

Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Zentrum für Interdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung
Institut für Politikwissenschaft
Berufsorientierung: Nachhaltigkeitsforschung
Wintersemester 2021/22
Prof'in. Dr'in. Doris Fuchs

Forschungsprojekt

EU 1.5° Lifestyles – qualitative Inhaltsanalyse von exemplarischen Schriften verschiedener politischer Stiftungen

Betreuerin:	Prof'in. Dr'in. Doris Fuchs
Vorgelegt von:	Janik Hannekotte & Christopher Eing
Matrikelnummer:	429662 & 460549
E-Mail-Adresse:	j_hann06/ c_eing01@uni-muenster.de/
Studiengang:	Master of Education/ Politikwissenschaft
Fachsemester:	4./ 1.Fachsemester
Abgabetermin:	07.04.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Einordnung des Forschungsinteresses in den wissenschaftlichen Diskurs	3
3	Methode und Entscheidungen des Forschungsprozesses	5
4	Ergebnisse	9
5	Zusammenfassung und Ausblick.....	15
6	Literaturverzeichnis	18
7	Anhang	21
8	Anti-Plagiats-Erklärung.....	34

1 Einleitung

Die Corona-Krise und die damit verbundenen Einschränkungen für das soziale, ökonomische und gesellschaftliche Zusammenleben fungierten wie eine Art Brennglas¹ und haben nicht nur dem weltumfassenden Wirtschaftssystem, sondern auch der globalen Gesellschaft ihre Verwundbarkeit schmerzlich vor Augen geführt. Dementsprechend groß war und ist die mediale Aufmerksamkeit. Die Wirtschaft und das soziale Miteinander wurden vergleichsweise schnell in eine Art Notstand versetzt und auch die von der Politik eingeleiteten Investitionsprogramme sowie die damit korrelierenden Schulden der Bundesrepublik Deutschland haben einen neuen Höchststand erreicht (vgl. Tagesschau 2021)². Umso erstaunlicher ist es, dass all dies vor dem Hintergrund der gravierendsten und folgenreichsten Krise unserer Zeit geschieht: Dem Klimawandel.³ Verglichen mit den Auswirkungen einer fortlaufend zunehmenden Erderwärmung sind die Folgen der Corona-Pandemie beinahe zu vernachlässigen.⁴ Zwar haben die Diskurse über klimabedingte Veränderungen und dem daraus resultierenden Handlungsbedarf durch die Ziele des Pariser Abkommens und der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung an Schwung gewonnen, trotzdem lässt sich zwischen den klimapolitischen Zielstellungen und den dazugehörigen Maßnahmen eine eindeutige Diskrepanz feststellen. Es ist weithin anerkannt, dass die Überwindung von sozial-ökologischen Krisen wie Klimawandel und Massensterben Veränderungen hinsichtlich der Lebensstile erfordern (vgl. Hirth 2021; Hirth et al. 2021). Die Wahl der Lebensstile hat signifikante Auswirkungen auf den Kohlenstoff-

¹ Ein Brennglas ist eine gewölbte Sammellinse, die parallel einfallende Strahlen in einem Brennpunkt vereinigt. Infolgedessen kann sich dieser Bereich aufheizen und dies kann infolgedessen zur Entzündung der freiliegenden Fläche führen. Übertragen auf die Auswirkungen und Maßnahmen im Rahmen der Corona-Krise lässt sich feststellen, dass die Pandemie durch die evozierten Ausnahmebedingungen die Verwundbarkeit der globalisierten Welt verdeutlicht hat.

² Die hier verwendete Pressemitteilung der Tagesschau vom Juli dient nicht als wissenschaftliche Fundierung des Diskurses, sondern steht exemplarisch für das in der Öffentlichkeit vorherrschende Meinungsbild.

³ An dieser Stelle wird vernachlässigt, dass sich auch zwischen der globalen Ausbreitung von gefährlichen Pandemien wie dem Corona-Virus und dem rücksichtslosen Umgang mit der Natur bzw. den Tieren durchaus eine Interdependenz feststellen lässt.

⁴ Sicherlich ist diese Aussage polemisch und bewusst provozierend formuliert. Niemand streitet ab, dass die Corona-Pandemie schreckliche wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Folgen hat, die von der Politik durch entsprechende Maßnahmen eingedämmt werden müssen. Schließlich geht es um unzählige Menschenleben. Trotzdem muss die Erkenntnis erlaubt sein, dass diese Folgen verglichen mit den Auswirkungen einer sich weiter zuspitzenden Klimakrise nicht vergleichbar sind. Forschung und Wissenschaft ermöglichen, dass sich die Auswirkungen einer weiteren Erderwärmung ziemlich genau prognostizieren lassen (vgl. Tziperman 2022).

Fußabdruck und ist somit eine nicht zu vernachlässigende Prämisse zur Erreichung des 1.5°-Ziels⁵ (vgl. BMUV 2015). Politische Entscheidungsträger sowie entsprechend ausgerichtete ökologische und zivilgesellschaftliche Akteure benötigen wissenschaftlich fundierte Informationen in Bezug auf die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Voraussetzungen für eine Veränderung des Konsums resp. der Lebensstile im Sinne eines nachhaltigeren Umgangs mit der Natur und ihren Ressourcen. Innerhalb des wissenschaftlichen Diskurses der letzten Jahrzehnte wurden die strukturellen Bedingungen für nachhaltigen Konsum und klimaschonende Lebensstile nicht ausreichend thematisiert. Im Rahmen des von der Westfälischen Wilhelms Universität (WWU) koordinierten Forschungsprojektes *EU 1.5° Lifestyles* wird versucht, diesem identifizierten Bedarf Rechnung zu tragen. Das von der WWU geleitete Arbeitspaket *WP3* untersucht, inwiefern sich ökonomische, gesellschaftliche, politische und technologische Strukturen auf die Möglichkeiten eines Wandels zu Lebensstilen, die mit dem 1.5°-Klimaziel vereinbar wären, auswirken. Oder als Frage formuliert: Wo behindern resp. ermöglichen welche Strukturen einen derartigen Wandel? Diese forschungstheoretischen Fragestellungen liefern das Fundament für unser Forschungsprojekt, welches die qualitative Auswertung entsprechender *grauer Literatur*⁶ fokussiert. Diese Ausrichtung beruht auf der Annahme, dass nicht nur wissenschaftliche Literatur, sondern auch die in *grauer Literatur* inhärenten Erkenntnisse gewinnbringend für den wissenschaftlichen Diskurs und die daraus abgeleiteten praktischen Handlungsempfehlungen sind.

Um dieser Hypothese und dem darin enthaltenen Erkenntnisinteresse näher nachgehen zu können, wird das Forschungsvorhaben zunächst wissenschaftlich eingeordnet. Daran anschließend steht die verwendete Forschungsmethode und die damit korrelierenden Entscheidungen des Forschungsprozesses im Zentrum, um darauf aufbauend die Ergebnisse der qualitativen Auswertung in den Blick zu nehmen. Die Verschriftlichung des Forschungsprojektes endet mit einer Zusammenfassung, in der

⁵ Das Pariser-Klimaabkommen ist zumeist aufgrund des in Artikel 2 enthaltenen 2°- bzw. 1.5°-Ziels fester Bestandteil forschungstheoretischer Auseinandersetzungen. Es besagt, dass der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau gehalten werden muss und Anstrengungen unternommen werden sollten, um den Temperaturanstieg auf 1.5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen (vgl. BMUV 2015).

⁶ *Graue Literatur* steht im Folgenden für Publikationen, die nicht wissenschaftlichen Ursprungs sind, sondern von Privatpersonen bzw. privaten Organisationen beauftragt sowie finanziert werden. In unserem konkreten Forschungsvorhaben beschränken wir die qualitative Inhaltsanalyse auf Schriften unterschiedlicher politischer Stiftungen. Nur die Schriften der Hans-Böckler-Stiftung sind nicht unmittelbar mit einer politischen Partei in Verbindung zu bringen, sondern vielmehr gewerkschaftsnah zu verorten, da sie Teil des Deutschen Gewerkschaftsbundes ist.

wesentliche Erkenntnisse pointiert rekapituliert sowie weiterführende Fragen und Perspektiven aufgezeigt werden. Zusätzlich erfolgt innerhalb der Schlussbetrachtung eine kurze Reflexion des methodischen Vorgehens.

2 Einordnung des Forschungsinteresses in den wissenschaftlichen Diskurs

Wie in der Einleitung schon erwähnt worden ist, verfolgt das Forschungsprojekt *EU 1.5° Lifestyles* das Ziel, dem unzureichenden wissenschaftlichen Fokus hinsichtlich der strukturellen Bedingungen für nachhaltigen Konsum sowie umweltschonenden Lebensstilen Rechnung zu tragen. Von dieser Zielperspektive ausgehend werden wissenschaftliche Erkenntnisse über die Auswirkungen von nachhaltigen Lebensstilen auf klimabedingte Veränderungen mit politischen, wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen in Beziehung gesetzt, um herauszufiltern, welche strukturellen Voraussetzungen hinderlich resp. förderlich sind (vgl. EU 1.5° Lifestyles: 1f.). Das von der WWU geleitete Arbeitspaket W3 fokussiert vor allem die relevanten Ziele und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Akteure, um die notwendigen Veränderungen voranzutreiben. Durch den Fokus auf die strukturellen Voraussetzungen für nachhaltigere Lebensstile im Sinne des 1.5°-Klimaziels wird die Interdependenz zwischen technologischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen sowie politischen Strukturen und nachhaltigen Lebensstilen in verschiedensten Konsumbereichen hervorgehoben (vgl. ebd.: 39). Beispielsweise haben mehrere Studien Konsumbereiche wie Ernährung, Mobilität und Wohnen als Lebensstilbereiche identifiziert, in denen Reduzierungen große Fortschritte hinsichtlich einer Nachhaltigkeitstransformation evozieren würden (vgl. Ivanova et al. 2020; Shigetomi et al. 2021). In diesem forschungstheoretischen Kontext spielen zahlreiche Ansätze eine Rolle, die sich mit verschiedenen Prämissen und Implikationen einer Nachhaltigkeitstransformation auseinandersetzen. Neben Strukturuntersuchungen zu den Bedingungen für nachhaltige Lebensstile, stehen auch nachfrageorientierte Ansätze im Fokus. Ausgehend von der Tatsache, dass Lebensstile immer in gesellschaftliche Strukturen eingebettet sind, beziehen strukturelle Überlegungen im Kontext einer Nachhaltigkeitstransformation Auswirkungen sozialer Handlungen mit ein, da diese sich im Laufe der Zeit verfestigt haben und somit in Bezug auf die praktische Umsetzung von Lebensstiländerungen von entscheidender

Bedeutung sind (vgl. Fuchs et al. 2016). Die zumeist in der Öffentlichkeit vorherrschende und auch von zahlreichen Medien postulierte klimabezogene Verantwortung des Einzelnen hinsichtlich seiner Konsumententscheidungen verkennt, dass der einzelne als handelndes Individuum strukturellen Zwängen unterliegt, die identifiziert und aufgelöst werden müssen, damit sich nachhaltigere Lebensstile sowie umweltschonende Konsumententscheidungen durchsetzen können.

Die folgende Untersuchung intendiert mittels qualitativer Inhaltsanalyse von *grauer Literatur* einen Beitrag zu den oben ausgeführten Diskursen und den damit inbegriffenen Fragestellungen zu liefern. Dementsprechend zielt sie darauf ab, aus exemplarischer *grauer Literatur* Erkenntnisse hinsichtlich struktureller Bedingungen für nachhaltigere Lebensstile zu extrahieren. Der Fokus auf *graue Literatur* ermöglicht, den vor allem durch wissenschaftliche Literatur geprägten Diskurs, um weitere Ansichten zu ergänzen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Analyse von *grauer Literatur* hilfreiche Einsichten in Bezug das gesellschaftliche Meinungsbild ermöglicht. Wissenschaftliche Auseinandersetzungen werden vor allem durch Objektivität und Faktizität beeinflusst, während innerhalb von *grauer Literatur* subjektive Vorstellungen und Einschätzungen eine größere Rolle spielen.⁷ Auch die größte wissenschaftliche Faktizität im Sinne eines klimabezogenen Handlungsbedarfes ist nicht zielführend, wenn die erforderlichen Maßnahmen nicht von einer breiten Öffentlichkeit befürwortet werden. Oder anders formuliert: Funktionierender und nachhaltiger Klimaschutz muss mehrheitsfähig sein. Deswegen spielt das öffentliche Meinungsbild hinsichtlich der Notwendigkeit und der Ausgestaltung von klimabezogenen Interventionsmaßnahmen eine nicht zu unterschätzende Rolle. In diesem Kontext sind Schriften der politischen Stiftungen besonders interessant, weil sie auf der einen Seite ein vergleichsweise umfangreiches Abbild des politischen Meinungsspektrums ermöglichen und auf der anderen Seite Ansätze aktueller politischer Überlegungen beinhalten.

⁷ An dieser Stelle gilt es anzumerken, dass gerade diese Objektivität und Faktizität von wissenschaftlicher Literatur dafür verantwortlich sind, dass Unternehmen und andere einflussreiche Akteure den klimapolitischen Diskurs nicht völlig zu ihren Gunsten vereinnahmen können. Sicherlich sind auch Universitäten im Rahmen ihrer Forschung auf Fremdfinanzierung angewiesen, aber es lässt sich durchaus die Vermutung aufstellen, dass *graue Literatur* im höheren Maße von privatwirtschaftlichen und unternehmerischen Interessen beeinflusst wird.

3 Methode und Entscheidungen des Forschungsprozesses

In diesem Kapitel wird die angewandte Methode vorgestellt und damit korrelierende methodische Entscheidungen erläutert.

Bei der Methode handelt es sich um die qualitative Inhaltsanalyse. Diese ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass sie im Vergleich zu anderen qualitativen Methoden eher standardisiert ist. Generell ist sie ein mögliches Instrument für die Auswertung von Kommunikationsformen. In dem vorliegenden Fall handelt es sich um *graue Literatur*, die über verschiedene Kommunikationswege veröffentlicht wurde. Sowohl Kommentare als auch Leitfäden sind in die Analyse eingeflossen.

Die qualitative Inhaltsanalyse geht bei ihrer Anwendung über die bloße quantitative Untersuchung von Worthäufigkeiten hinaus (vgl. Kuckartz 2018: 15). Ziel ist es, dass inhaltliche Aspekte nicht durch oberflächliche Analysemethodik verloren gehen und selbst latente Inhalte eines Textes wissenschaftlich greifbar gemacht werden (vgl. ebd.: 15). Gleichzeitig soll die qualitative Inhaltsanalyse den wissenschaftlichen Standard der Intersubjektivität erfüllen. Hierzu ist laut der Theorie eine systematische Vorgehensweise erforderlich, die sich an festen Regeln orientiert und theoriegeleitet vorgeht (vgl. Mayring 2015: 13). In der Methode finden sich Elemente der Kommunikationswissenschaft, der Hermeneutik, der Qualitativen Sozialforschung, der Literaturwissenschaft sowie der Psychologie wieder, da Mayring dort die Ursprünge der Methode sieht (vgl. Kuckartz 2018: 26).

Teil dieser Überlegungen ist die Frage nach der Hermeneutik, die klare Regeln für das Interpretieren von Texten vorgibt. Die hermeneutische Lehre geht davon aus, dass das Verstehen eines Textes in einem engen Wechselspiel mit bestehendem Wissen und Erfahrungswerten stattfindet (vgl. Kuckartz 2018: 16). Das Verständnis eines konkreten Textes erfordert gewisse Kenntnisse - sei es sprachlicher, kultureller oder fachlicher Natur. In der Folge erweitert sich durch das Verständnis des konkreten Textes schließlich das Vorverständnis für das Erschließen weiterer Texte (vgl. ebd.: 18). Dieser hermeneutische Zirkel trifft den Kern der qualitativen Forschungsdogmatik, die eben diese Offenheit und Zirkularität auch für den Forschungsprozess einfordert. Für die Praxis ergeben sich aus den hermeneutischen Überlegungen aber gleichzeitig bestimmte Schritte, die erforderlich sind, um die Intersubjektivität der Interpretation zu gewährleisten. Dazu zählt das Bewusstsein für eigene Vorprägungen oder Vorurteile der Forschenden und das Erkennen von

hermeneutischen Differenzen zwischen den eigenen Erfahrungswerten und denen, die im Material vorzufinden sind (vgl. ebd.: 20). Gleichzeitig erfordert die Auswertung, den Text ganzheitlich zu betrachten, gegebenenfalls sinnvoll zu kategorisieren und mit einer Logik der Erkenntnis offen für neue Entdeckungen zu sein (vgl. ebd.: 20). Als Kernpunkte der qualitativen Inhaltsanalyse lassen sich somit nach Kuckartz (2018: 26) eine kategorienbasierte Vorgehensweise, die Einhaltung einer regelbasierten Abfolge, eine interaktive Erstellung von Kategorien und die Anerkennung bestimmter Gütekriterien sowie das Ziel möglichst hoher Übereinstimmung zwischen den einzelnen Kodierer*innen zusammenfassen.

In der praktischen Umsetzung der qualitativen Inhaltsanalyse gilt ebenfalls der Standard des regelbasierten Vorgehens. Mayring legte in seinem Buch *Qualitative Inhaltsanalyse* einen allgemeinen methodischen Leitfaden fest, der immer noch große Relevanz besitzt und konkrete Handlungsschritte für die Auswertung von transkribiertem Material anbietet. Der Autor differenziert mögliche Unterformen der Inhaltsanalyse anhand von Forschungsinteresse und Art des untersuchten Materials. Das Verfahren nennt zwar konkrete Schritte, die grundsätzlich nacheinander durchlaufen werden. Die Analysephasen sind allerdings nicht streng voneinander getrennt und laufen nicht zwingend linear ab. In einem ersten Schritt sind durch die Arbeit am Material thematische Auswertungskategorien zu entwickeln (vgl. Mayring 2015: 97). Die Kategorien ergeben sich aus einer Kombination von Vorverständnis sowie Forschungsfrage und (insbesondere im deduktiven Design) bestehenden theoretischen Konzepten zum Untersuchungsgegenstand (vgl. Mayring 2015: 97; Kuckartz 2018: 25). Sodann müssen die möglichen Ausprägungen innerhalb der Kategorie ausdifferenziert werden sowie gegebenenfalls Unterkategorien eröffnet werden (vgl. Mayring 2015: 97). Die Kategorien und deren Ausprägungen werden zudem über sogenannte Ankerbeispiele mit dem Material verknüpft, sodass sich in der Folge feste Kodierregeln aufstellen lassen (vgl. Mayring 2015: 97). Nach einem ersten Durchlauf der Auswertung können die eröffneten Kategorien und Ausprägungen überarbeitet werden, wenn das untersuchte Material dies ermöglicht (vgl. Mayring 2015: 98). Erst wenn die erarbeiteten Kategorien allen theoretischen Konzepten, Vorüberlegungen sowie der empirischen Wirklichkeit des Materials genügen, erfolgt die finale Auswertung sowie die Fixierung der Ergebnisse.

Vor dem Kodierungsprozess musste zunächst eine geeignete Literaturrecherche erfolgen. Dieser Schritt war der erste Schritt in dem Projekt, da dieses an das

Forschungsvorhaben *EU 1.5° Lifestyles* angegliedert ist und somit keine grundlegenden methodischen oder theoretischen Entscheidungen getroffen werden mussten. Die Notwendigkeit der Analyse *grauer Literatur* wurde oben bereits erwähnt. Die Auswahl der Literatur soll im Folgenden nun dezidiert erläutert werden.

Zu Beginn der Literaturbeschaffung wurden offene Recherchen innerhalb gängiger Suchmaschinen durchgeführt. Dafür wurden verschiedene Schlagworte aus dem Themenbereich *sustainable lifestyles* (zum Beispiel zero carbon lifestyle, Lebensstil, Klimaschutz, Energiewende) verwendet. Nach der ersten Sammlung *grauer Literatur* wurde diese mit der Projektleitung rückgebunden. In dem Gespräch wurde der Fokus zunächst auf strukturelle Veränderungen des Lebensstils gelenkt, weil die erste Literatursammlung eher auf der Ebene individueller Veränderungen zu verorten war. Auf der Grundlage des Feedbacks wurde eine zweite Rechercherunde durchgeführt, welche einen starken strukturellen Fokus aufwies. Das Vorgehen wurde erneut wie oben beschrieben durchgeführt. Nach der Sammlung neuer Literatur wurde erneut mit der Projektleitung gesprochen. Diese Runde besaß den Fokus der Schärfung des Begriffes *grauer Literatur*. Nach einer erneuten Recherche wurde das Vorgehen hinsichtlich der Literatursichtung letztmalig mit der Projektleitung abgesprochen. In der gefundenen Literatur konnten generell drei Richtungen ausgemacht werden: Medien, politische Stiftungen oder NGOs. Bei dieser Auswahl wurde sich schließlich für Texte politischer Stiftungen entschieden. Diese Entscheidung lässt sich grundlegend auf zwei Argumente zurückführen: (1) politische Stiftungen haben Zugang zu jungen Wissenschaftler*innen und somit Einfluss auf die kommende Generation der Wissenschaft und (2) politische Stiftungen haben Zugang zur Politik. Der Zugang zu jungen Wissenschaftler*innen lässt sich vor allem in der Begabtenförderung sehen. Durch die Vergabe von Stipendien an leistungsstarke Student*innen kann ein Bildungsprogramm oder Publikationen eben jener Stiftungen an die jungen Wissenschaftler*innen herangetragen werden. Diese könnten die Wissenschaftler*innen in ihrem weiteren Werdegang prägen und somit Einfluss auf eventuelle Forschungsfelder nehmen.

Der Zugang zur Politik ergibt sich durch die Nähe der politischen Stiftungen zu den im Bundestag vertretenen Parteien. Die Publikationen der Stiftungen könnten als Informationsquelle für Politiker*innen verschiedenster Gremien dienen. Somit wäre

es denkbar, dass diese einen Einfluss auf Gesetzesvorhaben oder Richtungsentscheidungen haben.

Nach der Festlegung auf Publikationen politischer Stiftungen wurde auf den Internetrepräsentanzen dieser im Publikationsverzeichnis mit verschiedenen Schlagworten (s. o.) nach Literatur gesucht. Die einzelnen Texte wurden überflogen, um eine Eignung für das Forschungsprojekt zu überprüfen. Nachdem eine Vielzahl an Texten identifiziert wurde, mussten die zu kodierenden Texte ausgewählt werden, damit die Menge bearbeitbar blieb. Bei der Auswahl wurde auf thematische Vielfalt (zum Beispiel Landwirtschaft und Verkehr) geachtet, um möglichst viele Bereiche der nachhaltigen Lebensstile abdecken zu können.

Nach der Auswahl der Literatur wurde die Kodierarbeit begonnen. Bei dem konkreten Forschungsvorhaben wurden die Kategorien bereits durch das Projekt vorgegeben. Die untersuchten Texte wurden anhand der Kategorien *Barriers* und *Enablers* kodiert. Innerhalb dieser Oberkategorien wurde zwischen verschiedenen Gesellschaftsbereichen differenziert: *Economic*, *Political*, *Technological* und *Societal*. Diese Bereiche wurden wiederum in *Ideational* und *Material* unterschieden. Während *ideational structures* Normen, Werte und Diskurse widerspiegeln, fokussieren *material structures* Aspekte wie Kontrolle über Finanzen, Akteure und Infrastruktur. Um die Unterschiede des Kodierens zwischen den Forschern möglichst gering zu halten, wurden die ersten Texte gemeinsam kodiert. Dabei wurde über Differenzen diskutiert und eine gemeinsame Linie festgelegt. So wurde versucht, eine möglichst hohe Reliabilität zu erreichen. Nach der Vergewisserung in Bezug auf ein ähnliches Vorgehen wurden weitere Texte auf die Forscher aufgeteilt. Das Vorgehen war dem Umstand geschuldet, dass gemeinsame Termine schwierig möglich waren, weil zum Beispiel ein Praktikum absolviert wurde. In regelmäßigen Abständen wurde jedoch über die Arbeit gesprochen und so konnten Differenzen ausgeglichen werden. Nach der ersten Kodierphase wurden die kodierten Texte ausgetauscht, um eventuelle Differenzen zwischen den Forschern möglichst gering zu halten. In der zweiten Phase wurden die Codes der jeweils anderen Person generalisiert. Konkrete Textstellen wurden in dahinterliegende Aussagen umgewandelt. So war es möglich, Codes verschiedener Texte miteinander zu vergleichen. Darauf aufbauend wurden die Generalisierungen gemeinsam in einem weiteren Abstraktionsschritt zu übergeordneten Kategorien zusammengefügt. So wurde zum Beispiel aus verschiedenen Strategien in Bezug auf die Digitalisierung die Oberkategorie

Digitalisierung entwickelt. Entscheidend war zudem, dass bei den Generalisierungen auf eine farbliche Markierung geachtet wurde, damit auch am Ende des Kodierprozesses noch nachvollziehbar ist, welcher politischen Stiftungen die jeweiligen Aspekte resp. Aussagen zuzuordnen sind. Die Farben wurden folgendermaßen zugeordnet: Konrad-Adenauer-Stiftung (schwarz), Friedrich-Naumann-Stiftung (gelb), Heinrich-Böll-Stiftung (grün), Rosa-Luxemburg-Stiftung (violett), Hanns-Seider-Stiftung (grau), Friedrich-Ebert-Stiftung (rot) und Hans-Böckler-Stiftung (orange).

Das Endresultat des Kodierprozesses bestand also in zwei Tabellen mit generalisierten *Barriers* bzw. *Enablern*, die ihrem Ursprung (politischer Stiftung) entsprechend farblich markiert wurden und die Kerninhalte der unterschiedlichen Texte zusammenfassen.

4 Ergebnisse

Anhand der folgenden Tabellen werden die Endresultate des Kodierprozesses visualisiert:

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Kapitalismus technischer Profite	Transformation der Wirtschaft	Klimawandel globales Problem	technische Überwindung	Technologie ist keine Universallösung	Unsicherheit über kommende Technologie		Akzeptanz von Verbraucher*innen
Änderung von Normen	Zeit für neue Strukturen notwendig	viele Änderungen notwendig	Dauer demokratischer Entscheidungsprozesse		unzureichende technologische Lösungen		Unsicherheit wegen radikaler Veränderungen
Interessenskonflikte	hoher Finanzierungsbedarf	zu kurze Wahlperiode	unzureichende Bürger*innenbeteiligung				sozialer Ausgleich
	ökonomische Anreize	unzureichender Fokus auf Klimawandel	Notwendigkeit globaler politischer Rahmenbedingungen				Urbanisierung + Bevölkerungswachstum
	Wettbewerbsfähigkeit Arbeitsplätze sichern		fehlende rechtliche Rahmenbedingungen Anreize				Individualisierung
	Personalengpässe		fehlende Kontrollen				
	Expertise fehlt fehlende Informationen über Opportunitätskosten		Personalengpässe in Verwaltung				

(Abbildung 1: Generalisierte *Barriers*)

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Image von Klimaschutz	Emissionsbesteuerung	Zielsetzung als Motivation	Agenda Setting		Digitalisierung	Notwendigkeit von Klimaschutz	positive Nebeneffekte
Akzeptanz für Schulden	Steuer- und Subventionenveränderung	Wertekonservatismus gegen Klimawandel	hochwertige Road- und Verkehrsentwicklung		Erneuerung klimafreundlicher Produkte	Transparenz und Kommunikation	gender Ausgleich
	Investitionsförderung		Best Practice Beispiele		energetisch effiziente und ressourcenschonende Verfahren	gemäßigte Klimareformen sind mehrheitsfähig	Umweltbildung
	Subventionen klimafreundliche Technologien		Öffentliche/innenbeteiligung		Ausbau erneuerbare Energien	Symbiose demokratischer und technologischer Transformation	Zusammenarbeit
	zweckgebundener Einsatz von Kapital		staatliche Eingriffe		grüne Gentechnik		
	Normen		ineinandergreifende Maßnahmen		Wiedervernässung Moore		
	ökonomische Standards		nationale Politik als Ergänzung zu international				
	finanzielle Möglichkeiten vorhanden						
	gemeinsame EU Wirtschaftspolitik						
	Umweltstandards						
	Verursacherprinzip						
	Klimaresilienz						

(Abbildung 2: Generalisierte *Enablers*)

In diesem Kapitel werden in einem ersten Schritt die Ergebnisse der Kodierung vorgestellt und in einem zweiten Schritt werden die verschiedenen Stiftungen untereinander verglichen.

Insgesamt fällt auf, dass ähnlich viele *Barriers* wie *Enablers* in den Texten identifiziert werden konnten. Jedoch wurden mehr *Material* als *Ideational Barriers/Enablers* gefunden. Inwiefern dies mit den politischen Stiftungen zusammenhängt, bleibt offen. Als Hypothese kann aufgestellt werden, dass politische Stiftungen eher an konkreten Maßnahmen für die Politik interessiert sind als an Diskursen. Diese Vermutung sollte jedoch in einem Ausblick weiter behandelt werden.

Die *Barriers* sind vor allem politisch und wirtschaftlich geprägt. Gesellschaftliche *Barriers* bilden danach den größten Teil. Technologische *Barriers* lassen sich kaum identifizieren. Bei den *Enablers* hingegen werden ähnlich viele technologische wie politische und gesellschaftliche Hindernisse ausgemacht. Auch hier bilden die wirtschaftlichen *Enablers* den größten Teil.

Bei den *Economic Ideational Barriers* sind vor allem Aussagen über den Kapitalismus vorhanden. Normen, die mit dem Wirtschaftssystem verbunden sind, werden als Hürde für klimagerechte Lebensstile eingeschätzt. Bei den *Economic Material Barriers* sind größtenteils finanzielle Hürden herausgestellt worden. Dazu zählt auch eine mangelnde Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig werden jedoch auch Informationslücken als Hürde gesehen.

Die *Political Ideational Barriers* sehen den Klimawandel als globales Problem und verorten die Politik in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den Wähler*innen.

Gleichzeitig würde kein ausreichender Fokus auf den Klimawandel gesetzt und viele Änderungen seien notwendig. Die *Material Barriers* in diesem Bereich umfassen Probleme im demokratischen System und gleichzeitig fehlende Rahmenbedingungen sowie Fehlanreize.

Wie oben erwähnt sie die *Technological Barriers* eher wenig vertreten. Die Technologie wird als keine Universallösung angesehen, während die aktuellen technologischen Lösungen unzureichend seien.

Bei den *Societal Barriers* wurden lediglich *Material Barriers* kodiert. Dort wird vor allem die Akzeptanz von Verbraucher*innen bezogen auf Klimaschutzmaßnahmen angesprochen. Ebenfalls steht der soziale Ausgleich als eine Hürde im Weg. Gesellschaftliche Veränderungen, wie die Urbanisierung und Individualisierung, werden ebenfalls als mögliche Barrieren für nachhaltige Lebensstile angesehen.

Auf der Seite der *Economic Ideational Enablers* wird die erhöhte Akzeptanz von Schulden aufgrund der Corona Pandemie fokussiert. Außerdem sei das positive Image von Klimaschutz eine ökonomische Hilfe. Die *Material Enablers* werden vor allem im Bereich von Preisen und Geldanreizen gesehen. Von Steuern über Investitionsförderung bis hin zu Subventionen werden verschiedene Maßnahmen erwähnt. Darüber hinaus werden neue Wirtschaftsmodelle angesprochen, wie die Kreislaufwirtschaft. Die Klimaresilienz ist darüber hinaus ein weiterer wirtschaftlicher Anreiz, klimafreundliche Lebensstile zu verfolgen.

Auf politischer Ebene wird im Diskurs vor allem die ambitionierte Zielsetzung – insbesondere auf der Grundlage von internationalen Abkommen – als Verstärkung für einen Wandel angesehen. In den konkreten Maßnahmen wird ein Art Agenda Setting betrieben. Außerdem könne eine nachhaltige Stadtplanung auch mit Hilfe von Best Practice Beispielen positive Effekte hervorrufen. Auch dabei wird eine Bürger*innenbeteiligung als vorteilhaft bezeichnet. Auch staatliche Eingriffe werden in diesem Kontext miteinbezogen.

Die *Technological Enablers* sind innerhalb des Diskurses ziemlich unterrepräsentiert. Im *Material*-Bereich sind jedoch verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. So kann die Digitalisierung als großer Punkt ausgemacht werden. Diese kann zum Beispiel die smarte Verknüpfung von Verkehrsmitteln mit sich bringen, aber auch landwirtschaftliche Düngevorschriften umsetzen. Außerdem sollen verschiedene Bereiche energieeffizient umgewandelt werden. Weitere Maßnahmen sind der Ausbau erneuerbarer Energien, grüne Gentechnik oder die Wiedervernässung von Mooren.

Im Bereich der gesellschaftlichen Diskurs *Enabler* wird zum Beispiel die Kommunikation identifiziert. Klimaschutz als Notwendigkeit könne ebenso dazu beitragen neue Lebensstile zu etablieren. Bei den vermuteten Reformen wird die Chance gesehen, demokratische und technologische Prozesse sinnvoll miteinander zu verknüpfen. In den konkreten Ausgestaltungen werden positive Nebeneffekte des Klimaschutzes miteinbezogen. Eine Verkehrsberuhigung habe zum Beispiel nicht nur den Effekt Emissionen einzusparen, sondern auch Immissionen. Eine Chance wird nicht nur im sozialen Ausgleich, sondern auch in der Umweltbildung gesehen.

Nun sollen die Ergebnisse zunächst generell und in einem weiteren Schritt bezogen auf die verschiedenen Stiftungen verglichen werden. Insgesamt fällt auf, dass teilweise *Barriers* auch als *Enablers* gesehen werden. So wird der soziale Ausgleich sowohl als Hürde als auch als *Enabler* kodiert. Insbesondere ist interessant, dass die Rosa-Luxemburg-Stiftung den sozialen Ausgleich in beiden Kategorien sieht. Bei den restlichen Stiftungen wird der soziale Ausgleich nur einmal erwähnt. Sozialer Ausgleich als Barriere betont die Wichtigkeit von sozialer Gerechtigkeit. Bei radikalen Veränderungen müssten aus diesem Blickwinkel auch einkommensschwache Bevölkerungsteile mitgedacht werden. Dabei könnte es vorkommen, dass die Maßnahmen folglich nicht so radikal sein können, wie sie es vielleicht sein müssten. In diesem Fall bremst der Gerechtigkeitsfokus die Umsetzung klimagerechter Lebensstile. Jedoch wird der soziale Ausgleich auch als *Enabler* gesehen, weil dieser bei einer erfolgreichen sowie großflächigen Veränderung der Lebensstile mitgedacht werden muss. Durch das Aufrufen dieses Themas könnten positive Effekte für den Klimaschutz entstehen, wenn klimabezogene Maßnahmen beispielsweise mit Sozialtickets für den öffentlichen Personennahverkehr verbunden werden.

Ähnlich wie beim sozialen Ausgleich betrachtet eine Stiftung die (internationalen) Klimazielsetzungen nicht nur als *Enabler*, sondern auch als *Barrier*. Die Heinrich-Böll-Stiftung sieht darin sowohl Hürde als auch Verstärker. Als Hindernis wird angesehen, dass die abgemachten Abkommen teils sehr hohe Ziele setzen, die eine Frustration in Bezug auf die Umsetzung hervorrufen könnten. Durch (zu) hohe Ziele ist wenig Zeit für die Umsetzung vorhanden, was in der Konsequenz radikale Veränderungen erfordert. Diese Änderungen könnten Teile der Gesellschaft verunsichern. Gleichzeitig wird in den Zielen jedoch auch ein Motivationsmechanismus impliziert. Durch gemeinsame Absprachen fühlen sich die

Länder dazu verpflichtet, Änderungen anzugehen und sind infolgedessen eher dazu bereit, diese auch umzusetzen.

Nach den gleichen Aussagen in unterschiedlichen Kategorien lassen sich wechselseitige Aussagen identifizieren. Zum Beispiel wird die Finanzierung der Nachhaltigkeitstransformation als Hürde gesehen, während die Bepreisung von Emissionen als Katalysator angeführt wird. Diese Themen bedingen sich direkt und können sich theoretisch aufheben. Aus hypothetischem Blickwinkel betrachtet, können die für die Transformation benötigten Finanzmittel durch eine entsprechend hohe CO₂-Steuer mobilisiert werden. Zudem weist auch die Bürger*innenbeteiligung eine gewisse Ambivalenz auf, weil ihre jetzige (unzureichende) Implementierung innerhalb von Transformationsprozessen als Barriere betrachtet wird, während eine Steigerung von partizipativen Elementen als große Chance wahrgenommen wird.

Im Folgenden stehen die Besonderheiten einzelner Stiftungen – insbesondere in Bezug zu ihrem parteilichen Hintergrund – im Zentrum des Interesses. Sicherlich sind die verschiedenen Stiftungen grundsätzlich unabhängig, dennoch ist eine parteiliche Nähe und somit auch eine gewisse Interaktion zwischen den Stiftungen sowie Parteien unbestreitbar und daher zu berücksichtigen. Auffällig ist, dass die Barrieren *hoher Finanzierungsbedarf, ökonomische Fehlanreize und Wettbewerbsfähigkeit* stiftungsübergreifend geteilt werden. Dies ist der einfachen Schlussfolgerung geschuldet, dass gemeinhin bekannt ist, dass die Veränderung von Lebensstilen hohe finanzielle Ressourcen benötigt. Überraschend ist, dass die Schriften der Hanns-Seidel-Stiftung – vor dem Hintergrund ihrer Nähe zu der CSU – *Kapitalismus, Wachstum und Profite* als *Barrier* des Transformationsprozesses identifizieren. Die Umstellung auf eine Kreislaufwirtschaft betrachten sie wiederum als *Enabler*.

Bei den *Political Material Barriers* lassen sich ebenfalls Überschneidungen in Bezug auf die verschiedenen Stiftungen finden. So werden sowohl die die Trägheit resp. Langwierigkeit demokratischer Entscheidungsprozesse als auch unzureichende politische sowie rechtliche Rahmenbedingungen bemängelt. Insbesondere das globale Ausmaß der Klimakrise stellt laut den Schriften der unterschiedlichen Stiftungen ein großes Hindernis dar. Überraschend ist zudem, dass fehlende politische Kontrollen bei der FDP nahen Friedrich-Naumann-Stiftung als Barriere bezeichnet werden. Auch an dieser Stelle bleibt offen, warum dieses Ergebnis zustande kam.

Weniger überraschend ist, dass die Heinrich-Böll-Stiftung Technologie nicht als Universallösung für die Gesamtheit der klimabedingten Herausforderungen und

Probleme betrachtet. Denn auch innerhalb des öffentlichen resp. politischen Diskurses setzen die Grünen vermehrt auf Einsparungsstrategien, die nicht nur Technologie, sondern auch Konsumententscheidungen und Verhaltensänderungen miteinbeziehen. Die Friedrich-Naumann-Stiftung lässt sich diesbezüglich beinahe als Gegenpol zu der Heinrich-Böll-Stiftung interpretieren, da ihre Aussagen sowie Interventionsmechanismen im hohen Maße durch technologische Entwicklungen bestimmt werden. Dementsprechend ist es nicht weiter verwunderlich, dass sie die Barrieren *Unsicherheit über zukünftige Technologien* und *unzureichende technologische Lösungen* nicht als solche empfinden, sondern viel mehr Technologie und Digitalisierung als einflussreiche *Enabler* in den Vordergrund stellen.

Hinsichtlich der *Societal Material Barriers* sind die Aussagen über den sozialen Ausgleich von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, der Friedrich-Ebert-Stiftung und Hans-Böckler-Stiftung weniger überraschend, da alle drei als arbeitnehmer*innennahe Stiftungen zu verorten sind.

Dass die Friedrich-Naumann-Stiftung in Bezug auf den ökonomischen Bereich zahlreiche *Enabler* der nachhaltigen Transformation ausmacht, war zu erwarten. Jedoch ist die Kreislaufwirtschaft keine klassisch kapitalistisch orientierte FDP-Forderung. Ähnlich wie die Feststellung eines vermehrten politischen Kontrollbedarfs ist auch die Forderung nach staatlichen Eingriffen in den Schriften der Friedrich-Naumann-Stiftung äußerst unüblich. Diesbezüglich sollte eine weitere und dezidiere Forschung stattfinden. Wie schon erwähnt war der starke technologische sowie digitale Fokus der Friedrich-Naumann-Stiftung bei den *Enablern* auch so zu erwarten. Nichtsdestotrotz wird die Einschätzung der Digitalisierung als wichtiger *Enabler* stiftungsübergreifend geteilt.

Im letzten Bereich, den *Societal Enablers*, stechen keine unerwarteten Ergebnisse hervor. Die Konrad-Adenauer-Stiftung betrachtet gemäßigte Reformen als sinnvollen Weg, während die Heinrich-Böll-Stiftung und die Rosa-Luxemburg-Stiftung besonders die Wichtigkeit des sozialen Ausgleichs für eine gerechte und umsetzbare Transformation betonen.

Insgesamt fällt auf, dass auf der einen Seite einige Einordnungen sowie Aussagen politischer Stiftungen eher unerwartet bzw. konträr zu der sonstigen Ausrichtung, der ihr jeweils nahestehenden Partei erscheinen. Auf der anderen Seite korreliert eine Vielzahl der Ergebnisse jedoch auch mit den entsprechenden Ansichten des jeweiligen

parteilichen Hintergrundes. Insbesondere hinsichtlich der ungewöhnlichen Einordnungen bietet es sich an, weitere Forschung zu betreiben.

Grundsätzlich stellt auch die Präsenz von allen politischen Stiftungen in den jeweiligen Kategorien ein Ergebnis dar, welches die Wichtigkeit klimabezogener Thematiken hervorhebt.

Schließlich kann resümiert werden, dass einige Chancen und Barrieren für einen klimagerechten Lebensstilwandel von verschiedenen politischen Stiftungen geteilt werden. Diese Überschneidungen können als Grundlage für gemeinsame politische Arbeit dienen, falls auch weiterhin eine Nähe und ein gewisser Austausch zwischen den politischen Stiftungen sowie den politischen Fraktionen vorausgesetzt werden können. Durch diesen Konsens wären Änderungen möglich, wobei weiterhin fraglich ist, ob diese zur Erreichung des 1.5°C-Ziels ausreichen würden.

5 Zusammenfassung und Ausblick

Ziel dieses Forschungsprojektes lag darin, aus exemplarischen Schriften politischer Stiftungen strukturelle Bedingungen für die Veränderung von Lebensstilen im Sinne der Nachhaltigkeitstransformation zu extrahieren.

Rekapitulierend lässt sich festhalten, dass wesentlich mehr *material* als *ideational Barriers and Enablers* identifiziert werden konnten. Dies könnte damit zusammenhängen, dass politische Stiftungen primär an wirklichen Maßnahmen für die Politik und weniger an zeitintensiven, nervenaufreibenden sowie teilweise undurchsichtigen Diskursen interessiert sind. Darüber hinaus sind Oberkategorien wie die Digitalisierung oder der hohe Finanzierungsbedarf nachhaltiger Strukturen stiftungsübergreifend mehrfach genannt worden. Daraus lässt sich schließen, dass sie von den politischen Stiftungen als zentrale strukturelle Voraussetzungen im Sinne einer nachhaltigen Veränderung der Lebensstile aufgefasst werden. Einige Ergebnisse resp. Kodierungen sind äußerst überraschend, da sie nicht zu dem jeweiligen parteilichen Hintergrund passen. Die Friedrich-Naumann-Stiftung ist beispielsweise weniger für die Forderung nach Kontrollen und staatlichen Eingriffen bekannt. Insbesondere bezüglich dieser unerwarteten Ergebnisse gilt es weitere Forschung zu betreiben. Aus einem optimistisch orientierten Blickwinkel betrachtet, können diese unerwarteten Ergebnisse jedoch auch als Indiz für die Bedeutsamkeit der Klimaproblematik sprechen. Wenn durch weitere bzw. umfangreiche Forschung

belegt werden würde, dass politische Stiftungen resp. Parteien bei klimawandelbezogenen Fragen sogar bereit sind, von ihrer sonstigen Parteipolitik abzuweichen (für den Fortschritt in Bezug auf Maßnahmen gegen den Klimawandel), wäre dies ein starkes Indiz dafür, dass Tragweite und Dringlichkeit der Klimaproblematik von den Parteien erkannt wurden. Jedoch lassen sich auch eine Vielzahl an Äußerungen über strukturelle *Enablers* bzw. *Barriers* finden, die in eindeutiger und unmittelbarer Korrelation zum parteilichen Hintergrund der entsprechenden Stiftung stehen. Beispielsweise sind die *Enablers* der Friedrich-Naumann-Stiftung sehr technologiebezogen, während die Aussagen innerhalb der Texte der Heinrich-Böll-Stiftung betonen, dass Technologie keine Universallösung ist. Insgesamt wird auch durch die Gestaltung der Tabelle und die daraus folgende farbliche Markierung der Oberkategorien wie Digitalisierung, hoher Finanzierungsbedarf, Notwendigkeit globaler politischer Rahmenbedingungen usw. deutlich, dass in Bezug auf die Einschätzungen über strukturelle Barrieren und Chancen für Lebensstiländerungen durchaus zahlreiche Schnittmengen zwischen den verschiedenen politischen Stiftungen vorliegen. Dies kann als Voraussetzung für gemeinsames politisches Handeln betrachtet werden. Vielleicht ist dies eine zentrale Erkenntnis, die insbesondere durch die Analyse von *grauer Literatur* zum Vorschein kommt. Die Tatsache, dass nur in den Texten der Heinrich-Böll-Stiftung die Grenzen technologischer Lösungen miteinbezogen wurden, legt die Vermutung nahe, dass die anderen Parteien zu sehr auf Technologien vertrauen und demzufolge andere Einsparungsstrategien vernachlässigen. Darüber hinaus haben nahezu alle Stiftungen die Trägheit resp. Langwierigkeit demokratischer Entscheidungsprozesse bemängelt. Zugleich wurde eine stärkere Partizipation von Bürger*innen jedoch auch als vielversprechender *Enabler* gesehen. Diese Ambivalenz versinnbildlicht die schwierige Abwägung zwischen zeiteffizientem sowie entschlossenem Klimaschutz und der Notwendigkeit, möglichst Viele am Prozess der Nachhaltigkeitstransformation zu beteiligen. Evident ist, dass die Herausforderungen des Klimawandels schnelles und zielbewusstes politisches Handeln erfordern, aber nichtsdestotrotz muss dieser Prozess – wenn er nachhaltig und langfristig umsetzbar sein soll – von einer großen Mehrheit der Gesellschaft mitgetragen werden.

In Bezug auf die Reflexion des methodischen Vorgehens lässt sich anmerken, dass die Reliabilität des Kodierprozesses durchaus verbesserungswürdig ist. Aufgrund der zeitlichen Restriktion und anderweitiger studentischer Verpflichtungen war es uns

nicht möglich, sämtliche Texte gemeinsam zu kodieren. Um der systematischen und regelbasierten Abfolge der methodischen Vorgehensweise trotzdem Rechnung zu tragen, wurden die ersten Texte gemeinsam kodiert, um Streuung resp. die Abweichung der Ergebnisse zu minimieren. Zudem wurden die einzeln angefertigten Ergebnisse mehrmals zur Diskussion gestellt. Hinsichtlich der Textgrundlage gilt es einzugestehen, dass der verwendete Textkorpus für belastbare Ergebnisse nicht ausreichend ist. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Klimaproblematik eine Herausforderung globalen Ausmaßes ist und dementsprechend effiziente Lösungsansätze auch global zu verorten sind, ist die Beschränkung auf deutsche Stiftungen zu eng gesetzt. Letztlich ist dieses Vorgehen einer Zeit-Nutzen-Abwägung geschuldet, da die Textmenge und die damit verbundene Arbeitsschritte unseren zeitlichen Kapazitäten entsprechen müssen.

Perspektivisch besteht vor allem in Bezug auf die merkwürdig erscheinenden Ergebnisse ein weiterer Forschungsbedarf, um die entsprechenden Daten zu bestätigen oder anderweitig einzuordnen. Unseren Fokus auf die strukturellen Bedingungen von Lebensstiländerungen im Sinne einer Nachhaltigkeitstransformation gilt es in einem weiteren Schritt mit den individuellen Entscheidungsmechanismen resp. mit Konsumententscheidungen auf Haushaltsebene in Beziehung zu setzen, um noch dezidierter nachvollziehen zu können, inwiefern das Zusammenspiel resp. die Interdependenz von strukturellen und individuellen Faktoren sowie Bedingungen zu nachhaltigen Lebensstiländerungen beitragen oder eben auch nicht.

6 Literaturverzeichnis

Algermißen, A. (2021): Landwirtschaft nachhaltig gestalten. Ein Plädoyer für die Agroforstwirtschaft. In: Konrad Adenauer Stiftung (Hrsg.). Berlin: Konrad-Adenauer-Stiftung.

BMUV (2015): Übereinkommen von Paris. Online verfügbar unter https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/paris_abkommen_bf.pdf, zuletzt abgerufen am 14.02.2022.

Faltheuser, M. (2019): Leitlinien für eine erfolgreiche Energiewende. In: Hanns Seidel Stiftung (Hrsg.), Argumentation kompakt. Ausgabe 6, 2019. München: Hanns-Seidel-Stiftung.

EU 1.5° Lifestyles (o. D.): Forschungsantrag.

Fuchs, D. et al. (2016): Power: the missing element in sustainable consumption and absolute reductions research and action. Online verfügbar unter: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.02.006>, zuletzt abgerufen am 28.02.2022.

Frohn, C. (2021): Umweltpolitik. Liberale Ideen für Umwelt- und Naturschutz. In: Friedrich Naumann Stiftung für die Freiheit (Hrsg.). Potsdam: Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit.

Frohn, C. (2019): Policy Paper. CO₂-Emissionshandel vs. CO₂-Steuer. In: Friedrich Naumann Stiftung für die Freiheit (Hrsg.). Potsdam: Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit.

Gaude, A. (2020): So kommen wir besser voran. 15 Fakten zu nachhaltiger Mobilität. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.), böll Fakten. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.

Hausner, V. (2019): Der Umwelt zuliebe....In: Hanns-Seidel-Stiftung (Hrsg.), Politische Studien. Magazin für Politik und Gesellschaft. Ausgabe 487, 2019 (S. 12-15). München: Hanns-Seidel-Stiftung.

Hirth, S. (2021): Food that Matters: Boundary Work and the Case for Vegan Food Practices. Online verfügbar unter <https://doi.org/10.1111/soru.12317>, zuletzt abgerufen am 22.03.2022.

Hirth, S. et al. (2021): Discourses of sustainability and imperial modes of food provision: agri-food-businesses and consumers in Germany. Online verfügbar unter <https://doi.org/10.1007/s10460-021-10269-z>, zuletzt abgerufen am 20.03.2022

Höhn, H. (2022): Von der technologischen zur demokratischen Transformation?. Die tiefe Transformation ist mehr als ein technologischer Neuerungsprozess. Aus der Bewältigung der darin eingeschriebenen Konflikte könnte eine neue politische Kultur entstehen. In: Hans Böckler Stiftung (Hrsg.). Dossier Nr. 13. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung.

Ivanova, D. et al. (2020): Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption options. Online verfügbar unter: <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab8589>, zuletzt abgerufen am 25.02.2022.

Jansen, U. et al. (2016): Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Situation und Zukunftsperspektiven. In: Rosa Luxemburg Stiftung (Hrsg.), Studien. Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung. Online verfügbar unter: https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studien_11-2016_Mobilit%C3%A4t_in_NRW.pdf, zuletzt abgerufen am 09.03.2022.

Klotz, T. M. (2019): ...und jetzt?. In: Hanns Seidel Stiftung (Hrsg.), Politische Studien. Magazin für Politik und Gesellschaft. Ausgabe 487, 2019 (S. 16-24). München: Hanns-Seidel-Stiftung.

Koska, T. et al. (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. In: Heinrich Böll Stiftung (Hrsg.), Schriften zur Ökologie. Band 47. Online verfügbar unter: https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf, zuletzt abgerufen am 09.03.2022.

Kuckartz, U. (2018). Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 4. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz Juventa.

Lakner, S. (2020): Landwirtschaft neu denken. So funktioniert die nachhaltige Modernisierung der Landwirtschaft in Niedersachsen. In: Friedrich Ebert Stiftung (Hrsg.). Online verfügbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/hannover/18434.pdf>, zuletzt abgerufen am 08.02.2022.

Lippold, A. L. (2021): Bewegung statt Stillstand. In: Konrad Adenauer Stiftung (Hrsg.), Die politische Meinung. Online verfügbar unter: <https://www.kas.de/de/web/die-politische-meinung/artikel/detail/-/content/bewegung-statt-stillstand>, zuletzt abgerufen am 21.02.2022.

Leuchters, M. (2022): Sustainable Finance. Eine Chance für Mitbestimmung? In: Institut für Mitbestimmung und Unternehmensführung (I.M.U.) der Hans-Böckler-Stiftung (Hrsg.), Mitbestimmungsreport. Nr. 70, 2022. Düsseldorf: I.M.U..

Mayring, P. (2015). Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 12. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz.

Röhrich, C. (2021): Let's cool our earth conservatively. Ideen für eine konservative Klimapolitik. Online verfügbar unter: <https://www.kas.de/de/web/die-politische-meinung/blog/detail/-/content/let-s-cool-our-earth-conservatively>, zuletzt abgerufen am 27.03.2022.

Shigetomi, Y. et al. (2021): Quantifying the carbon footprint reduction potential of lifestyle choices in Japan. Online verfügbar unter: <https://doi.org/10.1088/1748-9326/abfc07>, zuletzt abgerufen am 22.03.2022.

Tagesschau (2021): Staatsverschuldung steigt auf Rekordniveau. Online verfügbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/coronapandemie-schulden-101.html>, zuletzt abgerufen am 25.03.2022.

Troost, A. & Ötsch, R. (2019): CO2-Preis: Weder Superheld noch Superschurke. Zur Einordnung eines sinnvollen Klimaschutzinstruments. In: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.), Standpunkte 8/2019. Online verfügbar unter: https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_08-2019.pdf, zuletzt abgerufen 27.02.2022.

Tziperman, E. (2022): Global Warming Science: A Quantitative Introduction to Climate Change and its Consequences. New Jersey: Princeton University Press. ISBN: 9780691228792.

Weisgerber, A. (2019): Der Weg in die Kreislaufwirtschaft. In: Hanns-Seidel-Stiftung (Hrsg.), Politische Studien. Magazin für Politik und Gesellschaft. Ausgabe 487, 2019 (S. 25-32). München: Hanns-Seidel-Stiftung.

Zerzawy, F. et al. (2020): Umlenken! Subventionen abbauen, Strukturwandel gestalten, Klima schützen. In: Friedrich Ebert Stiftung (Hrsg.), WISO Diskurs. 10/2020. Online verfügbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-07_FOES_Umlenken_FES.pdf, zuletzt abgerufen am 13.02.2022.

7 Anhang

I. Generalisierungen:

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Wachstumszwang	Dekarbonisierung alle Lebensbereiche	Geschwindigkeit von Demokratie	Fehlanreize	Bundesverkehrsministerium hat zu starken technischen Fokus	welche Technologien kommen in Zukunft?	internationale Maßnahmen vs. nationale Verstöße	Akzeptanz von Verbraucher*innen
Profimaximierung	billige fossile Energien	klar definiertes Ziel und Leitbild kann Verkehrswende helfen	Gesetzeslücken		monotone Ausgestaltung der Landwirtschaft mit mehrjährigen Monokulturen	sozialer Ausgleich	Widerstand gegen Verknapung Parkraum sowie Umstellung Mobilitätsgewohnheiten
Kapitalismus	Zeit für Ausweitung ETS benötigt	Verkehrswende braucht Zusammenarbeit Kommunapolitik + - Verwaltung, Länder, Bund und Zivilgesellschaft	EU Gesetzgebung langsam		regionaler Überschuss an organischem Dünger wegen hohem Viehbestand	Abkehr von Leitbild autogerechte Stadt ist radikaler Kurswechsel	soziale Akzeptanz schaffen durch alte Technologien
Abkehr Leitbild autogerechte Stadt	Gemeindeverkehrsfinanzierung sichern und erhöhen	Strategie braucht Vermeidung und Verlagerung von Verkehr	Informationen über Kosten Klimawandelbekämpfung nicht ausreichend		Stickstoffüberschüsse > Nitrat	Veränderung in landwirtschaftlichen Verfahrensweisen sorgen für Unsicherheit bei Landwirt*innen	
Autos verkaufen vs. Verkehrsreduzierung	nur Instrumente Förderung + preisliche Anreize werden genutzt	wirksamer Klimaschutz: internationale Agrarpolitik	Klimawandel als globales Problem		Wind- und Solarparks, Fernleitungen + Speicher für hochexplosiven Wasserstoff	intensive Tierhaltung ist aus Sicht des Tierwohls umstritten	Wiedervernässung von Mooren: auf Privatbesitz setzen oder Flächen kaufen
kostengünstige Landwirtschaft vs. Klimafreundliche Landwirtschaft	komplexe Verfahren, Personalengpässe, begrenzte Finanzmittel	Pandemie hat Klimaschutz von der Agenda gestrichen	Straßenverkehrsrecht nicht ausreichend				
Diskussion über Änderung Ernährung notwendig	kommunale Finanzausstattung nicht ausreichend für ÖPNV Ausbau	Abbau klimaschädliche Subventionen vs. Wahlversprechen	gesetzliche Regelungen von Bund, Länder und EU stecken Rahmen für kommunale Verkehrswende ab			XR nutzt radikale Methoden - Klimapolitik muss auf Kompromisse setzen	
Abschaffung klimaschädliche Subventionen vs. internationale Wettbewerbsfähigkeit	Klimafreundliche landwirtschaftliche Methoden sind teuer		Planungsprozesse in Verwaltung ändern sich nur langsam			konservative Politik und konsequenter Klimaschutz sind unvereinbar?	
Abbau fossile Subventionen vs. Beschäftigungssicherung	manuelle und körperliche anstrengende Arbeit notwendig		Emissionen im Verkehr müssen um >40% bis 2030 sinken für Einhaltung Klimaziele			Umwelt vs. Wirtschaft Zielkonflikt	
demokratische Kultur in Betrieben notwendig um Interessenskonflikte der Transformation zu verhandeln	Kenntnisse von Landwirt*innen fehlen		Durchbruch zu nachhaltiger Verkehrspolitik ist in Kommunen noch nicht geschafft			Abbau Subventionen vs. soziale Ungleichheit	
	Landwirtschaft erzeugt THG: Dünger, Tierhaltung, Landnutzungsänderung		nachhaltige Landwirtschaft benötigt politische Rahmenbedingungen die Nachteile aufheben			große Konzerne haben mehr Macht und Mitbestimmung Arbeiter*innen nimmt ab	
	verbindliche staatliche Definition von Haltungsformen fehlt: Transparenz fehlt		Reform nur auf internationaler Ebene effektiv möglich			Asymmetrie: was soll getran und was kann gelingen	
	klimaschädliche Subventionen		Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie wird nicht richtig umgesetzt			Fortschritt muss bei Menschen ankommen: bezahlbarer Wohnraum, gute Arbeitsbedingungen, Aufstiegsoptionen + Partizipationsmöglichkeiten	
	Abschaffung klimaschädliche Subventionen vs. internationale Wettbewerbsfähigkeit		personale Ausstattung kann FFH nicht umsetzen				
	sehr viele Häuser dämmen		Umbau Tierhaltung braucht Maßnahmen und finanzielle Mittel				
	sehr viele Autos erneuern		Kontrolle und Sanktionen bei Verstößen gegen Dokumentation bei Antibiotika und Gülletransport				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
tierfreundliche Haltung durch bessere Vermarktung amortisieren	Kombination CO2 Preis + Umverteilungspolitik	christdemokratisches Handeln: Chancen kommender Generationen wahren	nationale Ebene schneller als internationale Ebene		neue Modelle Bewohnerparken, Umweltsparen, flexible Ride-Pooling-Angebote	ökologische Veränderung Steuersystem auch um soziale Ungleichheit zu verringern	Beratung und Kommunikation als Hilfe bei Umbau Landwirtschaft
Corona hohe Staatsverschuldung: kann zu Momentum für Klima-Reformen werden	Mindestpreis für ETS	Konservativ = an Spitze des Fortschritts marschieren	Agenda Setting		Verbesserung Fahrzeugeffizienz, Förderung E-Mobilität, Entwicklung alternativer Treibstoffe	viele Faktoren intensivieren öffentliche Forderung nach nachhaltiger Mobilität	hohe Geschwindigkeiten gefährden schwächere Verkehrsteilnehmer
	Reichensteuer (zum Beispiel Erbschaft oder Vermögen)	notwendig: vernünftige Lösungen + Krisenmanager mit Vernunft (konservative Eigenschaften)	ökologische Überarbeitung Steuersystem		einheitliche digitale Plattform für Mobilitätsangebote	Bedürfnisse Kinder, Jugendliche und alte Menschen könnten mehr mitgedacht werden bei Verkehrswende	wohnen an großen Straßen ist ungesund und unattraktiv
	CO2-Steuer		Mix aus verschiedenen Maßnahmen		Agroforstwirtschaft: Einkommen erhöhen + Minderung Klimawandel	Soziallücke für Mobilität von Einkommensschwachen	Autoverkehr beschränkt Lebensqualität und verschärft soziale Ungleichheit
	CO2-Steuer		mehr Bundesmittel für ÖPNV		geringe Bewirtschaftungsintensität + energetische Nutzung Holz: fossile Energieträger ersetzen	Bedürfnis in Öffentlichkeit über THG und Biodiversität zu sprechen	Bedeutung von Klima und Umweltschutz ist in Gesellschaft gestiegen
	Umweltverbund ist günstig in Anwendung		Vorreiterkommunen		Umstrukturierung Landwirtschaft ist mit hochtechnisierter Landwirtschaft möglich	Kritik an umweltschädlicher Landwirtschaft nimmt zu	
	es gibt viele Unfälle		Mobilitätssteuerung		Anbaubiomasse kann mit Abfall und Reststoffen für Energie kombiniert werden	Reformen mehrheitsfähiger als Revolutionen	
	Mobilitätsmanagement für Anreize zu nachhaltiger Mobilität		Verkehrswende als Gewindkurs für Politiker*innen		Ausbau EE	radikal agieren vs. radikales Szenario (Klimawandel) - radikal also schlecht	
	ökonomische Anreize für effiziente und emissionsarme Fahrzeuge		Ordnungspolitik für Besserstellung Verkehrsverbund		Abbau Subventionen -> Anreiz Investition in Entwicklung ressourcenschonende Technologien	mehr Beteiligung ermöglichen durch Transformation	
	Agroforstsysteme schützen vor witterungsbedingten Einbußen		flächensparsame Stadtentwicklung		Förderung von post-fossilen Technologien notwendig	Symbiose: technologische und demokratische Transformation -> nutzen für neuen Gesellschaftsvertrag	
	durch Investitionsförderung können Etablierungskosten kompensiert werden		festes Datum zum Ausstieg der Verbrenner		Technologieförderprogramme der EU und Bundesregierung		
	Extremwetter machen Anbau schlecht planbar und erhöhen Ausfallrisiko		Transparenz bezogen auf Alternativen und gesundheitsfördernden Verkehrsmitteln		KI übernimmt Fabriken		
	Anstieg Temperaturen -> invasive Schädlinge -> erhöhter Stress in Tierhaltung		öffentlicher Druck auf Politik um Landwirtschaft zu transformieren				
	Investitionsmaßnahmen können umstellungswillige Betriebe fördern		Deutschland ist Nachhaltigkeitszielen UN verpflichtet				
	erhöhte Standards beim Stallbau und bei Ausbringung von Dünger		Abkommen und BVerfG Urteil haben konkrete Minderungsziele für Landwirtschaft				
	Viehbesatzobergrenze		Gesetz Bundesregierung sieht Reduktionsverpflichtung für Sektoren der Landwirtschaft vor				
	faire Arbeitsbedingungen können zum Vorteil für zukunftsfähige Betriebe werden		Deutschland hat Erklärungen zum Abbau umweltschädliche Subventionen unterzeichnet				
	Folgen Klimawandel: Ressourcenknappheit + Flucht		deliberative Demokratie als Schlüsselkonzept zur Überwindung von Problemen im Zuge der Energiewende				

(Anhang 1: Generalisierungen Christopher)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	CO2-Ausstoß ohne Preis/ als Recht		CO2-Bepreisung benötigt internationale Regeln		Mobilitätswachst (mehr KM) und klimaschädliche Autos (Größe/Gewicht)		klimaschädliche Konsumentscheidungen (schwere und große Autos)
	unzureichende Qualität von umweltschonendem/recyceltem Material (Befürchtung)		bisher keine rechtliche Grundlage für CO2-Emissionssteuer		Kosten für erneuerbare Energien sind volatil und nicht nachfragegerecht regelbar		zunehmende Urbanisierung und Monokulturen
	Effektivität erneuerbarer Energien vom Wetter/Standort abhängig		positive Auswirkungen von Verboten (Fahrverbot) mehr als fraglich		Grenzen von Speicherkapazitäten bzw. Möglichkeiten		Bevölkerungswachstum
	Spitzenlastkraftwerk zu großes Investitionsrisiko		Widerstand autofreier Bevölkerung				Wohltandswachstum (insbesondere in den ärmsten Gegenden)
	Finanzierbarkeit der Maßnahmen		nicht zeitgemäße Stadtkonzepte/ zu viele Autos				Flexibilisierung des Alltags = mehr Mobilität
	enormer Finanzierungsbedarf						Widerstand vieler Akteure gegen Einschränkung des Autoverkehrs
							zu viele PKWs und LKWs/ zu schwer und leistungsstark
							fehlende Verkehrsalternativen im ländlichen Bereich

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Emissionshandel als effektives Instrument		CO2-Bepreisung als staatlicher Eingriff		Gebäudemodernisierungen	Mechanismen zur CO2-Reduzierung unerlässlich	Sensibilisierung des Bewusstseins für Klimaschutz
	Co2-Steuer		Ausweitung EU-ETS		effiziente Motorentechnik		Mobilitätsziehung, -beratung und -information
	ökonomische Anreize für CO2-Reduzierung		wirtschaftliche Anreize/ Wettbewerbsfähigkeit muss garantiert werden		Einsatz digitaler Technologien und Techniken		Akzeptanz der Menschen als Voraussetzung für erfolgreiche Klimapolitik
	zweckgebundener Einsatz von Kapital (z.B. neue Klimatechnologien)		Überarbeitung des Bundesemissionsgesetzes		Drohen und Sensoren fürs optimale Düngen		gemeinsames Engagement von unterschiedlichen Akteuren und Bereichen (Politik, Kommunen, Unternehmen, Wissenschaft etc.)
	Steuern und Abgaben als Instrument		besonderer Schutz von Grünflächen in der Stadt		Genome Editing und grüne Gentechnik		Humankapital/Wissen für nachhaltige Mobilität vorhanden
	umweltfreundliche Flächennutzung (Renaturierung oder Kulturlandhaltung)		engmaschige Kontrollen des Grundwasser		digitale Kreislaufwirtschaft		Lernen an guten Beispielen/ Vernetzung bzw. Austausch von Wissen
	Technologie (Blockchain) zur Bepreisung von negativen externen Effekten (Plastikmüll)		Bürger- und Arbeiterbeteiligungen beim Klimaschutz (Artensterben)		digitalisiertes Leit- und Signalsystem		attraktive Verkehrsalternativen/ Lebensqualität durch weniger Autoverkehr
	Vauracherprinzip als Haftungsprinzip		Bürgerbeteiligungen		digitale Vernetzung und Steuerung von Verkehrsträgern		stärkere Kommunikation über positive Zusatzeffekte von restriktiven Maßnahmen
	Umstellung zur Kreislaufwirtschaft		Befang in die Fangquote einberechnen		smarte Technologien in der Landwirtschaft		
	kostengünstiger flexibler Strom		sortenreine Stoffströme als energiesparendes Recycling		technische und organisatorische Verbesserungsmaßnahmen		
	stärkere Transparenzpflichten/ rechtliche Regelungen auf europäischer Ebene (Anreiz für Investoren)		Regionalität von Produkten erhöht Versorgungssicherheit		Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote		
			Radverkehrskonzepte		Dekarbonisierung des Energiesektors als große Chance		
			Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität durch Politik		Verkehrsreduzierung und Verlagerung		
			Politische Rahmenbedingungen (KFZ-Steuer etc.)		Wiedervernässung von Mooren		
			nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung		angereichte Fangtechniken zum Artenbestandsschutz		

(Anhang 2: Generalisierungen Janik)

II. Kodierungen:

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen geht unmittelbar mit Fragen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit einher (Zerzawy et al. 2020: S. 16)	Zahlreiche klimaschädliche umwelt- und klimaschädliche Subventionen, die den fossilen Status quo zementieren (Zerzawy et al. 2020: S. 4)	Die Bekämpfung des Klimawandels sowie der Abbau von fossilen Subventionen darf nicht durch Wahlversprechen oder parteipolitischen Kalkül konterkariert werden (Zerzawy et al. 2020: S. 18)	umweltschädliche Subventionen müssen verringert bzw. abgeschafft werden, da sie dreifach negativ wirken - finanziell, ökologisch und ökonomisch (Zerzawy et al. 2020: S. 4)			Zielkonflikt zwischen umwelt- und wirtschaftspolitischen Zielen (Zerzawy et al. 2020: S. 7)	alte Technologien und Prozesse sind befristet notwendig, um soziale Akzeptanz zu schaffen (Zerzawy et al. 2020: S. 16)
schmalere Grad zwischen Abbau von fossilen Subventionen und Beschäftigungssicherung (Zerzawy et al. 2020: S. 16)	Die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen geht unmittelbar mit Fragen der internationalen		Es fehlt an der Umsetzung der selbst gesteckten Ziele hinsichtlich des Subventionsabbaus von fossilen Subventionen (Zerzawy et al. 2020: S. 7)			Gefahr durch den Abbau von fossilen Subventionen die soziale Ungleichheit zu erhöhen (Zerzawy et al. 2020: S. 18)	
			umweltschädliche Subventionen verteidigen den Status quo (Zerzawy et al. 2020: S. 16)				
			Die bisherigen Anstrengungen der Bundesregierung (Klimapaket etc.) setzen zu wenig auf den Abbau von klimaschädlichen Subventionen, weil sie negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit befürchten (Zerzawy et al. 2020: S. 18)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Die durch Corona bedingte hohe Staatsverschuldung könnte zu einem Momentum für klimabezogene Reformanstrengungen werden (Zerzawy et al. 2020: S. 18)	höhere Kaufprämie für Elektrofahrzeuge (Zerzawy et al. 2020: S. 4) Abschreibungsmöglichkeiten für die energetische Sanierung (Zerzawy et al. 2020: S. 4) Absenkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr der Bahn (Zerzawy et al. 2020: S. 5) ineffiziente fossile Subventionen führen zu einem verschwenderischen Umgang mit Energie (Zerzawy et al. 2020: S. 5) 24 Subventionen im Sektor Energie haben einen Umfang von mehr als 16 Milliarden Euro pro Jahr (Zerzawy et al. 2020: S. 6)		Deutschland hat auf internationaler Ebene zahlreiche Erklärungen zum Abbau umweltschädlicher Subventionen unterzeichnet (Zerzawy et al. 2020: S. 5)		Der Abbau von umweltschädlichen Subventionen schafft Anreize für heimische Unternehmen, in Forschung und Entwicklung von ressourcenschonenden Technologien zu investieren (Zerzawy et al. 2020: S. 4) gezielte Förderung von post-fossilen Technologien von Noten (Zerzawy et al. 2020: S. 16)		

(Anhang 3: Kodierungen Umlenken!; FES)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Diskussion über eine mögliche Änderung von Ernährungsgewohnheiten ist erforderlich (Lakner S. 10)	Landwirtschaft ist Verursacherin von Treibhausgas-Emissionen durch Düngung, Tierhaltung und Landnutzungsänderungen (Lakner 2021: S. 6)	wirksamer Klimaschutz erfordert keine nationale, sondern internationale Agrar- und Ernährungspolitik (Lakner 2021: S. 10)	Rückgang der Artenvielfalt: die Umsetzung von europäischem Naturschutz nach der Fauna-Flora-Habitas-Richtlinie (FFH) wird nicht in ausreichendem Maße vorangetrieben (Lakner 2021: S. 5)		hohe Viehbesatzdichten in der Veredelung und in der Milchviehhaltung sorgen für regionalen Überschuss an organischem Dünger und damit verbundene Stickstoffüberschüsse (Lakner 2021: S. 4)	die intensive Tierhaltung in der Region Weser-Ems ist aus Sicht des Tierwohls im hohen Maß umstritten (Lakner 2021: S. 3)	
	eine verbindliche staatliche Definition von Haltungsformen wird benötigt, um am Markt ausreichend Transparenz zu schaffen (Lakner 2021: S. 8)		Umsetzung der FFH-Richtlinie wurde auf Landkreise übertragen, die aufgrund ihrer geringen personellen Ausstattung die Umsetzung nicht weiter forcieren konnten (Lakner 2021: S. 5)		Stickstoffüberschüsse und lokale Ausbringung tragen dazu bei, dass Nitrat in Oberflächen und Grundwasser ausgewaschen wird (Lakner 2021: S. 5)	Wiedervernässung von Mooren -> Weiterhin auf Privatbesitz von Boden bzw. Moorflächen setzen oder als Bundesland entsprechende Flächen kaufen (Lakner 2021: S. 7)	
			Der Umbau der Tierhaltung in Niedersachsen erfordert eine Kombination von Maßnahmen und erheblichen finanziellen Mitteln (Lakner 2021: S. 7)				
			Kontrolle und Sanktionierung bei Verstößen gegen die Dokumentationspflicht bei Antibiotikaeinsatz und Gülletransporten (Lakner 2021: S. 8)				
			Durchsetzung der Standards des Arbeitsrechtes in der Landwirtschaft sind dringend notwendig, um die dem Problem der prekären Arbeitsverhältnisse zu begegnen (Lakner 2021: S. 10)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
tierfreundliche Haltung muss durch bessere Vermarktungsmöglichkeiten amortisiert werden (Lakner 2021: S. 8)	Klimabedingte Extremwetterereignisse machen den Anbau schlecht planbar und erhöhen das Ausfallrisiko (Lakner 2021: S. 6) Anstieg der Temperaturen begünstigt invasive Schädlinge aus Südeuropa und führt in der Tierhaltung zu erhöhtem Stress (Lakner 2021: S. 6)	Pariser Klimaschutzabkommen und Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes zum Klimagesetz der Bundesregierung zeigen konkrete Emissions-Reduktionsziele für die Landwirtschaft auf (Lakner 2021: S. 6)					Vor allem der Beratung und der Kommunikation kommt beim Umbau der Landwirtschaft eine wichtige Rolle zu (Lakner 2021: S. 7)
	Umstellungswillige landwirtschaftliche Betriebe können mittels Investitionsmaßnahmen beim Stallumbau und bei der Neuausrichtung ihrer Tierhaltung gefördert werden (Lakner 2021: S. 7)	Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom Mai 2021 sieht konkrete Reduktionsverpflichtungen für die einzelnen Sektoren der Landwirtschaft vor (Lakner 2021: S. 6)					
	Erhöhe Standards beim Stallbau und bei der Ausbringung von organischem Dünger (Lakner 2021: S. 8)						
	Viehbesatzobergrenze in der landwirtschaftlichen und gewerblichen Tierhaltung (Lakner 2021: S. 8)						
	Faire Arbeitsbedingungen in der Landwirtschaft können zum Vorteil für zukunftsfähige Betriebe werden (Lakner 2021: S. 10)						

(Anhang 4: Landwirtschaft neu denken; FES)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Interessenkonflikt zwischen kostengünstiger landwirtschaftlicher Bewirtschaftung und einer klimafreundlichen, aber dafür kostenintensiveren Landwirtschaft (Algermeisen 2021: S. 14f)	Etablierung von klimafreundlichen landwirtschaftlichen Methoden ist mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden (Algermeisen 2021: S. 9) mitunter manuelle und körperlich anstrengende Arbeit von Nöten (Algermeisen 2021: S. 9) unzureichende Kenntnisse von Landwirtinnen und Landwirten (Algermeisen 2021: S. 9)	Agorforstwirtschaft und nachhaltige Landwirtschaft benötigen politische Rahmenbedingungen, die die existierenden Nachteile aufheben bzw. abmildern (Algermeisen 2021: S. 10)		monotone Ausgestaltung der Landwirtschaft und der damit zusammenhängende Anbau von mehrgliedrigen Monokulturen (Algermeisen 2021: S. 4)		Veränderungen in Bezug auf ihre landwirtschaftlichen Verfahrensweisen und Abläufe sorgen für Unsicherheit bei den Landwirtinnen und Landwirten (Algermeisen 2021: S. 9)	
		Reformationsprozesse können nur auf internationaler Ebene effektiv gestaltet werden (Algermeisen 2021: S. 10)					

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Agroforstsysteme schützen effektiver vor witterungsbedingtem Einbußen (Algermeisen 2021: S. 5)		Politik wird durch öffentlichen Druck angetrieben, den landwirtschaftlichen Transformationsprozess voranzutreiben (Algermeisen 2021: S. 4)		Agroforstwirtschaft als vielversprechende Möglichkeit landwirtschaftliche Einkommen zu erhöhen und gleichzeitig Strategien zur Minderung des Klimawandels umzusetzen (Algermeisen 2021: S. 4)		in der breiten Öffentlichkeit wächst das Bedürfnis, über die Ursachen der erhöhten Treibhausgasemissionen und des signifikanten Biodiversitätsverlustes zu sprechen und zu diskutieren (Algermeisen 2021: S. 4)	In den letzten Jahren ist die Bedeutung von Klima- und Umweltschutz in unserer Gesellschaft enorm gestiegen (Algermeisen 2021: S. 4)
Die erhöhten Etablierungs- und Bewirtschaftungskosten einer nachhaltigeren Landwirtschaft können durch zusätzliche Investitionsförderung kompensiert werden (Algermeisen 2021: S. 15)		Deutschland ist den Nachhaltigkeitszielen der UN-Agenda und der eigenen Nachhaltigkeitsstrategie verpflichtet (Algermeisen 2021: S. 4)		geringe Bewirtschaftungsintensität und energetische Nutzung der Holzbiomasse sorgt dafür, dass fossile Energieträger ersetzt werden können (Algermeisen 2021: S. 7)		Öffentliche Kritik an umweltschädlicher Landwirtschaft nimmt zu (Algermeisen 2021: S. 4)	
				Restrukturierungsmaßnahmen der Landwirtschaft stehen nicht im Widerspruch zur hochtechnisierten Landwirtschaft, da die Bewirtschaftungspraktiken und Landtechnik entsprechend berücksichtigt werden können (Algermeisen 2021: S. 15)			

(Anhang 5: Landwirtschaft nachhaltig gestalten; KAS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
		Klimaveränderungen pausieren nicht während einer Pandemie -> Klimaschutz muss oberste Priorität haben (Röhrich 2021: 2. Absatz oben)	Im Programm der deutschen EU-Ratspräsidentschaft findet sich kein Satz zu den gegenwärtigen Klimafolgen und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Europäische Union (Röhrich 2021: 2. Absatz)			<i>Extraction Rebellion</i> bedient sich radikaler Methoden, ruft zu zivilem Ungehorsam auf -> Klimapolitik muss trotzdem auf Kompromisse setzen, um die Menschen mitzunehmen (Röhrich 2021: Absatz 1)	
						Konservative Politik und konstruktiver sowie konsequenter Klimaschutz sind unvereinbar? (Röhrich 2021: Absatz 1)	

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Folgen des Klimawandels sind Ressourcenknappheiten und Wanderbewegungen (Röhrich 2021: 2. Absatz)		Die Chancen künftiger Generationen zu wahren, gehört zur DNA christdemokratischen Handelns (Röhrich 2021: 1. Absatz)		Anbaubiomasse kann mit der Nutzung von Abfall- und Reststoffen für die Energiegewinnung kombiniert werden (Röhrich 2021: 2. Absatz)		Reformen werden immer mehrheitsfähiger sein als Revolutionen (Röhrich 2021: Absatz 1 unten)	
Energieunion und gemeinsamer Energiemarkt (Röhrich 2021: 2. Absatz)		hinter blicken, konservativ heißt, an der Spitze des Fortschritts marschieren (Röhrich 2021: Absatz 1 unten)		Ausbau der erneuerbaren Energien (Röhrich 2021: 2. Absatz)		radikal, ist nicht richtig, Kämpfen ihre Anhänger doch vehement gegen das radikalste aller Szenarien: den Klimawandel (Röhrich 2021: Absatz 1 unten)	
europäischer Agriprotektionismus und die Idee des Klimazolls (Röhrich 2021: 2. Absatz)		Wir brauchen vernünftige Lösungen und beherrzte Krisenmanager, die mit Vernunft agieren, die Weit- und Vorsicht wählen lassen - klassisch konservative Eigenschaften (Röhrich 2021: 1. Absatz unten)					

(Anhang 6: Let's cool our earth conservatively; KAS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
Wachstumszwang und Profitmaximierung (Troost & Ötsch 2019: S. 11)	Aus Klimaschutzgründen ist in den nächsten Jahrzehnten die (fast) vollständige Dekarbonisierung praktisch aller Lebensbereiche erforderlich (Troost & Ötsch 2019: S. 3)		Die Gefahr ist groß, dass die ordnungsrechtlichen Maßnahmen nicht ausreichen, um Gesetzlücken und das Setzen von Fehlanreizen zu verhindern (Troost & Ötsch 2019: S. 1)		Es besteht Unsicherheit, welche Technologien in welchem Maße in zehn oder zwanzig Jahren einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können (Troost & Ötsch 2019: S. 1)	sozialer Ausgleich ist auch beim Klimaschutz unerlässlich (Troost & Ötsch 2019: S. 2)	Ohne die Akzeptanz von VerbraucherInnen und UnternehmerInnen ist die Dekarbonisierung nicht umsetzbar (Troost & Ötsch 2019: S. 3)
Klimaschutz ist ein Jahrhundertprojekt und kann daher nicht erst nach einer potenziellen Überwindung des Kapitalismus angegangen werden (Troost & Ötsch 2019: S. 11)	Durch zu billige fossile Energien werden bei Weitem mehr klimaschädliche Gase ausgestoßen, als Menschheit und Ökosystem dauerhaft ertragen können (Troost & Ötsch 2019: S. 3)		Reformen benötigen aufgrund des EU-Gesetzgebungsprozesses einen Zeitraum von mehreren Jahren (Troost & Ötsch 2019: S. 10)			internationale Maßnahmen könnten durch nationale Vorstöße konterkariert werden (Troost & Ötsch 2019: S. 8f.)	
	Implementierung und Ausweitung des Emissionshandelsystems auf andere Bereiche erfordert viel Zeit, die im Kampf gegen den Klimawandel nicht zur Verfügung steht (Troost & Ötsch 2019: S. 9)	Abwägung zwischen der Dringlichkeit effektiver Klimaschutzmaßnahmen und den zeitlichen Erfordernissen von demokratischen Prozessen (Troost & Ötsch 2019: S.10f.)	Politische Transparenz insbesondere hinsichtlich finanzieller Belastungen im Zuge der Klimawandelbekämpfung ist unzureichend (Troost & Ötsch 2019: S. 12)				
			Wie kaum ein anderes Problem ist der Klimawandel ein globales Problem (Troost & Ötsch 2019: S. 12)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Eine CO2-Steuer oder -Abgabe kann in Bezug auf verschiedene Maßnahmen einen flankierenden Charakter haben (Troost & Ötsch 2019: S. 1)		Um die weltweiten Emissionen in den nächsten Jahrzehnten auf Nettonull zu reduzieren, wird ein Mix aus verschiedensten Maßnahmen benötigt (Troost & Ötsch 2019: S. 1)			Eine ökologisch motivierte Veränderung des Steuer- und Abgabensystems birgt die Chance zugleich soziale Ungleichheit zu verringern (Troost & Ötsch 2019: S. 2)	
	CO2-Steuer als technologieoffenes Instrument wirkt graduell, unmittelbar und universell		Eine ökologisch motivierte Überarbeitung des Steuern- und Abgabensystems ist längst überfällig (Troost & Ötsch 2019: S. 1)				
	größeres ökologisch einsetzbares Kapitalaufkommen durch höhere Erbschaftssteuer, Vermögenssteuer oder eine andere Reichensteuer (Troost & Ötsch 2019: S. 1)						
	Durch Reformen wie einen Mindestpreis lässt sich die Effektivität des europäischen Emissionshandelsystems wesentlich erhöhen (Troost & Ötsch 2019: S. 11)		Klimaschutz ist zu einem der zentralen politischen Themen geworden (Troost & Ötsch 2019: S. 3)				
	Preissteuerung von CO2 ist mit veränderter Umverteilungspolitik kombinierbar (Troost & Ötsch 2019: S. 11)		langwierige Gesetzesveränderungen auf internationaler Ebene können durch schneller zu implementierende Maßnahmen auf nationaler Ebene ergänzt werden (Troost & Ötsch 2019: S. 10)				

(Anhang 7: CO2-Preis: Weder Superheld noch Superschurke; RLS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Zum einen stehen fast alle Maßnahmen vor der Herausforderung der Finanzierbarkeit aus knappen öffentlichen Haushalten. (S.40, rechts mitte)		neben den Interessen der Automobilindustrie befürchtet die Politik hier den Widerstand einer autoaffinen Bevölkerungsmehrheit. (S.40, rechts mitte)				Ein weiteres Hemmnis liegt in dem Widerstand vieler Akteure gegen Maßnahmen, die den Autoverkehr einschränken (S.40, rechts mitte)

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Instrumente der Drittnutzerfinanzierung sowie Steuern und Abgaben auf wenig nachhaltige Verkehrsmittel können dem entgegenwirken. (S.40, rechts mitte)		Radverkehrskonzepte sollen unter anderem in Köln, Solingen, Kleve, Gladbeck, im Kreis Unna und im Rhein-Sieg-Kreis die Nutzungsbedingungen für das Fahrrad verbessern. (S.9, unten)		e Umweltwirkungen des nicht vermeidbaren und nicht verlagerbaren Verkehrs durch technische und organisatorische Verbesserungsmaßnahmen zu verringern (S.13, rechts unten)		Durch das gemeinsame Engagement von Politik, Kommunen, Unternehmen, Wissenschaft, Bildung, Kultur, Zivilgesellschaft sowie EinwohnerInnen gestaltet NRW Mobilität nachhaltig. (S.12, rechts mitte)
			Von der Politik werden die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen dafür geschaffen, dass alle Menschen in NRW eine Kultur der nachhaltigen Mobilität praktizieren können. (S. 12, rechts mitte)		Der Erfolg eines neuen Mobilitätssystems hängt wesentlich von der Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote ab. (S.40, links mitte)		Die Menschen verfügen über das Wissen hinsichtlich der Erfordernisse nachhaltiger Mobilität. (S. 12, rechts mitte)
			Zentraler Ansatzpunkt für die Verkehrsvermeidung ist eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Stadt- und Verkehrsplanung, die sich an stadtplanerischen Leitbildern der Dichte und Nutzungsmischung orientiert, etwa »Stadt der kurzen Wege«. (S.13, links unten)		Verkehrsreduzierung und die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielen. (S.40, rechts oben)		NRW lernt von guten Beispielen, teilt sein Wissen mit anderen und entwickelt in Kooperation mit den relevanten Akteuren Ideen und Konzepte gemeinsam weiter. (S.12, rechts mitte)
			Pull-Maßnahmen zielen darauf ab, umweltfreundliche Mobilität mit dem Umweltverbund attraktiver zu machen (S.13, rechts oben)				Mobilitätsberatung, -information und -beratung. (S.40, links mitte)
			Push-Maßnahmen darauf abzielen, das Autofahren weniger attraktiv zu machen (S.13, rechts oben)				Durch die Schaffung attraktiver Verkehrsmittelalternativen und das Erfahren von Lebensqualität in Städten durch weniger Autoverkehr können jedoch auch diese Hemmnisse überwunden werden. (S.40, rechts mitte)
			Verkehrsreduzierung und die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielen. (S.40, rechts oben)				Indem beispielsweise die Zusatzeffekte restriktiver Maßnahmen wie eine Verringerung von Schadstoffemissionen, Lärm oder Stau sowie Kosteneinsparungen durch geringeren Treibstoffverbrauch, Erhöhung der Verkehrssicherheit stärker kommuniziert werden, können bestehende Widerstände leichter abgebaut werden. (S.40, rechts unten)
			Grundlagen, etwa die Bürgerbegehren, die				

(Anhang 8: Mobilität in NRW; RLS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Die geringe Verwendung von recycelten Kunststoffen lässt sich vor allem darauf zurückführen, dass Hersteller und Produzenten befürchten, dass recycelte Kunststoffe nicht ausreichend verfügbar sind und zudem nicht die nötige Qualität aufweisen. (S.14, A. 5, mitte)						Mit zunehmender Urbanisierung und einer steigenden Zahl an Monokulturen werden den Bienen diese überlebenswichtigen Grundlagen sukzessive entzogen. (S.9, A.2, mitte)

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Dazu muss die Politik Anreize für Innovationen und neue, intelligente Lösungen schaffen und diese belohnen. (S. 14, A. 5, unten)					„Die Biene als Maskottchen auszuwählen für ein politisches Unternehmen, das weit über die Bienen hinaus Konsequenzen für Mensch und Tier hat, war ein kluges Manöver, ein positives Framing, wie Linguisten sagen. (S.10, A.2, unten)	Auch in Bayern erhielt die Debatte über Umwelt, Klima und Klimawandel mit dem Volksbegehren „Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern“ neuen Schwung (S.7, A.2, oben)
	Wir müssen von Wegwerfwirtschaft auf KREISLAUFWIRTSCHAFT umstellen. (S.15, A.2, rechts mitte)						Die Akzeptanz der Menschen für die zu treffenden Maßnahmen ist besonders in diesem Bereich Voraussetzung für eine erfolgreiche Politik. (S.17, A.1, mitte)

(Anhang 9: Der Umwelt zuliebe...; HSS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Windräder werden da gebaut, wo Wind weht. Photovoltaik macht dort Sinn, wo viel Sonne scheint. (S. 3, A.3, mitte)				Windenergie und Photovoltaik haben jedoch keine variablen Brennstoffkosten, zudem sind sie volatil und nicht nachfragegerecht regelbar. (S.2, A.4, mitte)		Bevölkerungswachstum ist daher grundsätzlich schädlich für die Klimaziele. (S.2, A.2, oben)
	Kein Investor wird das extreme Risiko eines Spitzenlastkraftwerkes eingehen, wenn er mit jeder anderen Erzeugungsanlage an Preisspitzen gleichermaßen partizipieren kann. (S.5, A.1, unten)				Grenzen findet die klassische Speicherung vor allem dann, wenn es darum geht, große Energiemengen über einen langen Zeitraum zu speichern. (S.3, A.4, mitte)		Wohlstandswachstum ist somit ebenfalls schädlich für die Klimaziele, insbesondere in den Fällen, wenn sich Menschen aus bitterster Armut etwas Wohlstand erarbeiten. (S.2, A.2, mitte)

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Flexibler Strom muss deutlich billiger sein als herkömmlicher Strom. (S.4, A.2, unten)		Eine regionale Nähe von Erzeugung und Verbrauch ist zudem ein Faktor für die Versorgungssicherheit. (S.6, A.1, oben)				

(Anhang 10: Leitlinien für eine erfolgreiche Energiewende; HSS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
			Viele deutsche Städte wurden autogerecht gebaut. Das wird immer mehr zum Problem, denn vielfach steigen die Einwohnerzahlen, und fast immer gibt es zu viele Autos bei zu wenig Platz. (S.26, links oben)				Pkw und Lkw sind zwar effizienter geworden, doch Ihre zunehmende Zahl 3, der steigende Verkehr sowie schwerere und leistungsstärkere Modelle machen Effizienzgewinne zunichte. (S.6, links mitte)
							Viele Menschen in ländlichen Gebieten sind auf ein eigenes Auto angewiesen. (S.22, links oben)

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Die meisten, nämlich 54 Prozent der Befragten, gaben an, bei kostenlosen Fahrscheinen auf ihr Auto zu verzichten. (S.24, links unten)		Ein Tempolimit von 120 km/h auf Bundesautobahnen würde umgehend 2,6 Millionen Tonnen CO2 pro Jahr einsparen. (S.6, rechts mitte)		Der ökologische Rucksack eines Elektroautos kann verkleinert werden, indem möglichst wenig Material verbaut wird, die E-Autos also sparsam und mit kleiner Batterie ausgestattet sind. (S.12, rechts oben)		Würden zehn Prozent der Erwerbstätigen hierzulande einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten, könnten rund 4,5 Milliarden Kilometer Pendelstrecke und etwa 850.000 Tonnen CO2 jährlich eingespart werden. (S.18, links unten)
	In Wien, wo Parkplätze verteuert, der ÖPNV ausgebaut und das 365-Euro-Jahresticket eingeführt wurde, gab es hingegen einen deutlichen Zuwachs an Bus- und Bahnfahrten und eine Abnahme der Autofahrten. (S.24, rechts mitte)		Bund und Länder müssen schnell und entschlossen handeln; den Weg frei machen für mehr Windkraft an Land und auf der See, für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren sorgen und Photovoltaik ohne Beschränkung fördern. (S.8, rechts mitte)		Smartphones und entsprechende Mobilitäts-Apps vereinfachen die Fortbewegung, sie erleichtern den Zugang zu Informationen, machen das Reisen flexibler und attraktiver. (S.16, rechts mitte)		Die Möglichkeit, in der Bahn in Ruhe online arbeiten, lesen und «surfen» zu können, ist ein Mehrwert des Zugfahrens gegenüber Auto und Flugzeug. (S.20, links mitte)
	Nutzerabhängige Straßenentgelte, eine Art Pkw-Maut, könnten zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden (S.26, rechts unten)		Durch den Ausbau des ÖPNV und stationärer Carsharing-Angebote könnten deutschlandweit täglich bis zu 3.500 Tonnen CO2 eingespart werden, so das Umweltbundesamt. (S.14, rechts unten)		Die Digitalisierung ist von entscheidender Bedeutung, um den Verkehr zu verringern sowie das Klima und die Gesundheit der Menschen zu schonen. (S.18, links oben)		
	Auch das Dienstfahrradleasing von Anbietern wie Jobrad, Bikeleasing oder meindienstrad.de gewinnt immer mehr an Bedeutung. 49 Durch die steuerliche Förderung nutzen immer mehr Mitarbeiter/innen und Unternehmen diese Angebote. (S.30, rechts mitte)		Die Abhängigkeit vom Auto kann jedoch durch eine Ausbau-Offensive der Bus- und Bahnverbindungen deutlich verringert werden. (S.22, links oben)		So können autonom fahrende Bushuttles in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr die Anzahl von Autos in den Städten deutlich verringern. (S.18, links oben)		
			Ein guter Umweltverbund zeichnet sich dadurch aus, dass es saubere Haltestellen und Bahnhöfe, gut ausgebaute Radwege und barrierefreie Fußwege gibt. (S.24, links oben)		Im Güternah- und -fernverkehr kann digitale Vernetzung Transporte effektiver bündeln. (S.18, rechts mitte)		
			Untersuchungen zeigen: Um den Umstieg vom Auto zu schaffen, bringt ein kostenloser ÖPNV wenig – stattdessen muss der Umweltverbund gestärkt und der Autoverkehr unattraktiver werden. (S.24, rechts mitte)		Für eine zuverlässige Echtzeitkommunikation, etwa im Eisenbahnverkehr, sind Übertragungsraten jenseits von 50 Mbit/s und mobiler Internetempfang der fünften Generation (5G) notwendig. (S.20, links unten)		
			Mittel zur Neuverteilung der Flächen sind unter anderem Parkverbotszonen, Parkraumbewirtschaftung und vor allem eine neue Stadt- und Verkehrsplanung. (S.26, links unten)		Das Auto wird in peripheren Regionen jedoch wichtig bleiben. Dort sollten Car- und Ridesharing vermehrt zum Einsatz kommen. (S.22, rechts mitte)		
			Ein modernes und ausgebautes Schienennetz fördert auch die Verlagerung von Gütertransporten von Lkws auf Güterzüge. (S.32, rechts mitte)		Auch braucht es möglichst emissionsarme Fahrzeuge. (S.22, rechts unten)		
			Für die Logistikunternehmen muss sich ein klarer wirtschaftlicher Vorteil ergeben, sonst bleiben sie beim Lkw. Den Ordnungsrahmen für die Wettbewerbsfähigkeit kann die Politik gestalten. (S.32, rechts unten)		Zur Infrastruktur-Modernisierung gehört ein digitalisiertes Leit- und Signalsystem. (S.32, rechts mitte)		

(Anhang 11: So kommen wir besser voran; HBS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
kommunale Verkehrswende erfordert klare Akteure vom Leitbild der autogerechten Stadt (Koska et al. 2020: S. 12)	Die kommunale Finanzstaubung ist für einen anspruchsvollen ÖPNV-Ausbau nicht ausreichend (Koska et al. 2020: S. 9)	Der zum Teil beschwafene Weg zur nachhaltigen Verkehrswende kann durch ein klar definiertes Ziel und ein skizziertes Leitbild erleichtert werden (Koska et al. 2020: S. 16)	Der Durchbruch zu einer nachhaltigen umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik ist in den meisten Kommunen noch nicht geschafft (Koska et al. 2020: S. 9)	Bundesverkehrsministerium hat einen zu starken technologischen Fokus (Koska et al. 2020: S. 132)		Die Akteure vom Leitbild der autogerechten Stadt ist einer nachhaltiger Kurswechsel (Koska et al. 2020: S. 12)	Widerstand gegen Verknappung des Parkraumes sowie Umstellung der Mobilitätsgewohnheiten (Koska et al. 2020: S. 10)
Verkehrswende steht im Kontrast zu den absatzbezogenen Interessen deutscher Automobilkonzerne (Koska et al. 2020: S. 12)	Komplexe Verfahren, Personalengpässe und begrenzte Finanzmittel erschweren eine schnelle Umsetzung (Koska et al. 2020: S. 11)	Verkehrswende erfordert eine Zusammenarbeit von Kommunalpolitik, Kommunalverwaltung, Bundesländer, Bund und Zivilgesellschaft (Koska et al. 2020: S. 16)	Damit Deutschland seine Klimaziele einhalten kann, müssen die Emissionen im Verkehr um mehr als 40 Prozent bis 2030 sinken (Koska et al. 2020: S. 9)				
	Der Bund setzt bisher einseitig auf die Instrumente zur Förderung und positive Anreize (Koska et al. 2020: S. 132)	Strategie muss Elemente der Vermeidung und Verlagerung von Verkehr beinhalten (Koska et al. 2020: S. 132)	Planungsprozesse ändern sich in der öffentlichen Verwaltung nur sehr langsam (Koska et al. 2020: S. 11)				
	Gemeindeverkehrsfinanzierung muss gesichert und erhöht werden (Koska et al. 2020: S. 132)		Zahlreiche gesetzliche Regelungen auf der Ebene von Bund, Ländern und EU lockern den Rahmen für eine kommunale Verkehrswende ab (Koska et al. 2020: S. 132)				
			Straßenverkehrsrecht ist derzeit nicht ausreichend, da sie nicht das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung verfolgen (Koska et al. 2020: S. 133)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Busfahren etc.) sind zugleich klimafreundlich und kostengünstig in der Anwendung (Nicht in der Etablierung) (Koska et al. 2020: S. 12)	mehr Bundesmittel für den öffentlichen Personennahverkehr (Koska et al. 2020: S. 9)		neue Modelle für das Wohnen in Parken, Umweltsparen und flexible Ride-Pooling-Angebote (Koska et al. 2020: S. 9)	Ein Konglomerat an Faktoren intensiviert die öffentliche Forderung nach einer nachhaltigen Mobilität (Koska et al. 2020: S. 9)		Autoverkehr in beschränkter Lebensqualität und verschärft soziale Ungleichheit (Koska et al. 2020: S. 9)
	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden belaufen sich nach wie vor auf über 300.000 Unfälle pro Jahr (Koska et al. 2020: S. 134)	Einige Kommunen gehen als erfolgreiche Beispiele voran und liefern Argumente zum nachreifen (Koska et al. 2020: S. 12)		Verbesserung der Fahrzeugeffizienz, Förderung von E-Mobilität und Entwicklung alternativer Treibstoffe (Koska et al. 2020: S. 132)	Zusätzlich zu den Erfordernissen des Klimawandels können im Zuge einer Verkehrswende die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und allen Menschen stärker mitgedacht werden (Koska et al. 2020: S. 123)		wohnen an viel befahrenen Straßen ist durch die Verkehrsbelastung ungesund und unattraktiv (Koska et al. 2020: S. 9)
	Mobilitätsmanagement als effizienter Weg, um zielgruppengerecht Anreize zur nachhaltigen Mobilität zu setzen (Koska et al. 2020: S. 135)	die dringende Notwendigkeit der klimaschonenden Gestaltung des Verkehrs erfordert eine zukunftsfähige sowie nachhaltige Mobilitätssteuerung (Koska et al. 2020: S. 12)		einheitliche digitale Plattformen für Mobilitätsangebote kann die nachhaltige Ausrichtung wesentlich begünstigen (Koska et al. 2020: S. 135)	Die Einführung von Sozialtickets und anderen sozial ausgerichteten Maßnahmen verfügen über das Potenzial, um eine hinreichende Mobilität von Einkommensschwachen zu gewährleisten (Koska et al. 2020: S. 122)		hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr gefährden schwächere Verkehrsteilnehmer (Koska et al. 2020: S. 9)
	Setzung von ökonomischen Anreizen für effiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Koska et al. 2020: S. 136)	Verkehrswende kann zu einem Gewinndiskurs auch für Politiker und Politikerinnen werden (Koska et al. 2020: S. 13)					
		Instrumente der Ordnungspolitik können eingesetzt werden, um beispielsweise den Umweltverbund besserzustellen (Koska et al. 2020: S. 132)					
		eine flächensparende sowie eine in die Verkehrsplanung integrierte Stadtentwicklung ermöglicht Verkehrswachstum zu verhindern und gleichzeitig die Mobilität der BürgerInnen nicht einzuschränken (Koska et al. 2020: S. 135)					
		Ein festes Datum zum Ausstieg aus der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen würde die Planungssicherheit und den politischen Spielraum in Bezug auf neue Technologien wesentlich erhöhen (Koska et al. 2020: S. 136)					
		Aus politischem Blickwinkel gibt es einen hohen Bedarf an Kommunikation sowie Transparenz bezüglich Mobilitätsalternativen und gesundheitsfördernden Verkehrsmitteln (Koska et al. 2020: S. 108)					

(Anhang 12: Praxis kommunale Verkehrswende; HBS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
			Die Umweltwirkung von Fahrverboten und Umweltzonen ist fragwürdig. Sie führen meistens nur zu einer Verlagerung der Emissionen. (S. 10, Abs. 1, unten)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Landwirtschaftlich nicht mehr genutzte Flächen können renaturiert oder für die Kulturlandhaltung genutzt werden. (S. 6, Abs. 2, mitte)		Alternative Kraftstoffe basierend auf der Synthese von Dieselkraft aus Erdgas oder Strom, Wasser und CO2 emittieren weniger Luftschadstoffe. Sie tragen zur Luftreinheit bei. In vielen europäischen Ländern kann man diese Kraftstoffe an handelsüblichen Tankstellen kaufen. In Deutschland geht das noch nicht. Hierfür ist eine Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nötig. (S.10, Abs. 3, unten)		Durch den Einsatz digitaler Technologien kann Landwirtschaft umweltfreundlicher werden. (S.6, Abs. 2, oben)	Der Schutz der Meere kann nur global erfolgen. Europa kann dabei als Vorreiterin vorangehen. (S.12, Abs. 2, oben)	Auch das Bewusstsein der Bevölkerung muss für den Naturschutz sensibilisiert werden. (S.14, Abs. 4, mitte)
	Wälder müssen substanzerhaltend bewirtschaftet werden. (S.6, Absolut, 2, mitte)		Ein besonderer Schutz der Stadtbäume sowie der Erhalt von Grünflächen und Blühstreifen tragen zu einem gesunden Umweltklima in der Stadt bei. (S.10, Abs. 4, unten)		Über Sensoren kann der Nährstoffgehalt des Bodens gemessen und punktgenau durch Drohnen gedüngt werden. (S.6, Abs. 2, oben)		Zudem muss bei der Produktion stets der „Cradle-to-Cradle“-Ansatz, also eine geschlossene Kreislaufwirtschaft ohne Abfall, mitgedacht werden. (S. 16, Abs. 4, unten)
	Durch Schaffung eines Bonusystems für den Entzug von CO2 aus der Atmosphäre könnte darüber hinaus ein Anreiz für Aufforstungen geschaffen werden. (S.6, Abs. 2, unten)		Der Belfang sollte bei den Fangquoten mit angerechnet werden. (S.12, Abs. 2, unten)		Durch Genome Editing und grüne Gentechnik wie die CRISPR/Cas-Methode können Pflanzen widerstandsfähiger werden, und dadurch wird weniger Pflanzenschutzmittel verwendet. (S.6, Abs. 2, oben)		
	Einträge in das Grundwasser müssen gemäß dem Verursacherprinzip immer dort reduziert werden, wo eine Gefährdung vorliegt. (S.12, Abs. 3, mitte)		Um die Sauberkeit unseres Grundwassers zu gewährleisten, muss dieses engmaschig kontrolliert werden. (S. 12, Abs. 3, oben)		Durch Wiedervernässung von Mooren können diese wieder als CO2-Senken funktionieren. (S. 6, Abs. 2, mitte)		
	und Maßnahmen zur Aufforstung und dem Erhalt von Hecken und Blühstreifen tragen zum Erhalt der Artenvielfalt bei. (S.14, Abs. 4, oben)		Bei Maßnahmen gegen das Artensterben müssen sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch in der Forts- und Landwirtschaft Arbeitende eingebunden werden. Am wichtigsten ist hierbei der Erhalt geeigneter Lebensräume für die Tiere. (S.14, Abs. 4, unten)		Durch verbesserten Brandschutz sowohl technisch als auch durch Waldbau kann Waldbränden wirksam entgegenwirkt werden. (S.6, Abs. 2, mitte)		
	Blockchainbasierte Verfahren geben Plastikmüll einen Wert. Zum Beispiel kann so Plastikmüll gegen Sozialleistungen oder Geld eingetauscht werden. In Deutschland sehen wir bereits, dass finanzierte Müllsammelungs- und Sortierungssysteme der Schlüssel zu einer sauberen Umwelt sind. (S. 16, Abs. 4, mitte)		Für effektives Recycling sind möglichst sortenreine Stoffströme wichtig. Je besser die Rezyklate sind, umso energiesparender sind die Verfahren. Ressourcen werden geschont und Kunststoffe können ihrer Funktion als Wertstoffe gerecht werden. (S. 16, Abs. 3, mitte)		Die digitale Steuerung und Vernetzung von Verkehrsträgern kann Emissionen deutlich verringern. (S.10, Abs. 4, oben)		
	Gemäß dem Verursacherprinzip müssen die globalen Hersteller für die Entsorgung der Abfälle in die Haftung genommen werden. (S. 16, Abs. 4, mitte)				Im Vordergrund müssen Forschungsvorhaben zur Reinigung von Abwasser, das Mikroplastik enthält, stehen sowie Forschung über Innovationen wie plastikzersetzende Bakterien oder die Blockchain, um Plastik weltweit einen Wert zu geben. (S.12, Abs. 2, oben)		
					Um europäische Fischbestände zu sichern, müssen die Fangtechniken artengerecht angepasst werden. (S.12, Abs. 2, unten)		
					Inbesondere die Nitratmessstellen müssen technisch auf dem aktuellsten Stand sein. (S.12, Abs. 3, oben)		
					Der Einsatz von smarten Technologien in der Landwirtschaft (S. 14, Abs. 4, oben) - bezogen auf Artenvielfalt		
					Die digitale Kreislaufwirtschaft kann einen enormen Beitrag zum Umweltschutz leisten und dabei Ressourcen schonen. (S.16, Abs. 3, oben)		

(Anhang 13: Umweltpolitik; FNS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Dieser Preis beinhaltet das Recht, CO2 auszustößen, welches vor der Einführung von Steuern oder Emissionsberechtigungen keinen ökonomischen Wert hätte: Jeder dürfte unbegrenzt CO2 emittieren. (S. 4, A. 3, mitte)		Zwar führt ein solcher nationaler Mindestpreis zu einer Verteuerung der Zertifikate innerhalb eines Landes, trägt aber nicht tatsächlich zum Klimaschutz bei. Werden nur national Emissionen eingespart, verlagern sich die freigeordneten Zertifikate in andere Länder, in denen dann mehr emittiert wird. (S. 6, A. 3, unten)		aber ihr Effekt wird durch die hohe Anzahl gefahrener Kilometer und immer schwerere Fahrzeuge überkompensiert. (S.4, A. 5, unten)		aber ihr Effekt wird durch die hohe Anzahl gefahrener Kilometer und immer schwerere Fahrzeuge überkompensiert. (S.4, A. 5, unten)
			Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts hat der Gesetzgeber in Deutschland kein allgemeines Steuererfindungsrecht ⁵³ , sodass eine CO2-Emissionsteuer ohne Verfassungsänderung mit den entsprechenden Mehrheiten in Bundestag und Bundesrat ausscheidet. (S. 9, A.4, unten)				

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Ein Emissionshandel ist somit eine Marktösung mit dem Ziel ein festgelegtes und politisch vorgegebenes Umweltziel mit geringen volkswirtschaftlichen Kosten zu erreichen. (S. 6, A. 1, mitte)		An dieser Stelle braucht es staatliche Eingriffe, damit die Märkte wieder effizient funktionieren und von den Verursachern des Ausstoßes von CO2 ein angemessener Preis hierfür gezahlt wird. (S. 4, A. 3, unten)		Moderne Heizungsanlagen und bessere Wärmedämmung können zur Minderung von Emissionen beitragen. (S.4, A. 5, mitte)		Um Klimawandel und Umweltschäden entgegenzuwirken, sind Mechanismen zur CO2-Reduzierung unerlässlich. (S. 4, A. 1, oben)
	Ein weiteres großes Potenzial dieser Einnahmen liegt aber auch darin, dass sie zweckgebunden in klimapolitische Maßnahmen fließen könnten, wie beispielsweise zur Forschungsförderung neuer Klimatechnologien. (S.7, A.2, mitte)		Um den steigenden Emissionen insbesondere im Verkehrsbereich entgegenzuwirken, ist eine Ausweitung des EU-ETS notwendig. (S.7, A.3, oben)		Zwar gibt es sparsamere Motoren, (S.4, A. 5, mitte)		
	Eine CO2-Steuer hat (theoretisch) eine sofortige Lenkungswirkung, da sie unverzüglich greift und so Auswirkungen auf das Verhalten von Unternehmen und Privathaushalten durch höhere Preise hat. (S.9, A.1, oben)						

(Anhang 14: CO2-Emissionshandel vs. CO2-Steuer; FNS)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Die dafür benötigte Umstellung der Wirtschaft geht mit einem enormen Finanzierungsbedarf einher. (S.3, links oben)						

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
	Durch stärkere Transparenzpflichten, in Verbindung mit weiteren europäischen Rechtsakten, sollen Finanzdienstleister, Verbraucher:innen und Investor:innen gezielter in nachhaltigere Finanzprodukte investieren können. (S.3, rechts oben)						

(Anhang 15: Sustainable Finance; Hans-Böckler-Stiftung)

Barriers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
demokratische Kultur in den Betrieben von Nöten, um die Interessenkonflikte im Zuge der Transformation verhandeln zu können (Höhn 2022: S. 5f.)	Millionen Häuser, Verwaltungs- und Fabrikgebäude müssen gedemmt werden (Höhn 2022: S. 3)		Planungsverfahren und Genehmigungsverfahren dauern viel zu lange z.B. bei Stromleitungen (Höhn 2022: S. 3)		Wind- und Solarparks, Fernleitungen sowie neue Speicher für den hochexplosiven Wasserstoff (Höhn 2022: S. 4f.)		immer größer werdende und von Quantencomputer gesteuerte Konzernen habe immer mehr Macht und die Mitbestimmung der Arbeiter bzw. der Gesellschaft nimmt ab (Höhn 2022: S. 10f.)
	nahezu die gesamte Autoflotte der Deutschen ist zu erneuern (Höhn 2022: S. 3)		schwache Initiativen für mehr Mitbestimmung, obwohl die Energiewende auf Mitbestimmung der Gesellschaft angewiesen ist (Höhn 2022: S. 21f.)				es gibt eine gewisse Asymmetrie zwischen dem, was getan werden soll und dem, wie es auch gut gelingen kann (Höhn 2022: S. 44)
	zehntausend Kilometer Stromnetze werden benötigt (Höhn 2022: S. 3)						Der Fortschritt muss bei den Menschen ankommen: bezahlbarer Wohnraum, gute Arbeitsbedingungen, Aufstiegs Optionen und Partizipationsmöglichkeiten (Höhn 2022: S. 45)
	Alein den größten deutschen Autobauern kostet die Energiewende 73 Milliarden Euro (Höhn 2022: S. 8)						
	Der Schutz der Beschäftigung durch Betriebsräte und Tarifverträge hat nach der Pandemie einen Tiefstand erreicht (Höhn 2022: S. 45)						

Enablers							
Economic		Political		Technological		Societal	
Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material	Ideational	Material
bis 2050 1,85 Milliarden an Investitionsvolumen für die Transformation (Höhn 2022: S. 3)		deliberative Demokratie als Schlüsselkonzept zur Überwindung von Problemen im Zuge der Energiewende (Höhn 2022: S. 29)		Milliardenschwere Technologieförderprogramme der EU und der Bundesregierung (Höhn 2022: S. 6)		Die Transformation kann dazu genutzt werden, neben den Gewerkschaften auch die demokratische Zivilgesellschaft mehr zu beteiligen (Höhn 2022: S. 45)	
		Partizipative Gremien wie Bürgerräte können die repräsentativ gewählten Gremien unterstützen und somit Mitbestimmung sichern (Höhn 2022: S. 39f.)		Die KI übernimmt ganze Fabriken: immer leistungsfähigere Computer - ausgestattet mit künstlicher Intelligenz - bewältigen immer komplexere Aufgaben (Höhn 2022: S. 9)		Symbiose von technologischer und demokratischer Transformation kann zur Entstehung eines neuen Gesellschaftsvertrages führen (Höhn 2022: S. 45)	

(Anhang 16: Von der technologischen zur demokratischen Transformation; Hans-Böckler-Stiftung)

8 Anti-Plagiats-Erklärung

Hiermit versichern wir, dass das vorliegende Forschungsprojekt über *EU 1.5° Lifestyles – qualitative Inhaltsanalyse von exemplarischen Schriften politischer Stiftungen* selbstständig verfasst worden ist, dass keine anderen Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen benutzt worden sind und dass die Stellen der Arbeit, die anderen Werken – auch elektronischen Medien – dem Wortlaut oder Sinn nach entnommenen wurden, auf jeden Fall unter Angabe der Quelle als Entlehnung kenntlich gemacht worden sind.

07.04.2022, J. Müller v.L. F. J.

(Datum, Unterschrift)