 Politisch

5.3.3 Preislich

5.3.4 Bildung

5.3.5 Informationen

5.3.6 An sich selbst

5.4 Externe Faktoren

5.4.1 Arbeitsort

5.4.2 Mietende

5.4.3 Krankheit

5.5 Mobilität

5.5.1 Autofahren reduzieren oder darauf verzichten

5.5.2 Mehr ÖPNV

5.5.3 Mehr Fahrrad fahren

5.5.4 Trotzdem fliegen

5.6 Ernährung

5.6.1 Bereitschaft Fleischkonsum zu reduzieren

5.6.2 Bereitschaft zu vegetarischer Ernährung

5.6.3 Bereitschaft zu veganer Ernährung

5.7 Weitere Lebensbereiche

6 Möglichkeiten für verhaltensändernde Techniken oder Methoden

6.1 Schwierigkeiten

6.2 Förderung von umweltbewusstem Verhalten

7 Attraktive Innenstadt

7.1 Vorstellungen und Wünsche

7.2 Vorbildstädte

7.3 Limitierungen

7.4 Sonstige Wünsche (an Gesellschaft)

Anhang F Themenmatrix

	Umweltverhalten im Bereich Mobilität	Umweltverhalten im Bereich Ernährung (mit Fokus auf den Fleischkonsum)	Sonstiges Verhalten
Person 1	<ul style="list-style-type: none"> • Fährt gerne Auto (Interview Nr.1, Pos. 6) • Fährt auch Bahn (Interview Nr.1, Pos. 6) • Favorisiert das Fliegen, fliegt oft (Interview Nr. 1, Pos. 10) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vegetarisch-basiert (Interview Nr. 1, Pos. 18) • Isst oft Beyond-Meat-Produkte (Interview Nr. 1, Pos. 18) • Fleischkonsum: etwa einmal pro Woche (Interview Nr. 1, Pos. 20) 	<ul style="list-style-type: none"> • „ein bisschen fauler“ (Interview Nr.1, Pos. 6)
Person 2	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptsächlich Fahrradfahren (Interview Nr. 2, Pos. 6-8), verwendet täglich das Fahrrad (Interview Nr. 2, Pos. 10) • Wenig zu Fuß unterwegs (Interview Nr. 2, Pos. 8), aber läuft zu Fuß zur Arbeit (Interview Nr. 2, Pos. 18) • Autofahren nur bei Fernreisen und für das Einkaufen (Interview Nr. 2, Pos. 8), Verwendung etwa jede zweite Woche (Interview Nr. 2, Pos. 12), ausnahmsweise auch zur Arbeit (Interview Nr. 2, Pos. 15-16) • Ist etwa zwei bis drei Mal im Leben geflogen (Interview Nr. 2, Pos. 22-24) 	<ul style="list-style-type: none"> • Versuch, sich bewusst zu ernähren (Interview Nr. 2, Pos. 28), aber keine spezifische bevorzugte Ernährungsweise (Interview Nr. 2, Pos. 28) • Isst tierische Produkte inkl. Fleisch (Interview Nr. 2, Pos. 34) • Fleischkonsum: ein bis zwei Mal pro Woche (Interview Nr. 2, Pos. 36), gerne wenig (Interview Nr. 2, Pos. 34) 	<ul style="list-style-type: none"> • Achtet auf Mülltrennung und Abfall (Interview Nr. 2, Pos. 122)

Person 3

- Vor allem mit dem Fahrrad, wenn lokal und kurze Strecke (Interview Nr. 3, Pos. 4)
- Zugfahrten bei längeren Strecken (Interview Nr. 3, Pos. 4)
- Verwendet das Auto, wenn er bei seinen Eltern ist und z.B. für einen Umzug (Interview Nr. 3, Pos. 12)
- Flugzeug: gelegentlich, um in den Urlaub oder zu Bridge-Turnieren zu fliegen (Interview Nr. 3, Pos. 14)
- Tendenziell vegetarische Ernährung (Interview Nr. 3, Pos. 4), v.a. zu Hause (Interview Nr. 3, Pos. 8)
- Versucht den Fleischkonsum „soweit wie möglich zu reduzieren“ und kauft nur zu bestimmten Gelegenheiten Fleisch- oder Wurstwaren (Interview Nr. 3, Pos. 8)
- Konsumiert gelegentlich Fleischprodukte (Interview Nr. 3, Pos. 8)
- Begann vor mehreren Jahren mit einer Reduzierung des eigenen Fleischkonsums (Interview Nr. 3, Pos. 22)
- Legt wenig Wert auf Regionalität oder Bio-Produkte (Interview Nr. 3, Pos. 4)
- Dominierender Faktor bei der Ernährung: Einfachheit (Interview Nr. 3, Pos. 26)
- Achtet nicht auf effiziente Lüftung und Heizen (Interview Nr. 3, Pos. 32)
- Achtet beim allgemeinen Konsum wenig auf die Umwelt (Interview Nr. 3, Pos. 32)

- Person 4**
- Führt aktuell kaum Fahrrad (Interview Nr. 4, Pos. 4)
 - Um in die Innenstadt zu fahren: Fahrrad oder Motorrad (Interview Nr. 4, Pos. 8)
 - Führt Motorrad zur Arbeit (Interview Nr. 4, Pos. 12)
 - Bei Regen fährt er Auto (Interview Nr. 4, Pos. 8)
 - Bildet mit seinen Freunden Fahrgemeinschaften (Interview Nr. 4, Pos. 8)
 - Verwendet selten den ÖPNV (Interview Nr. 4, Pos. 8)
 - Fliegt nicht regelmäßig (Interview Nr. 4, Pos. 17-18), sondern gelegentlich (Interview Nr. 4, Pos. 20)
 - Führt eher Auto in den Urlaub (Interview Nr. 4, Pos. 20)
 - Führt kaum *klassischen* ÖPNV, aber E-Scooter häufig (Interview Nr. 4, Pos. 44)
 - Teilt sein Auto mit seiner Mitbewohnerin (Interview Nr. 4, Pos. 46)
- Konsumiert häufig tierische Produkte (Interview Nr. 4, Pos. 25-26)
- Bescheidener Lebensstil** (Interview Nr. 4, Pos. 4)
- „ich rauche, ich esse viel, viel unnützes Zeug oder viel Ungesundes“ (Interview Nr. 4, Pos. 4)
 - „Mein Konsumverhalten besteht weniger aus Fortbewegung, weniger Mobilität, mehr rumliegen, schlafen, Fernsehen schauen, essen, rauchen, essen, schlafen.“ (Interview Nr. 4, Pos. 6)
 - Einseitige Ernährung (Interview Nr. 4, Pos. 34)

Person 5

- Hauptverkehrsmittel (beruflich und in der Freizeit): Auto (Interview Nr. 5, Pos. 6)
- Bilden für den Weg zur Arbeit Fahrgemeinschaften (Interview Nr. 5, Pos. 58-60)
- Geht auch zu Fuß (Interview Nr. 5, Pos. 6)
- Fliegt nicht regelmäßig (Interview Nr. 5, Pos. 21-22), ist zwei Mal in seinem Leben geflogen (Interview Nr. 5, Pos. 24)
- Unternimmt häufiger Wochenendtrips mit dem Auto (Interview Nr. 5, Pos. 25-26)
- Fahrrad für Kurzstrecken (Interview Nr. 5, Pos. 82)
- ÖPNV, wenn er in eine Bar geht (Interview Nr. 5, Pos. 82)

- Keine bevorzugte Ernährungsweise (Interview Nr. 5, Pos. 32)
- Konsumiert täglich tierische Produkte, aber nicht zu jeder Mahlzeit (Interview Nr. 5, Pos. 33-42)
- Isst keinen Fisch (Interview Nr. 5, Pos. 48)

- Hat sich noch keine Gedanken über seine eigene Ernährung gemacht (Interview Nr. 5, Pos. 44)
- Achtet in keinem Lebensbereich besonders auf Umwelt (Interview Nr. 5, Pos. 117-120)

Person 6

- Ist häufig mit dem Auto unterwegs, u.a. zur Arbeit und zum Einkaufen (Interview Nr. 6, Pos. 6)
- Versucht den ÖPNV und – v.a. im Sommer – das Fahrrad zu nutzen (Interview Nr. 6, Pos. 6), z.B. um eine Freundin zu treffen oder in die Stadtbücherei zu gehen (Interview Nr. 6, Pos. 22)
- Fliegt nur ausnahmsweise in den Urlaub (Interview Nr. 6, Pos. 12)
- Würde nicht innerhalb Deutschlands fliegen (Interview Nr. 6, Pos. 26)
- Verreist am Wochenende kaum (Interview Nr. 6, Pos. 15-16)

- Ernährt sich vegan (Interview Nr. 6, Pos. 6)
- Konsumiert auch Seitan-, Tempeh- und Tofuprodukte (Interview Nr. 6, Pos. 10)

- Legt großen Wert auf Bio-Produkte und Qualität (Interview Nr. 6, Pos. 6)
- Höchste Ausgaben für Ernährung (Interview Nr. 6, Pos. 6)
- Umweltschutz liegt ihr am Herzen (Interview Nr. 6, Pos. 18)

Anhang G Definition eines umweltbewussten Menschen durch die Befragten

Hier aufgeführte Aussagen beziehen sich lediglich auf Aussagen, die sich weder die Verkehrsmittelwahl noch den Fleischkonsum beziehen. Abgesehen vom Fleischkonsum werden weitere ernährungsbezogene Aspekte beschrieben: Die Vermeidung von Lebensmittelverschwendung sowie Foodsharing zu betreiben (Interview Nr. 4, Pos. 64), Anbau von Lebensmitteln (Interview Nr. 4, Pos. 64), der Konsum von Bio-Produkten (Interview Nr. 6, Pos. 52) oder die Unterstützung ländlicher Regionen (Interview Nr. 5, Pos. 134).

Generell scheint unter den Befragten das Thema Müllvermeidung (Interview Nr. 6, Pos. 52) sowie Mülltrennung (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 6, Pos. 52) und eingeschränkter (Interview Nr. 1, Pos. 66; Interview Nr. 2, Pos. 90) bzw. kein Plastikverbrauch (Interview Nr. 4, Pos. 64) präsent zu sein.

Weniger heizen (Interview Nr. 2, Pos. 90) und erneuerbare Energien für Strom zu verwenden (Interview Nr. 5, Pos. 132) sind weitere umweltbewusste Verhaltensweisen für die Befragten. Eine Einschränkung des eigenen Konsums (Interview Nr. 6, Pos. 52; Interview Nr. 5, Pos. 132) sowie das Tragen von Second-Hand- Kleidung (Interview Nr. 5, Pos. 132) und die Inanspruchnahme von Kleidertausch (Interview Nr. 6, Pos. 52) wird als umweltbewusst betitelt. Die Idee, Bäume zu pflanzen wird von zwei Personen angemerkt (Interview Nr. 2, Pos. 90; Interview Nr. 4, Pos. 64).

Einer Gesprächspartnerin (wie auch Interviewpartner Nr. 4, Pos. 64) geht es darum, auf Nachhaltigkeit im Allgemeinen zu achten (Interview Nr. 6, Pos. 52). Der Begriff Nachhaltigkeit bedeutet für sie:

„Ja eigentlich das, dass unser Planet möglichst wenig beansprucht wird durch das, was man konsumiert. Also, dass er nicht vergiftet wird; dass er nicht ausgebeutet wird; dass man Produkte, die man schon hat, oder ja, dass man das halt auch möglichst lange nutzt – also dass man jetzt nicht einfach was wegschmeißt, nur weil man es nicht mehr gebrauchen kann, sondern, dass man versucht, auch zu gucken, wie kann das weiterverwendet werden oder gibt es jemanden, dem ich das geben kann? Also dass man auch nicht alles Mögliche wegwirft, ja.“ (Interview Nr. 6, Pos. 53-54).

Gesprächspartner Nr. 2 stuft einen Menschen, der mit Ressourcen sorgsam umgeht und die Umwelt nicht so sehr verschmutzt, als umweltbewusst sein (Interview Nr. 2, Pos. 86; 88). Für Interviewpartner Nr. 4 hat ein umweltbewusstes Leben keine Grenzen nach oben. Für ihn steht Aktivismus, beispielsweise gegen die Tierindustrie und Massentierhaltung, an oberster Stelle (Interview Nr. 4, Pos. 64).

Anhang H Eidesstattliche Erklärung

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Alle Ausführungen, die anderen veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, habe ich kenntlich gemacht.

Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Fassung noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen.

Ort, Datum

Unterschrift

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

This paper was not previously presented to another examination board and has not been published.

.....
date

.....
signature