Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Umwelt Bundesamt

Umweltbewusstsein in Deutschland 2018

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
Referat Öffentlichkeitsarbeit, Online-Kommunikation, Social Media · 11055 Berlin
E-Mail: buergerinfo@bmu.bund.de · Internet: www.bmu.de

Umweltbundesamt (UBA)
Wörlitzer Platz 1 · 06844 Dessau-Roßlau
E-Mail: buergerservice@uba.de · Internet: www.umweltbundesamt.de

Redaktion
BMU, Referat G II 1: Heike Williams, Dr. Rainer Benthin
UBA, Fachgebiet I 1.4: Dr. Angelika Gellrich

Gestaltung
Volker Haese, Bremen

Druck
Druckhaus Berlin-Mitte

Bildnachweise
Seite 6: BMU/photothek/Thomas Trutschel
Seite 7: UBA/Photostudio D29

Stand
Mai 2019

1. Auflage
7.500 Exemplare

Bestellung dieser Publikation
Publikationsversand der Bundesregierung
Postfach 48 10 09 · 18132 Rostock
Tel.: 030 / 18 272 272 1 · Fax: 030 / 18 10 272 272 1
E-Mail: publikationen@bundesregierung.de
Internet: www.bmu.de/publikationen

Hinweis
Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Gedruckt auf Recyclingpapier.

Umweltbewusstsein in Deutschland 2018

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage

„Umweltbewusstsein in Deutschland“ ist eine Studie, die das Bundesumweltministerium alle zwei Jahre gemeinsam mit dem Umweltbundesamt herausgibt.

Bearbeitet wurde die Studie von Dr. Frieder Rubik, Ria Müller, Richard Harnisch (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Projektleitung), Dr. Brigitte Holzhauer (Holzhauerei), Michael Schipperges (Sociodimensions), Dr. Sonja Geiger (Technische Universität Berlin).

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Bundesumweltministerium 6

Vorwort Umweltbundesamt 7

1. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick 8
   1.1 Umwelt- und Klimaschutz im Zeitverlauf 9
   1.2 Energie, Landwirtschaft und Verkehr – Schlüsselbereiche für Umwelt- und Klimaschutz 10
   1.3 Kenngrößen für Umweltbewusstsein 11
   1.4 Unterschiedlicher Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz in den sozialen Milieus 11
   1.5 Interpretation der Ergebnisse: Ein starker Ruf nach geteilter Verantwortung 12

2. Umwelt- und Klimaschutz im Alltagsbewusstsein 16
   2.1 Umwelt- und Klimaschutz unter Top-Herausforderungen 17
   2.2 Umwelt- und Klimaschutz grundlegend, um Zukunftsaufgaben zu lösen 18
   2.3 Umwelt- und Klimaschutz soll übergeordnete politische Bedeutung erhalten 19
   2.4 Umweltqualität wird als schlechter im Vergleich zu früher eingeschätzt 21
   2.5 Große Unzufriedenheit mit dem umweltpolitischen Engagement relevanter Akteure 22
   2.6 Soziale Milieus: Unterschiedliche Einschätzungen 24
   2.7 Resümee – Wunsch nach mehr Umwelt- und Klimaschutz 26

3. Energiewende 28
   3.1 Bisherige Umsetzung der Energiewende zu langsam und Kosten sozial ungerecht verteilt 29
   3.2 Regierung, Industrie und Bevölkerung: Die Energiewende gelingt nur als Gemeinschaftswerk 33
   3.3 Engagement für die Energiewende bisher begrenzt, zugleich vielfältige Potenziale vorhanden 35
   3.4 Soziale Milieus: Grundsätzliche Zustimmung, aber divergierende Ansichten zur Energiewende 37
   3.5 Resümee – Bevölkerung befürwortet Energiewende und Strukturwandel 39

4. Landwirtschaft 40
   4.1 Negative Umweltwirkungen der Landwirtschaft werden stark kritisiert 41
   4.2 Von Landwirtschaft und Agrarpolitik werden andere Prioritäten erwartet 43
   4.3 Engagement einflussreicher Akteure für nachhaltige Landwirtschaft kritisch beurteilt 47
   4.4 Politische Maßnahmen für umweltfreundlichere Landwirtschaft stark befürwortet 48
   4.5 Bei Ernährung und Lebensmittelkauf auf Nachhaltigkeit Einfluss nehmen 50
   4.6 Unterschiedliche Erwartungen an die Landwirtschaft in den sozialen Milieus 52
   4.7 Resümee – Landwirtschaft stärker in Einklang mit Umwelt- und Klimaschutz bringen 54

5. Mobilität 55
   5.1 Um seine Klimaziele zu erreichen, braucht Deutschland eine Verkehrswende 55
   5.2 Autonutzung konstant, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads nehmen leicht zu 56
   5.3 Wahl des Verkehrsmittels stark vom Wohnort abhängig 57
   5.4 Auto, Fahrrad oder Öffentliche? Die Motive sind unterschiedlich 58
   5.5 Große Zustimmung für stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs 60
   5.6 Soziale Milieus: Unterschiedliche mobilitätsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen 63
   5.7 Resümee – Zu einer Verkehrswende ist es noch ein weiter Weg 66

6. Kenngrößen des Umweltbewusstseins ... 67
6.1 Was ist Umweltbewusstsein und wie kann man es messen? ... 67
6.2 Starke Zusammenhänge von Umweltaffekt und -kognition, schwächere mit Umweltverhalten. ... 68
6.3 Unterschiede im Umweltbewusstsein nach Geschlecht und sozialen Milieus ... 71

7. Soziale Milieus ... 73
7.1 Traditionelle Milieus: Festhalten am Bekannten und Bewährten ... 75
7.2 Etablierte Milieus: Leistungs- und erfolgsorientiert ... 76
7.3 Bürgerlicher Mainstream: Sicherheit und Harmonie im Privaten ... 77
7.4 Prekäre Milieus: Alltagsbewältigung als zentrale Herausforderung ... 78
7.5 Kritisch-kreative Milieus: Aufgeklärt, weltoffen und tolerant. ... 79
7.6 Junge Idealistische: Wollen am sozial-ökologischen Wandel mitwirken ... 80
7.7 Junge Pragmatische: An beruflichem Erfolg und gutem Lebensstandard orientiert ... 81
7.8 Junge Distanzierte: Große Distanz zu politischen und gesellschaftlichen Themen ... 82

8. Konzept und Methodik der Studie ... 83

Abbildungsverzeichnis ... 88

Tabellenverzeichnis ... 89

Literaturverzeichnis ... 89

Anmerkungen ... 92

Abkürzungsverzeichnis ... 94

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

wie kaum ein anderer Politikbereich lebt Umweltpolitik von aktiver Teilhabe und Akzeptanz. Erfreulicherweise lässt sich insgesamt feststellen, dass Umwelt- und Klimaschutz hierzulande fest in den Köpfen verankert ist und sich viele Menschen dafür engagieren.

Wir erleben derzeit weltweit Schulstreiks für Klimaschutz, Volksbegehren zum Insektenschutz und viele Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die ihre Stimme erheben und unser Wissen vom Klimawandel mit fundierten Analysen mehren. Gleichzeitig gibt es aber auch politische Umbrüche, begleitet von Fake News, Klimawandelleugnungen und globalen Machtverschiebungen.

Ich bin davon überzeugt, dass ein effektiver Umwelt- und Klimaschutz in dieser Zeit nur als gesamtgesellschaftliche Aufgabe gelingen kann. Die Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, damit der Wandel hin zu einer dekarbonisierten Welt sozial gerecht gestaltet werden kann. Das kann nur gelingen, wenn aus Betroffenen Beteiligte werden, wenn die Bürgerinnen und Bürger informiert und mitgenommen werden.

Seit über 20 Jahren befragen wir die deutsche Bevölkerung nach ihrer Einstellung zu Umweltthemen, zur Wahrnehmung der Umweltqualität und dazu, wie Lebensstile sich entwickeln. Wir erheben diese Daten, um die Interessen der Bürgerinnen und Bürger bei umweltpolitischen Maßnahmen und Gesetzen besser berücksichtigen zu können.

Die Ergebnisse der Umweltbewusstseinsstudie 2018 bestätigen, dass Umwelt- und Klimaschutz nicht als einzelner Politikbereich betrachtet werden darf. Vielmehr müssen die Auswirkungen in nahezu allen Bereichen der Gesellschaft von Anfang an mitgedacht werden. Wie wir uns fortbewegen, wie wir uns ernähren, wie wir leben – überall fordern die Befragten von der Politik eine größere Berücksichtigung der Umweltbelange.

Die Studie und die Kritik, dass noch zu wenig passiert, müssen Ansporn für die weitere Arbeit sein. Wichtige Weichenstellungen wie etwa der schrittweise Ausstieg aus der Kohleverstromung und die Einrichtung eines Klimakabinetts sind erfolgt. Weitere Aufgaben wie die Umsetzung der Strukturentwicklung in den Kohleregionen zeigen, dass auch weiterhin viel zu tun ist.

Die aktuelle Umweltbewusstseinsstudie gibt viel Rückenwind dafür, unser Zusammenleben und unsere Zukunft ökologischer und sozialer zu gestalten.

Svenja Schulze
Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

seit mehr als 20 Jahren befragen wir für die Umweltbewusstseinsstudie regelmäßig Menschen in Deutschland. Die so entstehenden Zeitreihen zeigen, wie sich Einstellungen zum Umweltschutz und die Wahrnehmung der Umweltqualität über die Jahre entwickeln.

Wie wertvoll ein solcher Datenschatz ist, macht die aktuelle Studie deutlich – die Ergebnisse verstehe ich als klaren Auftrag, umweltpolitische Themen stärker in den Fokus zu rücken. Nur noch 60 Prozent der Befragten bewerten den Zustand der Umwelt in Deutschland als sehr gut oder recht gut. Das ist der geringste Wert seit dem Jahr 2000 – bei der letzten Befragung im Jahr 2016 waren es noch 75 Prozent. Dass es der Umwelt in vielen Bereichen nicht gut geht, erkennen also immer mehr Menschen – inzwischen auch in ihrer unmittelbaren Lebenswelt. Der extrem trockene Sommer 2018 hat die Folgen des globalen Klimawandels auch in Deutschland erfahrbar gemacht. Das Insektensterben, die Diskussion um die Luftqualität in den Städten oder der Plastikmüll in den Meeren führen auch uns in Deutschland vor Augen, wie sehr unsere natürlichen Lebensgrundlagen gefährdet sind.

Hinzu kommt, dass die Befragten das Engagement wichtiger Akteure für den Umwelt- und Klimaschutz im Jahr 2018 schlechter bewerten als in allen früheren Erhebungen. So sind nur noch 14 Prozent der Befragten der Auffassung, dass die Bundesregierung genug tut, um den akuten Umweltproblemen entgegenzutreten. Für die Industrie sind die Werte noch schlechter: Nur acht Prozent sind der Meinung, die Industrie tue genug, um die Umwelt zu schützen. Auch diese Werte markieren einen neuen Tiefstand. Offenbar ist nicht nur die Sorge um den Zustand der Umwelt gewachsen, sondern auch die Unzufriedenheit mit den Anstrengungen, die bisher zu ihrem Schutz unternommen werden.

Was mich trotzdem optimistisch stimmt: Die Menschen in Deutschland sind sich bewusst, dass wir dringend und umfassend handeln müssen, um unsere Lebensgrundlagen zu schützen. So schätzen rund zwei Drittel der Befragten unserer aktuellen Studie den Umwelt- und Klimaschutz als eine sehr wichtige Herausforderung ein – elf Prozentpunkte mehr als im Jahr 2016. Und sie wünschen sich, dass dem Umwelt- und Klimaschutz in der Energie-, Verkehrs- und Landwirtschaftspolitik weit mehr Priorität eingeräumt wird als bisher.

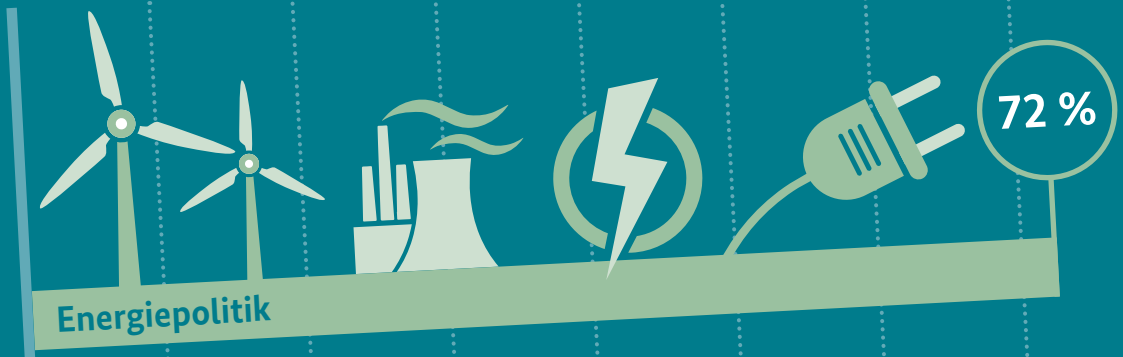
Ich verstehe die Ergebnisse unserer Studie als einen Aufruf an alle Akteure unserer Gesellschaft – sei es in Politik, Wirtschaft oder Zivilgesellschaft – ihr Handeln stärker auf das Wohl von Mensch und Umwelt auszurichten. Damit auch nachfolgende Generationen eine gesunde, intakte und lebenswerte Umwelt vorfinden.

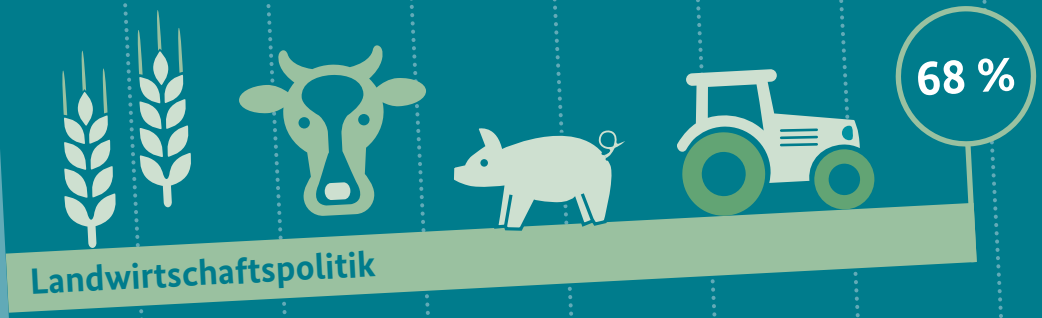
Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Maria Krautzberger
Präsidentin des Umweltbundesamtes

1. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

Umwelt- und Klimaschutz soll eine übergeordnete Bedeutung haben in der …





1.1 Umwelt- und Klimaschutz im Zeitverlauf

Umwelt- und Klimaschutz bleibt für die Menschen eine prioritäre Herausforderung

Welchen Stellenwert hat Umwelt- und Klimaschutz für die Menschen in Deutschland angesichts anderer aktueller Probleme? Die Teilnehmenden der Umweltbewusstseinsstudie waren aufgefordert zu bewerten, wie wichtig sie zehn verschiedene gesellschaftliche Herausforderungen finden, die ihnen in einer Liste vorgegeben waren. Umwelt- und Klimaschutz stufen 64 Prozent als sehr wichtige Herausforderung ein und geben ihm eine ähnlich hohe Bedeutung wie den beiden Top-Themen Bildung (69 Prozent) und soziale Gerechtigkeit (65 Prozent). All diese Anliegen haben im Vergleich zu der vorherigen Befragung im Jahr 2016 an Bedeutung zugewonnen, Umwelt- und Klimaschutz liegt um elf Prozentpunkte höher. Themen, die die Menschen damals zuerst nannten – Kriege/Terrorismus, Zuwanderung/Migration sowie Kriminalität/öffentliche Sicherheit – haben teilweise deutlich an Aufmerksamkeit verloren, sind aber noch immer für viele sehr wichtig.

→ Kapitel 2.1

Erforderlich: Umwelt- und Klimaschutz in zentrale Politikfelder integrieren

Ein zukunftsweisender Umwelt- und Klimaschutz erfordert vielfältige Anstrengungen. In den Schlüsselbereichen Energie, Landwirtschaft und Verkehr bedarf es grundlegender Veränderungen, wie das Integrierte Umweltprogramm 2030 des Bundesumweltministeriums[1] herausstellt. Diese Notwendigkeit sehen auch die Befragten. Über zwei Drittel sind der Meinung, dass Umwelt- und Klimaschutz in der Energie- und Landwirtschaftspolitik eine übergeordnete Bedeutung haben sollte, für die Verkehrs- und Städtebaupolitik meinen dies über 50 Prozent.

Die Bedeutung, die Umwelt- und Klimaschutz beigemessen wird, um andere politische Aufgaben zu bewältigen, bleibt auf hohem Niveau. Die Mehrheit der Befragten sieht Umwelt- und Klimaschutz als nötig an, um Zukunftsaufgaben zu meistern, Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und Arbeitsplätze zu schaffen. Ein Fünftel der Befragten meint aber, dass es zunächst Fortschritte bei der sozialen Gerechtigkeit geben muss, bevor Umwelt- und Klimaschutz zum Zuge kommen kann – und 27 Prozent halten zumindest Kompromisse zugunsten sozialer Gerechtigkeit für erforderlich. 39 Prozent – und damit etwas mehr als 2016 – meinen allerdings, dass ein hinreichender Umwelt- und Klimaschutz eine grundlegende Bedingung darstellt, um die soziale Gerechtigkeit zu verbessern.

→ Kapitel 2.2 und 2.3

Lokale und bundesweite Umweltverhältnisse werden als schlechter eingeschätzt

Bereits frühere Studien zeigten, dass die Befragten besorgt sind über den Umweltzustand weltweit. Dies ergibt auch diese Befragung: Über 90 Prozent schätzen ihn als sehr oder eher schlecht ein. Neu ist aber, dass die Befragten auch die Umweltqualität hierzulande deutlich schlechter beurteilen: Den Zustand der Umwelt am eigenen Wohnort empfinden 2018 zwar 71 Prozent als recht oder sehr gut, dies sind jedoch acht Prozentpunkte weniger als 2016. Bezogen auf Deutschland sehen es nur noch 60 Prozent so – 15 Prozentpunkte weniger als vor zwei Jahren.

→ Kapitel 2.4

Die Menschen sind unzufrieden mit dem, was relevante Akteure für die Umwelt leisten

Wird genug getan, um Umwelt und Klima zu schützen? Die Studie zeigt eine große Unzufriedenheit der Menschen mit relevanten Akteuren, deren Engagement sie als deutlich schlechter einstufen als bei der letzten Befragung im Jahr 2016. Einzige relative Ausnahme: Den Umweltverbänden attestieren 71 Prozent der Befragten, dass sie genug oder eher genug für den Umwelt- und Klimaschutz tun – 2016 sahen dies noch 80 Prozent so. Für andere Akteure hat sich die Zustimmung in etwa halbiert: Bei Städten und Gemeinden von 49 auf 24 Prozent, bei der Bundesregierung von 34 auf 14 Prozent und bei der Industrie von 15 auf acht Prozent. Auch die Einschätzung, dass die Bürgerinnen und Bürger (eher) genug tun, hat sich von 36 Prozent 2016 auf nun 19 Prozent beinahe halbiert. Damit schätzen die Menschen alle Akteure, mit Ausnahme der Umweltverbände, so schlecht wie noch nie hinsichtlich ihres Einsatzes für Umwelt- und Klimaschutz ein.

→ Kapitel 2.5

1.2 Energie, Landwirtschaft und Verkehr – Schlüsselbereiche für Umwelt- und Klimaschutz

Energiesektor: Kein Ausruhen – Energieversorgung zügig umfassend umbauen

Den Zielen der Energiewende stimmen die Befragten mehrheitlich zu. Die Befragung zeigt aber, dass sie vielen zu langsam vorangeht – 43 Prozent stimmen dem voll und ganz zu und 38 Prozent eher. Die Hälfte der Befragten findet es besonders wichtig, dass Treibhausgasemissionen zügig reduziert werden. In diesem Punkt decken sich die Erwartungen größtenteils mit der Wahrnehmung der aktuellen Energiepolitik: 16 Prozent stimmen voll und ganz und 44 Prozent eher zu, dass die Energiewende dazu beiträgt, dass weniger Treibhausgase ausgestoßen werden. Anders sehen es die Befragten bei der Kostenverteilung der Energiewende: Für 35 Prozent der Befragten hat eine sozial gerechte Verteilung der Kosten den höchsten Stellenwert, aber nur sechs Prozent sehen voll und ganz sowie zwölf Prozent eher, dass die Kosten der Energiewende derzeit sozial gerecht verteilt sind.

Auch ansonsten legen die Befragten großen Wert darauf, dass die Politikinstrumente und Maßnahmen der Energiewende sozial gerecht ausgestaltet werden: 68 Prozent stufen es als sehr wichtig ein, dass eine bezahlbare Energieversorgung für alle gewährleistet bleibt, 26 Prozent finden dies eher wichtig. Und 59 Prozent sehen es als sehr wichtig an, dass neue Arbeitsplätze in den von einem Kohleausstieg betroffenen Regionen geschaffen werden, 33 Prozent finden dies eher wichtig.

Ökonomische Maßnahmen, wie der Abbau klimaschädlicher Subventionen, die höhere Besteuerung klimaschädlicher Produkte oder die Förderung der Energieeinsparung in Wohngebäuden, erachtet rund jede und jeder Zweite als sehr wichtig, etwa 30 bis 40 Prozent finden solche Ansätze eher wichtig. Als hauptverantwortliche Akteure für eine gelingende Energiewende sehen 70 Prozent der Befragten die Regierungen von Bund und Ländern. Eine bedeutsame Verantwortung schreiben sie auch der Industrie (44 Prozent) und der Energiewirtschaft (41 Prozent) zu. Etwa die Hälfte erachtet auch den Beitrag von jeder und jedem Einzelnen für die Energiewende als wichtig.

→ Kapitel 3

Landwirtschaft – Umwelt- und Klimaschutz stärken

Die Befragten sind sensibilisiert für die Umweltauswirkungen der Landwirtschaft: Etwa zwei Drittel betrachten den Rückgang der Artenvielfalt bei Pflanzen und Tieren sowie den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln als sehr große Probleme; ein weiteres Viertel empfindet diese als große Probleme. Die Befragten betrachten es als besonders wichtig, dass die Landwirtschaft sie mit hochwertigen und gesunden Lebensmitteln versorgt. Dieser Aufgabe kommt die Landwirtschaft aus Sicht von 15 Prozent der Befragten sehr gut und aus Sicht von 56 Prozent eher gut nach.

Bei anderen Aufgaben sehen die Befragten größere Diskrepanzen zwischen ihrem Anspruch und der wahrgenommenen Realität, insbesondere beim Wohl von Nutztieren sowie dem Schutz von Umwelt und Natur. Für die künftige Landwirtschaft ist 45 Prozent der Befragten Umwelt- und Klimaschutz besonders wichtig. Diese Priorität können aber nur wenige in der gegenwärtigen Landwirtschaftspolitik erkennen. Vielmehr findet eine große Mehrheit, dass sich die Landwirtschaftspolitik in Deutschland an den Interessen der Industrie orientiert – 51 Prozent stimmen dem voll und ganz zu und 35 Prozent eher. Welche Akteure sind am wichtigsten für eine umweltfreundlichere Gestaltung der Landwirtschaft? 54 Prozent nennen Regierungen von Bund und Ländern, 42 Prozent jede und jeden Einzelnen und 41 Prozent die Landwirtinnen und Landwirte.

→ Kapitel 4

Verkehrswende – Notwendigkeit anerkannt, Umsetzung kaum erkennbar

Mobilitätsbedingte Umweltprobleme wie Lärm, Abgase und Feinstaub im Straßenverkehr zu verringern, sieht eine deutliche Mehrheit der Befragten als sehr oder eher wichtig an, nämlich 89 Prozent. Im Alltag herrscht jedoch weiter der motorisierte Individualverkehr vor. 70 Prozent der Befragten nutzen das Auto für Wege im Alltag täglich oder mehrmals in der Woche. Von den regelmäßig Autofahrenden begründen dies 60 Prozent mit alltagspraktischen Erfordernissen wie etwa einer Zeitersparnis oder der Möglichkeit, mehrere im Alltag notwendige Wege miteinander verbinden zu können. Mit dem Fahrrad fährt ein Drittel regelmäßig, dabei sind die Motive anders gelagert: Gesundheit und Fitness, Spaß, Umwelt- und Klimaschutz sowie Kosteneinsparung dominieren. Bei der Nutzung von

öffentlichen Verkehrsmitteln, mit denen 22 Prozent täglich oder mehrmals in der Woche fahren, stehen die Möglichkeit, die Zeit für andere Dinge zu nutzen oder zu entspannen, sowie Umwelt- und Klimaschutzmotive im Vordergrund.

Was sind die Prioritäten der Befragten für eine künftige Entwicklung des Verkehrs? Für die Hälfte hat Umwelt- und Klimaschutz den höchsten Stellenwert. Für 40 Prozent hat oberste Priorität, Wege im Alltag bequem und kostengünstig zurückzulegen. Nur zehn Prozent nennen die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen an erster Stelle. Ihre Prioritäten finden die Befragten nicht in der aktuellen Verkehrspolitik wieder: 52 Prozent der Befragten meinen voll und ganz, dass sich die Verkehrspolitik vor allem an den Interessen der Wirtschaft orientiert, 37 Prozent stimmen dem eher zu. Nur fünf Prozent meinen voll und ganz sowie weitere 22 Prozent eher, dass die Verkehrspolitik am Umwelt- und Klimaschutz ausgerichtet ist. Für eine Verkehrswende sehen 69 Prozent zuerst die Regierungen von Bund und Ländern gefordert, 63 Prozent die Autoindustrie sowie 51 Prozent jede und jeden Einzelnen.

→ Kapitel 5

1.3 Kenngrößen für Umweltbewusstsein

Umweltbewusstsein kann auf verschiedene Arten definiert und erhoben werden. In dieser Studie wurde ein Messinstrument entwickelt, das drei verschiedene Dimensionen abbildet: Umweltaffekt, Umweltkognition sowie Umweltverhalten – also die emotionale Beteiligung, die rationale Einschätzung sowie das aktive Handeln. Für alle drei Teilbereiche wurden je sieben bis acht Fragen entwickelt und deren Antworten zu Kenngrößen verdichtet. Auf einer Skala von null bis zehn erhielten der Umweltaffekt und die Umweltkognition recht hohe Zustimmungswerte von 7,2 und 7,9. Umweltbewusstes Verhalten ist mit 4,6 Punkten weniger stark verbreitet. Die Durchschnittswerte für weibliche Befragte liegen jeweils höher als bei männlichen Befragten. Mit diesem Messinstrument soll in Zukunft Umweltbewusstsein einheitlich erhoben werden, auch um Zeitvergleiche zu ermöglichen.

→ Kapitel 6

1.4 Unterschiedlicher Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz in den sozialen Milieus

Die Einstellungen zu ökologischen Fragen unterscheiden sich zwischen den verschiedenen sozialen Milieus zum Teil deutlich. Allen gemeinsam ist jedoch, dass sie überwiegend Umwelt- und Klimaschutz als eine zentrale Zukunftsaufgabe ansehen.

Die Kenngrößen für das affektive und kognitive Umweltbewusstsein sind in den kritisch-kreativen Milieus und bei den jungen Idealistischen deutlich höher als in anderen Milieus. Auch verhalten sich diese im Alltag umweltbewusster. Diese beiden Milieus beurteilen das Engagement der verschiedenen Akteure mit Ausnahme der Umweltverbände für Umwelt- und Klimaschutz deutlich kritischer, die Umweltqualität tendenziell schlechter. Deutlich positiver als andere bewerten sie den Beitrag, den eine ökologisch orientierte Politik für die Bewältigung weiterer gesellschaftlicher Aufgaben leisten kann. Die Energiewende in Deutschland geht ihnen mehr als anderen zu langsam voran. Umwelt- und Klimaschutz betrachten sie deutlich häufiger als wichtigste Aufgabe der Landwirtschaft, ebenso wie sie als Priorität für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs eine möglichst geringe Belastung von Umwelt und Klima nennen.

Auch in den traditionellen Milieus ist kognitives Umweltbewusstsein und Umweltverhalten überdurchschnittlich ausgeprägt. Dagegen ist das Umweltbewusstsein in den etablierten Milieus, im bürgerlichen Mainstream und bei den jungen Pragmatischen in allen drei Teilbereichen Affekt, Kognition, Verhalten signifikant schwächer als im Durchschnitt. Diese drei Milieus beurteilen auch das Engagement von Bundesregierung, Städten und Gemeinden sowie der Industrie für den Umwelt- und Klimaschutz deutlich positiver und schätzen die Umweltqualität insgesamt besser ein als andere. Umweltbelange der Sektoren Energie, Landwirtschaft und Verkehr sind für diese Milieus unterdurchschnittlich relevant.

Bei Angehörigen der prekären Milieus und der jungen Distanzierten liegen Umweltaffekt und Umweltkognition im Durchschnitt, jedoch ist ihr Umweltverhalten im Alltag deutlich unterdurchschnittlich. Bei der Energie-, Landwirtschafts- und Verkehrspolitik stehen für sie weniger Umwelt und Klima im Vordergrund als Kostengesichtspunkte und eine sozialverträgliche Ausgestaltung.

→ Kapitel 7

1.5 Interpretation der Ergebnisse: Ein starker Ruf nach geteilter Verantwortung

In der Gesamtschau zeigen die Befragungsergebnisse ein sehr bemerkenswertes Muster: Der Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz hat zugenommen. Die Umweltqualität in Deutschland wird schlechter eingeschätzt als in den früheren Befragungen. Der Einsatz relevanter Akteure für Umwelt- und Klimaschutz wird ebenfalls schlechter beurteilt als in den früheren Studien. Vor diesem Hintergrund wird nachvollziehbar, dass die Menschen in Deutschland erwarten, dass Umwelt- und Klimaschutz stärker in andere Politikfelder integriert wird. Die Mehrheit der Befragten hält in den drei zentralen Politikbereichen Energie-, Landwirtschafts- und Verkehrspolitik offenbar einen grundlegenden Politikwechsel für erforderlich. Umwelt- und Klimaschutz soll in diesen Bereichen eine stärkere Rolle spielen und sie auch deutlicher prägen. Den Umwelt- und Klimaschutz als Querschnittsaufgabe derartig auszuweiten, könnte positive Effekte auch für andere Aufgaben schaffen und helfen, Synergien auszubauen, etwa um Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und um Zukunftsaufgaben zu meistern.

Dass die Beurteilung des Einsatzes der relevanten Akteure für Umwelt- und Klimaschutz historische Tiefstwerte erreicht, sollte zu denken geben. Wie können diese gedeutet werden? Zum einen kann es sein, dass die Befragten aufgrund der zunehmenden umweltbezogenen Problemlagen auch steigende Erwartungen an die verantwortlichen Akteure haben, ökologische Problemlösungen zu finden. Zum anderen wird offenbar zunehmend deutlich, dass die bisherigen Anstrengungen nicht ausreichen, um die natürlichen Lebensgrundlagen langfristig und effektiv im erforderlichen Maße zu erhalten. Dass in den letzten Jahren umweltpolitische Erfolge ausblieben, beispielsweise in den Bereichen Klimaschutz oder Luftreinhaltung, trägt vermutlich zu dieser schlechten Bewertung bei.

Es erscheint daher verständlich, dass die Befragten in zentralen umweltpolitischen Bereichen große Diskrepanzen wahrnehmen zwischen den aktuellen Handlungserfordernissen und den tatsächlichen umwelt- und klimapolitischen Handlungserfolgen. Diejenigen, die den Umwelt- und Klimaschutz in den einzelnen Themenbereichen am meisten voranbringen könnten, leisten nach Auffassung der Befragten nicht genug. Die meisten Befragten sehen insbesondere die Bundes- und Landesregierungen in der Verantwortung, mehr für Umwelt- und Klimaschutz zu tun – gerade bei diesen Akteuren besteht eine große Lücke zwischen Erwartung und Handeln. Aber auch wirtschaftliche Akteure wie zum Beispiel die Automobilindustrie sollten aus Sicht der Befragten stärker in die Pflicht genommen werden, ihrer umwelt- und klimapolitischen Verantwortung nachzukommen. Ebenso sehen sich die Bürgerinnen und Bürger selbst in der Pflicht, vermehrt eigene Beiträge zu leisten. Es muss also insgesamt um eine bessere und insbesondere um eine geteilte Übernahme von Verantwortung gehen.

Nichtsdestotrotz ist hier zunächst die Politik gefragt: Sie ist gefordert, ökologisch sinnvolle Rahmenbedingungen zu setzen und eine Vorbildfunktion einzunehmen, gerade auch um der Gefahr eines – vielleicht resignativen – Rückzugs der Bürgerinnen und Bürger zu begegnen. Die Bevölkerung ist durchaus bereit, eigene Beiträge zu leisten. Sie signalisiert vielfach, selbst aktiv werden und verantwortlich handeln zu wollen, etwa beim Investieren in eigene Erneuerbare-Energien-Anlagen oder durch eine Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen wie Bürgerwindparks oder -solarparks. Ebenso können sich viele vorstellen, bei Initiativen für eine nachhaltigere Lebensmittelversorgung mitzumachen, wie etwa Food-Sharing oder solidarischer Landwirtschaft.

Besonders in den Sektoren Landwirtschaft und Verkehr bestehen große Diskrepanzen zwischen den Erwartungen der Befragten und den wahrgenommenen politischen Prioritäten: Diese „Schieflagen“ zu verringern und Umwelt- und Klimaschutz stärker auf die Agenda zu setzen, stellt eine Zukunftsaufgabe für das Regierungshandeln dar. Bei der Energiewende wird ebenfalls mehr Tempo angemahnt, auch wenn diese ansonsten hohe Zustimmung seitens der Menschen in Deutschland findet. Dass eine starke Rolle der Politik in Zukunft Akzeptanz finden wird, darauf deutet auch die hohe Zustimmung zu politischen Maßnahmen hin, um Umweltbelastungen zu verringern. Diese kann auch als ein Aufruf an die Regierung verstanden werden, politische Verantwortung wahrzunehmen und die Rahmenbedingungen für eine Energie-, Landwirtschafts- und Verkehrswende politisch im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes zu gestalten. Besondere Aufmerksamkeit sollte dabei Fragen der sozialen Gerechtigkeit zukommen.

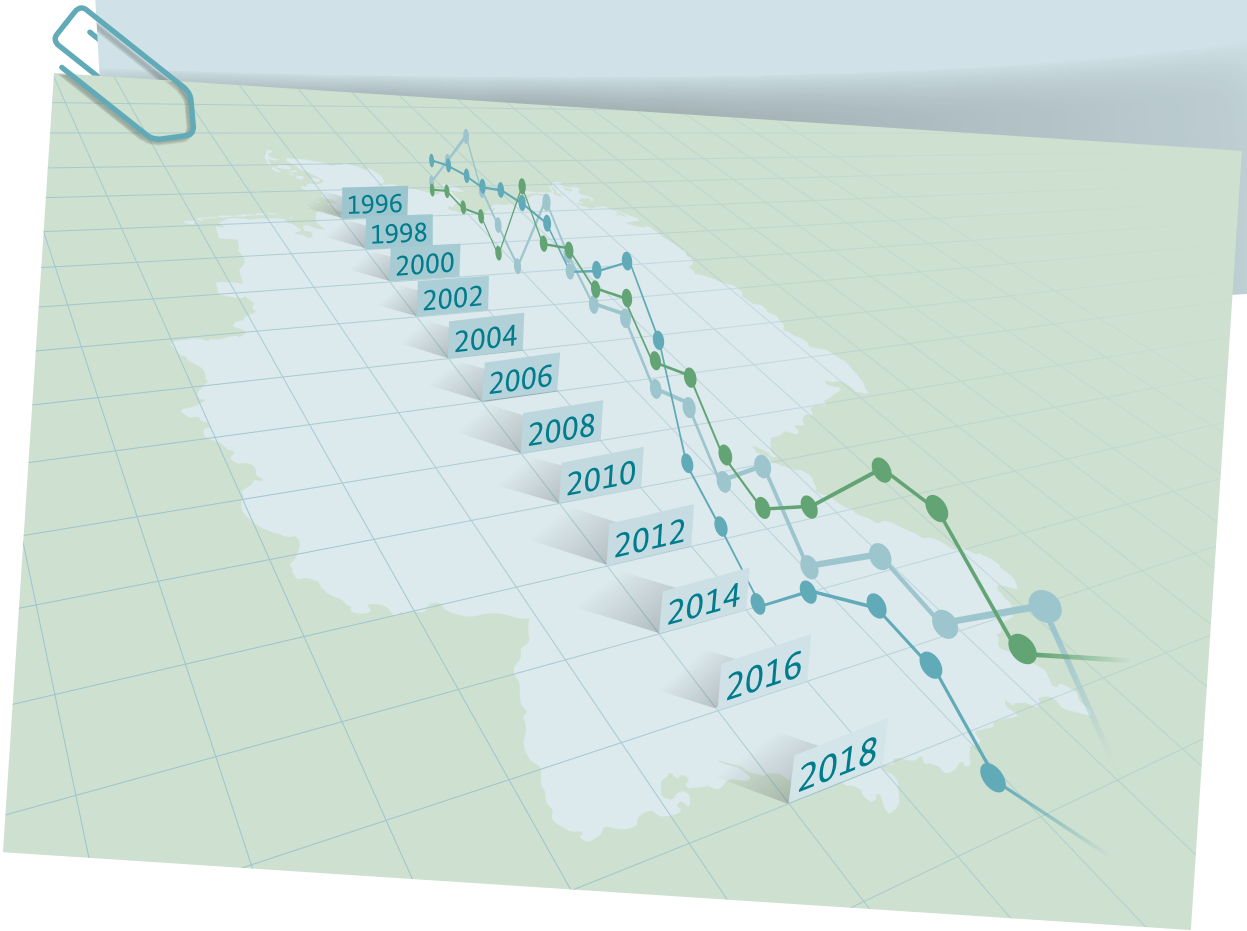
Die zwölfte Umweltbewusstseinsstudie

Seit 1996 wird im Zweijahresrhythmus das Umweltbewusstsein und Umweltverhalten der Bevölkerung in Deutschland erforscht. Die Umweltbewusstseinsstudien tragen dazu bei, eine sozialwissenschaftlich fundierte Grundlage für die Umweltpolitik und Umweltkommunikation bereitzustellen.

Wie bei den Umweltbewusstseinsstudien von 2014 und 2016 wurde auch 2018 die Repräsentativerhebung internetbasiert durchgeführt. Personen, die das Internet sonst nicht nutzen, wurden mit Hilfe von Tablets beziehungsweise Set-Top-Boxen befragt, die dem Haushalt zur Verfügung gestellt wurden. Die Repräsentativität der Stichprobe für die deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 14 Jahren ist methodisch sichergestellt.

Die Repräsentativerhebung wurde auf zwei Befragungen aufgeteilt und im August und September 2018 durchgeführt. Hinzu kam eine kurze Nacherhebung, die im Dezember 2018 stattfand. In jede Befragung wurde eine Stichprobe von rund 2.000 Personen einbezogen. Die Stichproben sind im Hinblick auf ihre Struktur identisch, es handelt sich aber nicht um dieselben Personen. Sie sind vergleichbar hinsichtlich der Methode der Stichprobenziehung und der Zusammensetzung nach Geschlecht und anderen Merkmalen.

Vor der repräsentativen Erhebung wurde eine qualitative Studie im Format von ausgedehnten Gruppendiskussionen durchgeführt. Mit männlichen und weiblichen Befragten aus allen sozialen Milieus und allen Altersgruppen wurden insbesondere umweltpolitische Fragen aus den Bereichen Mobilität, Landwirtschaft und Energie sowie hierbei relevante Verantwortlichkeiten intensiv diskutiert. Die qualitativen Einsichten wurden genutzt, um die Fragen der Repräsentativerhebung auszugestalten und die Daten zu interpretieren. Außerdem wurden im Vorfeld der Repräsentativbefragung zwei Pre-Tests mit jeweils 500 Befragungspersonen durchgeführt. Diese dienten dazu, das Instrument zu den Kenngrößen des Umweltbewusstseins und neu entwickelte Fragen zu überprüfen.



Soziale Milieus als Interpretationshintergrund

Für die Umweltpolitik und Umweltkommunikation ist es wichtig zu wissen, welche Einstellungen und Erwartungen unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen haben. Daher wurde in die Umweltbewusstseinsstudie 2018 – wie schon in die Vorgängerstudien seit 2008 – ein Modell sozialer Milieus integriert. Soziale Milieus fassen Gruppen von Menschen zusammen, die sich in Bezug auf ihre Lebenseinstellung und ihren Lebensstil ähnlich sind.

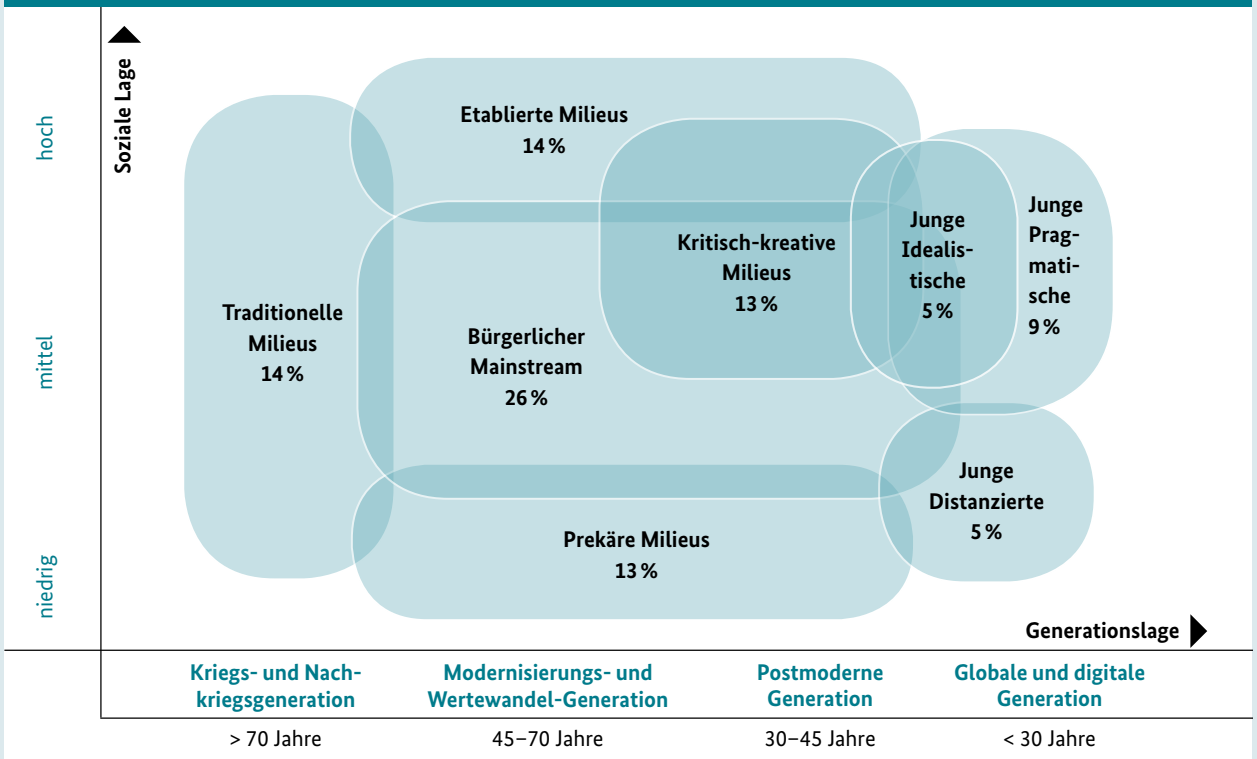
Für die vorliegende Studie wurde das Modell der sozialen Milieus von Sociodimensions herangezogen.[2] Es bezieht die soziale Lage unterschiedlicher Gesellschaftsschichten und die sozio-historischen Erfahrungen verschiedener Generationen ebenso ein wie grundlegende Einstellungen und Wertorientierungen. Das Modell wurde 2018 im Bereich der jungen Generation weiter ausdifferenziert und um verschiedene Jugendmilieus erweitert.

Eine grafische Darstellung der sozialen Milieus zeigt Abbildung 1. Darin werden die Milieugruppen entsprechend ihrer Schwerpunkte positioniert: auf der Vertikalen nach der sozialen Lage und auf der Horizontalen nach Generationszugehörigkeit. Da sich in der sozialen Wirklichkeit nicht jede und jeder Einzelne immer eindeutig einer Gruppe zuordnen lässt, zeigt die Grafik auch Überschneidungsbereiche, die andeuten, dass es zwischen den sozialen Milieus fließende Übergänge und Mischformen gibt.

In der Übersicht auf Seite 15 werden Grundorientierung und Lebensstil der sozialen Milieus skizziert.[3] Eine verdichtete Darstellung der Ergebnisse für die einzelnen sozialen Milieus findet sich in Kapitel 7; einzelne milieuspezifische Befunde zu den Schwerpunktthemen Energie, Landwirtschaft und Mobilität werden in den entsprechenden Abschnitten der jeweiligen Kapitel 3, 4 und 5 berichtet.

→ **Kapitel 3, 4, 5 und 7**

Abbildung 1: **Soziale Milieus in Deutschland 2018**



Repräsentativerhebung bei 4.038 Befragten, 1. und 2. Befragungswelle aggregiert, Stichprobe ab 14 Jahren
(Anteile der sozialen Milieus im Modell von Sociodimensions in Prozent der Stichprobe, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

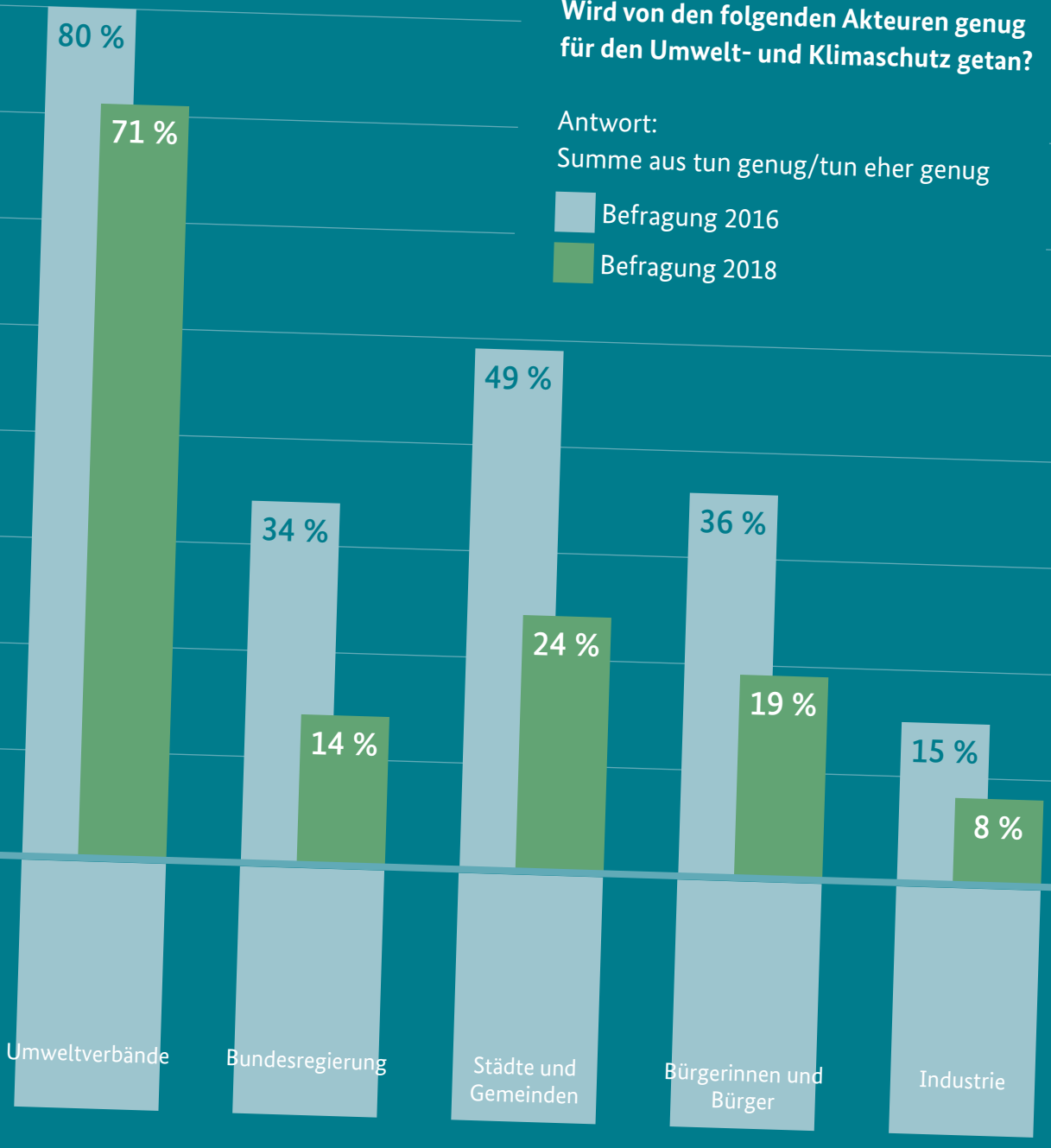
Milieu und Lebensmotto	Kurzbeschreibung
Traditionelle Milieus *„Hoffentlich bleibt alles so, wie es ist“*	Ältere Personen (meist über 70 Jahre); überdurchschnittlich viele Frauen; unterschiedliche soziale Lagen; Teil-Milieus: gehoben-konservativ, kleinbürgerlich, traditionelle Arbeiter. Sicherheit, Ordnung und Stabilität sind wichtig. Wunsch, das Gewohnte zu bewahren; sparsam und verzichtsbereit.
Etablierte Milieus *„Auf das Erreichte stolz sein und es genießen“*	Mittlere und höhere Altersgruppen im Alter von 40 bis 70 Jahren; etwas mehr Männer; mittleres bis hohes Formalbildungsniveau und gehobene bis sehr hohe Haushaltseinkommen. Sehen sich als Leistungsträger der Gesellschaft. Beruflicher Erfolg und hoher Lebensstandard sind selbstverständliche Ansprüche; wirtschaftliche Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sind wichtige Maßstäbe.
Bürgerlicher Mainstream *„Dazugehören und integriert sein“*	Meist mittlere soziale Lagen; überrepräsentiert in der Altersgruppe von 40 bis 70 Jahren. Sicherheit und Harmonie im Privaten sind wichtig. An Komfort und Convenience orientiert. Ausgeprägtes Preis-Leistungs-Bewusstsein. Selbstbild als Mitte der Gesellschaft. Leistungsbereit, um den sozialen Status zu erhalten, jedoch zunehmend Ängste vor sozialem Abstieg.
Prekäre Milieus *„Über die Runden kommen und nicht negativ auffallen“*	Meist einfache Formalbildung und sehr geringe bis geringe Einkommen; Altersgruppen ab 40 Jahren überrepräsentiert. Teilhabe an Konsum und sozialem Leben stark eingeschränkt. Sehen sich selbst als Verlierer der Modernisierung. Blicken pessimistisch in die Zukunft.
Kritisch-kreative Milieus *„Die Dinge kritisch hinterfragen; verantwortlich und sinnvoll leben“*	Breites Altersspektrum von 30 bis 70 Jahren; mittlere und höhere Formalbildung; mittlere bis gehobene Einkommen; Frauen deutlich überrepräsentiert. Aufgeklärt, weltoffen und tolerant. Postmaterielle Grundorientierung. Streben nach Selbstverwirklichung und Unabhängigkeit von Normen und Konventionen. Großes Interesse an gesellschaftlichen und kulturellen Themen. Selbstbild als kritisches Gewissen der Gesellschaft.
Junge Idealistische *„Nachhaltig leben und die Welt zu einem besseren Ort machen“*	Überwiegend 14 bis 30 Jahre; deutlich mehr junge Frauen; meist hohe Formalbildung. Meist (noch) geringe oder keine eigenen Einkommen, aber Elternhäuser mit überdurchschnittlichen Einkommen; überwiegend großstädtisches Milieu. Toleranz, Respekt und Vielfalt bedeuten ihnen viel. Nachhaltigkeit und Umweltbewusstheit sind essenzielle Bestandteile ihres Selbstbilds. Bereit, sich sozial und ökologisch zu engagieren und dies, wenn möglich, mit ihrem Beruf zu verbinden. Reisen gerne, wollen die Welt kennenlernen und neue Erfahrungen machen.
Junge Pragmatische *„Flexibel sein und Chancen wahrnehmen“*	Altersgruppe 14 bis 30 Jahre; unter 20-Jährige deutlich überrepräsentiert; mehr junge Männer; mittlere Reife/Abitur oder noch in Schulausbildung; etwa ein Drittel berufstätig. Mehrheitlich noch im Elternhaus (dieses oft mit gehobenen und höheren Einkommen). Beruflicher Erfolg und guter Lebensstandard sind ihnen wichtig. Erachten Wirtschaftswachstum als nötig, um gute gesellschaftliche Verhältnisse zu sichern. Modernste Technik, Auto, Kleidung nach neuester Mode und (Fern-)Reisen sind für sie wichtige Konsumansprüche.
Junge Distanzierte *„So gut es geht mein eigenes Ding machen“*	Altersgruppe 14 bis 30 Jahre; ausgeglichenes Geschlechterverhältnis; Hauptschulabschluss und mittlere Reife überrepräsentiert; knapp die Hälfte ist erwerbstätig, Schwerpunkt auf einfachen Tätigkeiten; überdurchschnittlich viele Arbeitslose; überwiegend geringe Einkommen (sowohl eigene als auch der Eltern). Haben Ansprüche auf aus ihrer Sicht Wesentliches reduziert: Wohnung, Kleidung, Unterhaltung, Auto, Urlaub. Orientieren sich vor allem am Preis von Produkten. Große Distanz zu politischen und gesellschaftlichen Themen.

2 Umwelt- und Klimaschutz im Alltagsbewusstsein

Alle müssen mehr tun – die Zufriedenheit mit verantwortlichen Akteuren nimmt ab

Frage:
Wird von den folgenden Akteuren genug für den Umwelt- und Klimaschutz getan?

Antwort:
Summe aus tun genug/tun eher genug



2.1 Umwelt- und Klimaschutz unter Top-Herausforderungen

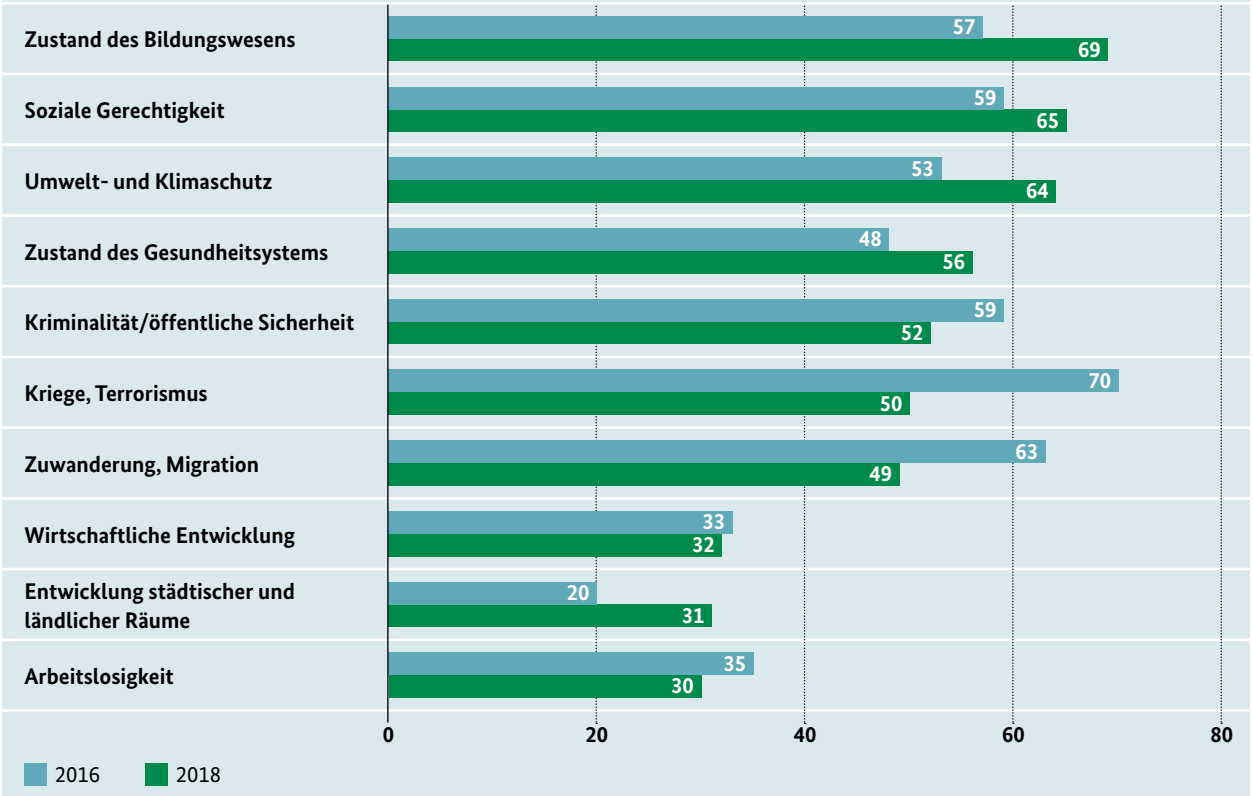
Welche Bedeutung messen die Menschen Umwelt- und Klimaschutz angesichts anderer virulenter Probleme bei? Um dies zu erfassen, wurde den Befragten[4] eine Liste von zehn Phänomenen, Entwicklungen und Problemen vorgelegt, denen „sich unser Land heute gegenübersieht". Die Befragten sollten bewerten, wie wichtig der jeweilige Aspekt aus ihrer persönlichen Sicht ist. Diese Form der Befragung erfasst, welchen Stellenwert die in der Vorschlagsliste genannten Themen vor dem Hintergrund der grundlegenden Wertorientierungen der Befragten einerseits und ihrer aktuellen Alltagserfahrungen andererseits einnehmen. Die Ergebnisse einschließlich der Veränderungen seit 2016 zeigt Abbildung 2.

Umwelt- und Klimaschutz zählt für zwei Drittel zu den wichtigsten Problemen

Rund zwei Drittel der Befragten schätzen im Jahr 2018 Umwelt- und Klimaschutz als eine sehr wichtige Herausforderung ein, der sich Deutschland gegenübersieht. In der Altersgruppe der 14- bis 19-Jährigen vertreten annähernd vier Fünftel (78 Prozent) der Befragten diese Auffassung. Umwelt- und Klimaschutz steht damit auf einem sehr hohen Niveau nahezu gleichrangig neben Themen wie Bildung und soziale Gerechtigkeit. Alle drei Handlungsfelder haben im Vergleich zu 2016 an Bedeutung gewonnen: Umwelt- und Klimaschutz hat gegenüber 2016 um elf Prozentpunkte zugelegt, der Zustand des Bildungswesens um zwölf und soziale Gerechtigkeit um sechs Prozentpunkte.

Abbildung 2: **Aktuell wichtigste Probleme 2016 und 2018 im Vergleich**[5]

Frage: **Auf dieser Liste stehen verschiedene Probleme, denen sich unser Land heute gegenübersieht. Bitte geben Sie jeweils an, wie wichtig das genannte Problem aus Ihrer Sicht ist.**
Antwort: **„sehr wichtig"**



Repräsentativerhebung bei etwa 2.000 Befragten pro Erhebung (2018: Nacherhebung), Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent)

Auch den Zustand des Gesundheitssystems (56 Prozent) und die Entwicklung städtischer und ländlicher Räume (31 Prozent) geben mehr Befragte als 2016 als sehr wichtige Probleme an. Migration, Kriege und Terrorismus sowie Kriminalität und öffentliche Sicherheit bleiben weiterhin sehr wichtige Themen für viele – im Kontext anderer Herausforderungen hat ihr Stellenwert seit 2016 jedoch deutlich abgenommen.

2.2 Umwelt- und Klimaschutz grundlegend, um Zukunftsaufgaben zu lösen

Positive Effekte des Umweltschutzes für andere Aufgaben erwartet

Welchen Beitrag schreiben die Befragten dem Umwelt- und Klimaschutz zu, um andere politische Ziele zu erreichen? Die Ergebnisse zeigt Abbildung 3.

Für etwa zwei Drittel (67 Prozent) der Befragten stellt ein hinreichender Umwelt- und Klimaschutz eine grundlegende Bedingung dar, um Zukunftsaufgaben wie etwa die der Globalisierung zu bewältigen. Mehr als die Hälfte sieht dies auch, wenn es darum geht, den Wohlstand (57 Prozent) und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft (51 Prozent) zu sichern. 46 Prozent der Befragten betrachten Umwelt- und Klimaschutz auch als grundlegend dafür, Arbeitsplätze zu schaffen.

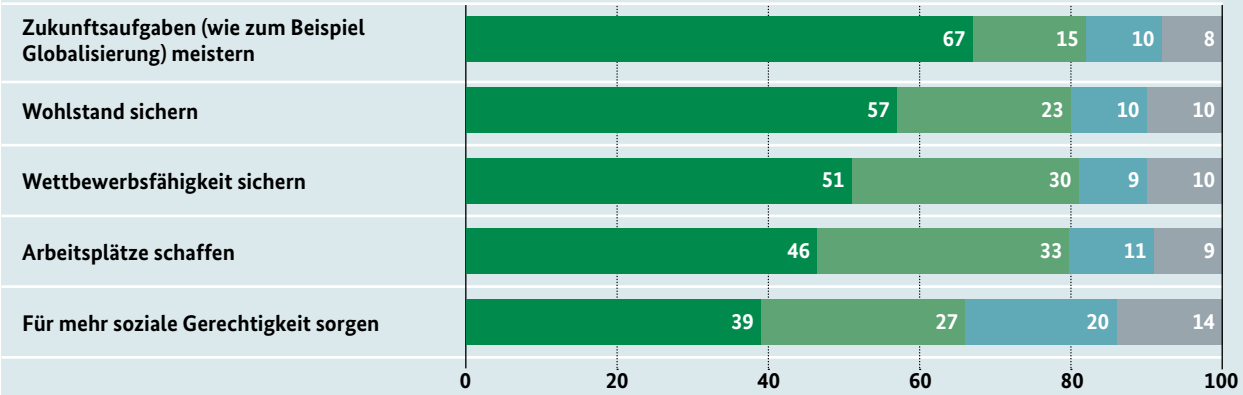
Ob Umwelt- und Klimaschutz grundlegend für mehr soziale Gerechtigkeit ist, wird skeptischer beurteilt: 39 Prozent der Befragten bejahen dies. 27 Prozent sind der Meinung, für mehr soziale Gerechtigkeit sollten beim Umwelt- und Klimaschutz auch einmal Kompromisse gemacht werden oder der Umwelt- und Klimaschutz müsste auch einmal eingeschränkt werden. Weitere 20 Prozent geben an, dass es erst grundsätzliche Fortschritte bei der sozialen Gerechtigkeit geben müsse, bevor ökologische Gesichtspunkte zum Tragen kommen könnten.

Umweltschutz als Problemlöser: Positive Einschätzung stabil

Im Zeitvergleich zeigt sich (Abbildung 4): Seit 2014 ist die Einschätzung, dass Umwelt- und Klimaschutz grundlegend für Fortschritte in den fünf abgefragten Handlungsfeldern ist, auf einem recht stabilen hohen Niveau.[6] Die Befragten betrachten Umwelt- und Klimaschutz als Aufgabenfeld mit relevanter Querschnittsfunktion und grundlegend dafür, Zukunftsaufgaben wie etwa die der Globalisierung zu meistern. Diese Aus-

Abbildung 3: **Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz für andere Handlungsfelder**

Frage: **Im Folgenden sehen Sie verschiedene politische Aufgaben. Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Umwelt- und Klimaschutz im Hinblick auf diese Aufgaben?**

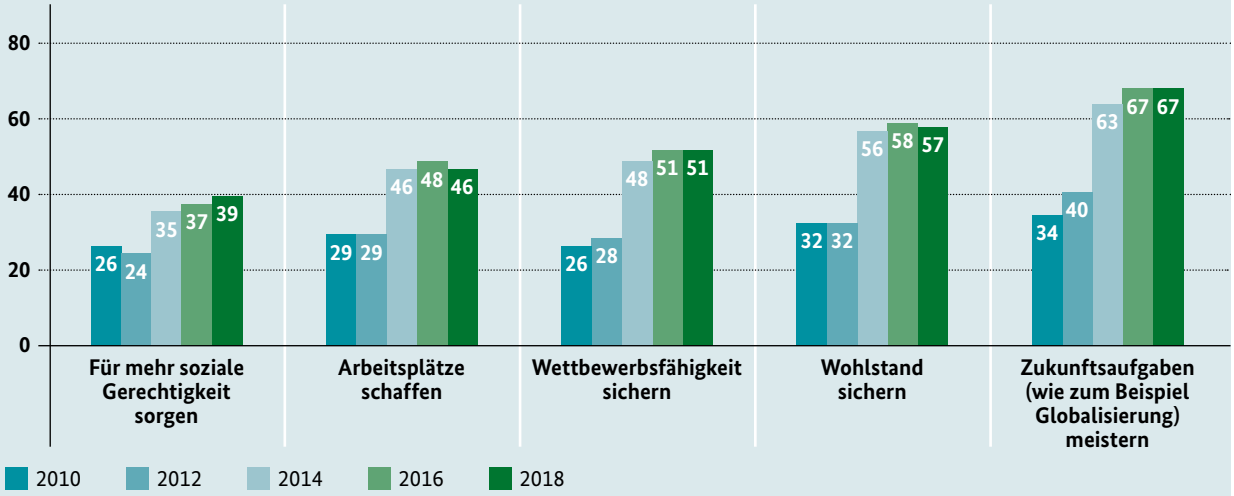


Ein hinreichender Umwelt- und Klimaschutz stellt für diese Aufgabe eine grundlegende Bedingung dar.
Bei dieser Aufgabe muss der Umwelt- und Klimaschutz auch mal eingeschränkt werden und man muss Kompromisse machen.
Es muss bei dieser Aufgabe erst mal Fortschritte geben, bevor wir uns Umwelt- und Klimaschutz leisten können.
Ich weiß nicht / ich kann mich nicht entscheiden.

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 4: **Zeitvergleich: Umwelt- und Klimaschutz als Priorität für politische Aufgaben**

Frage: **Welche Rolle spielt nach Ihrer Meinung der Umwelt- und Klimaschutz im Hinblick auf diese Aufgaben?**
Antwort: **Ein hinreichender Umwelt- und Klimaschutz stellt für diese Aufgabe eine grundlegende Bedingung dar.**



Repräsentativerhebung bei etwa 2.000 Befragten pro Erhebung, ohne „weiß nicht"/keine Angabe, 2018: 2. Befragungswelle, Stichprobe 2010 bis 2012 ab 18 Jahren / seit 2014 ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent)

sage gilt auch für die Handlungsfelder der Sicherung des Wohlstands und der Wettbewerbsfähigkeit. Etwas weniger Befragte verbinden Umwelt- und Klimaschutz mit der Schaffung von Arbeitsplätzen, gegenüber 2016 sank dieser Wert leicht von 48 auf 46 Prozent.

Der Anteil derjenigen, die Umwelt- und Klimaschutz als grundlegend für mehr soziale Gerechtigkeit betrachten, stieg 2018 weiter leicht auf 39 Prozent an. Gleichzeitig geben 2018 mit 20 Prozent aber auch mehr Befragte an, es müsse zunächst Fortschritte bei der sozialen Gerechtigkeit geben; 2016 waren es noch 17 Prozent. Und der Anteil derjenigen, die für ein Streben nach Kompromissen und für gelegentliche Einschränkungen plädieren, sank gegenüber 2016 um sechs Prozentpunkte auf 27 Prozent.

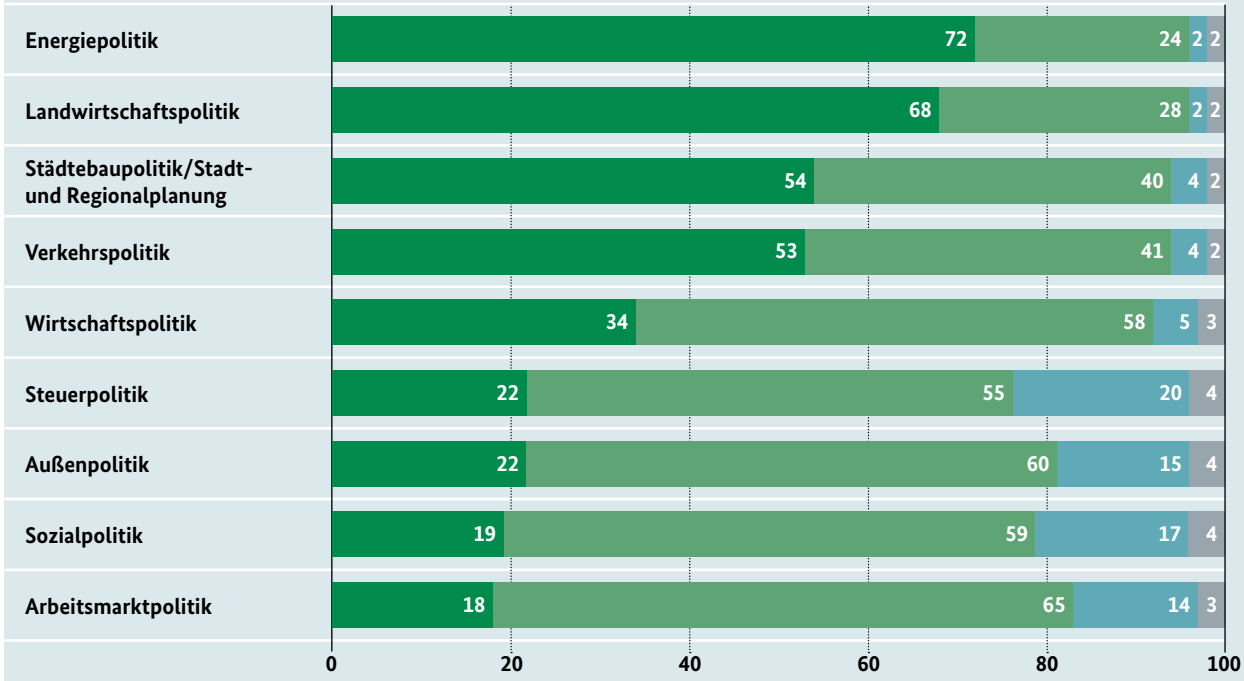
2.3 Umwelt- und Klimaschutz soll übergeordnete politische Bedeutung erhalten

Ökologische Ziele sollten insbesondere bei Energie-, Landwirtschafts- und Verkehrspolitik sowie im Städtebau stärker berücksichtigt werden

Um den Erfordernissen eines zukunftsweisenden Umwelt- und Klimaschutzes wirksam zu begegnen, sind vielfältige Anstrengungen notwendig. Das Integrierte Umweltprogramm 2030 des Bundesumweltministeriums stellt heraus, dass grundlegende Veränderungen insbesondere in den Schlüsselbereichen Energie, Landwirtschaft und Verkehr erforderlich sind. Wie steht die Bevölkerung dazu? Werden aus ihrer Sicht Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes genügend berücksichtigt? In der vorliegenden Studie wurde untersucht, inwieweit die Menschen es für erforderlich halten, umwelt- und klimapolitische Anliegen in der Politik anderer Ressorts stärker zu berücksichtigen (Abbildung 5).

Abbildung 5: **Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutz in anderen Politikbereichen**

Frage: **Inwieweit sollten Ihrer Meinung nach Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes in den folgenden Bereichen berücksichtigt werden?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Mehrheiten für eine integrierte Umweltpolitik

Jeweils mehr als zwei Drittel der Befragten sprechen sich dafür aus, dass die Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes in der Energie- und in der Landwirtschaftspolitik eine übergeordnete Bedeutung haben sollten. Jeweils rund ein Viertel möchte, dass Umwelt- und Klimaschutz in diesen beiden Politikbereichen angemessen berücksichtigt wird. Auch bei der Verkehrs- und der Städtebaupolitik sowie der Stadt- und Regionalplanung meinen mehr als die Hälfte, dass ökologischen Aspekten Vorrang gebühre, rund 40 Prozent plädieren für eine angemessene Berücksichtigung. Insbesondere unter 20-Jährige sprechen sich in diesen vier Bereichen dafür aus, dass Umwelt- und Klimaschutz eine übergeordnete Bedeutung haben sollte.

Ein Drittel aller Befragten und sogar fast die Hälfte der unter 20-Jährigen sind der Ansicht, dass Umwelt- und Klimaschutz in der Wirtschaftspolitik eine übergeordnete Bedeutung haben soll. Bemerkenswert ist, dass 58 Prozent der Befragten dafür plädieren, dass Wirtschaftspolitik neben ihren eigentlichen Aufgaben Umwelt- und Klimaschutz angemessen berücksichtigen sollte. Nur fünf Prozent finden, dass Umwelt- und Klimaschutz hier keine oder eine geringe Rolle spielen sollte.

Bei den anderen vier abgefragten Politikbereichen Steuer-, Außen-, Sozial- und Arbeitsmarktpolitik sollte Umwelt- und Klimaschutz neben den eigentlichen Aufgaben angemessen berücksichtigt werden – das findet jeweils die Mehrheit der Befragten. In diesen Bereichen hält sich der Wunsch nach einer übergeordneten oder einer geringeren Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes in etwa die Waage.

Die Ergebnisse zeigen: Eine Mehrheit der Gesellschaft befürwortet, dass Umwelt- und Klimaschutz in anderen Politikfeldern (deutlich) stärker berücksichtigt wird. Dies gilt in besonderem Maße für die umwelt- und klimapolitisch zentralen Politikfelder Energie, Landwirtschaft sowie Verkehr und Städtebau.

2.4 Umweltqualität wird als schlechter im Vergleich zu früher eingeschätzt

Globale Umweltprobleme im Vordergrund

Wie beurteilen die Befragten die Qualität der Umwelt in ihrer eigenen Stadt oder Gemeinde, in ganz Deutschland und weltweit? Abbildung 6 zeigt die Befunde.

Die Umweltqualität in ihrer eigenen Stadt oder Gemeinde schätzen die Befragten als am besten ein: 63 Prozent bewerten diese als recht gut, 14 Prozent sogar als sehr gut. Für Deutschland insgesamt fällt die Einschätzung zurückhaltender aus: 57 Prozent bewerten die bundesweite Umweltqualität als recht gut und nur vier Prozent als sehr gut. Über ein Drittel der Befragten (36 Prozent) stuft sie als eher schlecht ein. Bezüglich der Umweltqualität weltweit hat die überwiegende Mehrheit eine pessimistische Sicht: Weit über die Hälfte (63 Prozent) bezeichnen diese als eher schlecht und ein knappes Drittel (30 Prozent) als sehr schlecht.

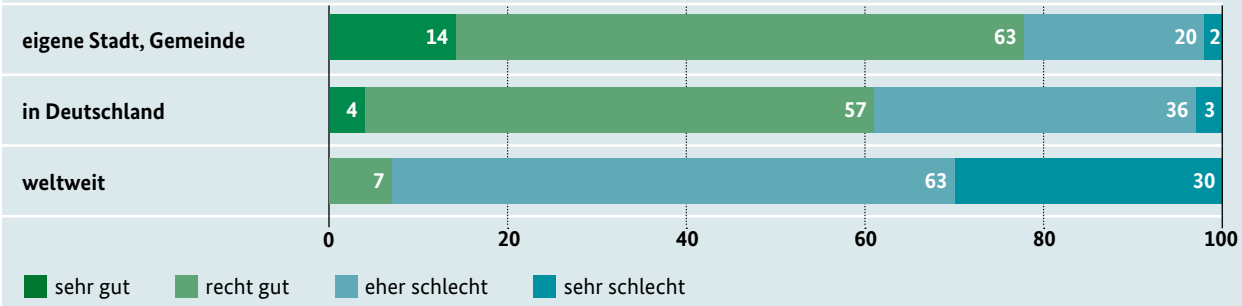
Einschätzung der lokalen und nationalen Umweltverhältnisse deutlich verschlechtert

Eine pessimistische Einschätzung der globalen Umweltverhältnisse zeigten auch frühere Studien insbesondere seit 2014. Die aktuellen Befunde ergeben, dass die Befragten nun allerdings auch die bundesweite und lokale Situation als schlechter wahrnehmen (Abbildung 7). Auf Deutschland bezogen verringerten sich die positiven Einschätzungen (die Summe aus sehr gut und recht gut) um 15 Prozentpunkte. Etwa jede und jeder Siebte schätzt die Umweltqualität mittlerweile als schlechter ein als noch vor zwei Jahren. Auch die Umweltqualität am eigenen Wohnort empfinden acht Prozent der Befragten als schlechter als noch 2016. Besonders schlecht beurteilen Befragte, die in Haushalten mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen von unter 2.000 Euro leben, die Umweltqualität vor Ort.

> ***Das Bienensterben ist mir auch aufgefallen, also die Bäume blühen wie irre, aber die Bienen bleiben aus, das macht mir ein bisschen Sorgen.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Abbildung 6: **Einschätzung der Umweltqualität vor Ort, in Deutschland und weltweit**

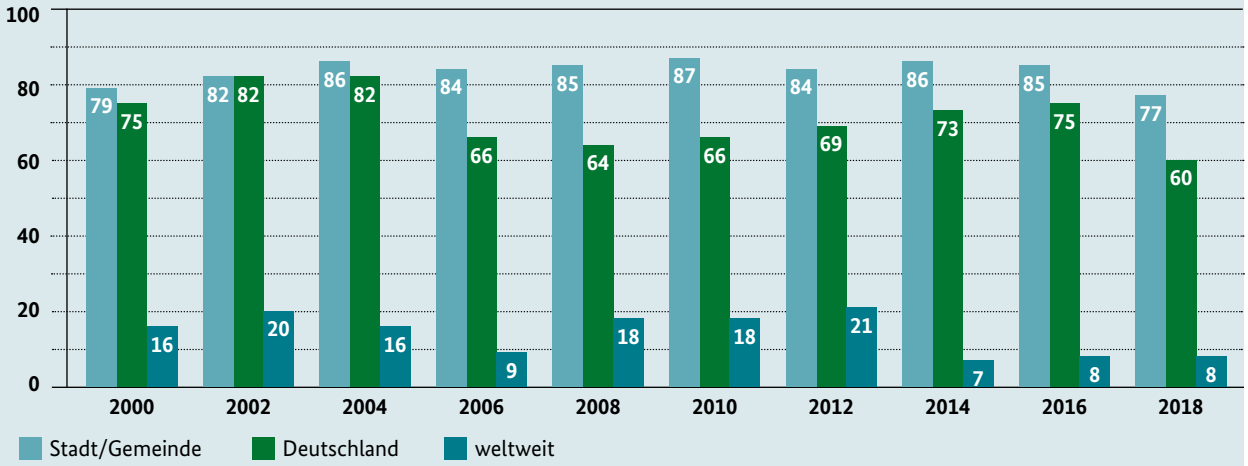
Frage: **Wie würden Sie insgesamt die Umweltqualität in Ihrer Stadt, Ihrer örtlichen Gemeinde, in Deutschland und weltweit beurteilen?**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, ohne „weiß nicht“/keine Angabe (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 7: **Einschätzung der Umweltqualität vor Ort, in Deutschland und weltweit im Zeitvergleich**

Frage: **Wie würden Sie insgesamt die Umweltqualität in Ihrer Stadt, Ihrer örtlichen Gemeinde, in Deutschland und weltweit beurteilen?**
Antworten: Summe aus **„sehr gut“** und **„recht gut“**



Repräsentativerhebung bei etwa 2.000 Befragten pro Erhebung, ohne „weiß nicht"/keine Angabe, 2018: 1. Befragungswelle, Stichprobe 2000 bis 2012 ab 18 Jahren / seit 2014 ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent)

2.5 Große Unzufriedenheit mit dem umweltpolitischen Engagement relevanter Akteure

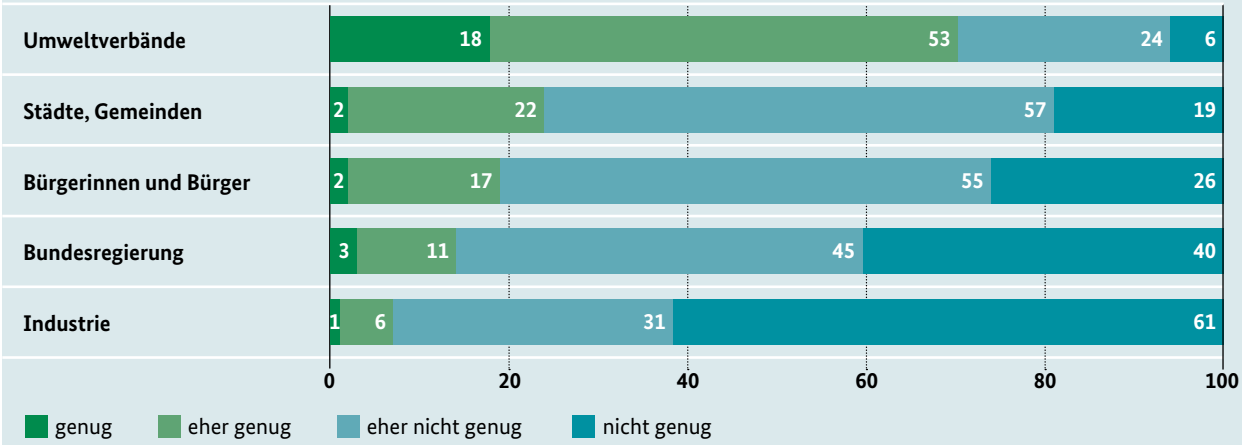
Damit die Umwelt und das Klima nachhaltig geschützt werden können, müssen viele Akteure gemeinsam handeln. Akteure aus Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, aber auch die Bürgerinnen und Bürger selbst sind gefordert, in ihren Handlungsbereichen und entsprechend ihrer Einflussmöglichkeiten Beiträge zu leisten.

Wie schätzen die Befragten den Einsatz verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz ein? Die Beurteilung, wer genug tut, fällt sehr unterschiedlich aus (Abbildung 8). 71 Prozent der Befragten meinen, die Umweltverbände tun genug oder eher genug für den Umwelt- und Klimaschutz. Erst mit beträchtlichem Abstand folgen die anderen Akteure: Städte und Gemeinden (24 Prozent), Bürgerinnen und Bürger (19 Prozent), die Bundesregierung (14 Prozent) und die Industrie (acht Prozent[7]). Im Umkehrschluss bedeutet dies: Derzeit finden 86 Prozent der Befragten, dass die Bundesregierung und 92 Prozent, dass die Industrie (eher) nicht genug für Umwelt- und Klimaschutz tun. Über alle aufgelisteten Akteure hinweg – abgesehen von den Umweltverbänden – geben jeweils nur ein bis drei Prozent der Befragten eine klar positive Einschätzung des Engagements („tut genug“) ab. Auch ihre Mitbürgerinnen und Mitbürger (und möglicherweise auch sich selbst) nehmen die Befragten von dieser überaus kritischen Betrachtung nicht aus.

Im Zeitvergleich wird diese kritische Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure noch deutlicher (Abbildung 9). Während die Bewertung, dass sie genug oder eher genug tun, bei den Umweltverbänden von 80 Prozent im Jahr 2016 auf 71 Prozent 2018 recht moderat zurückging, haben sich die Werte für alle anderen Akteure in etwa halbiert: Die Zustimmung zum Umwelt- und Klimaschutzengagement der Bundesregierung ging um 20 Prozentpunkte zurück. Bei Städten und Gemeinden sind es 25 Prozentpunkte weniger und bei den Bürgerinnen und Bürgern 17 Prozentpunkte. Die Umwelt- und Klimaschutzleistungen der Industrie finden nun nur noch acht Prozent ausreichend.

Abbildung 8: **Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz**

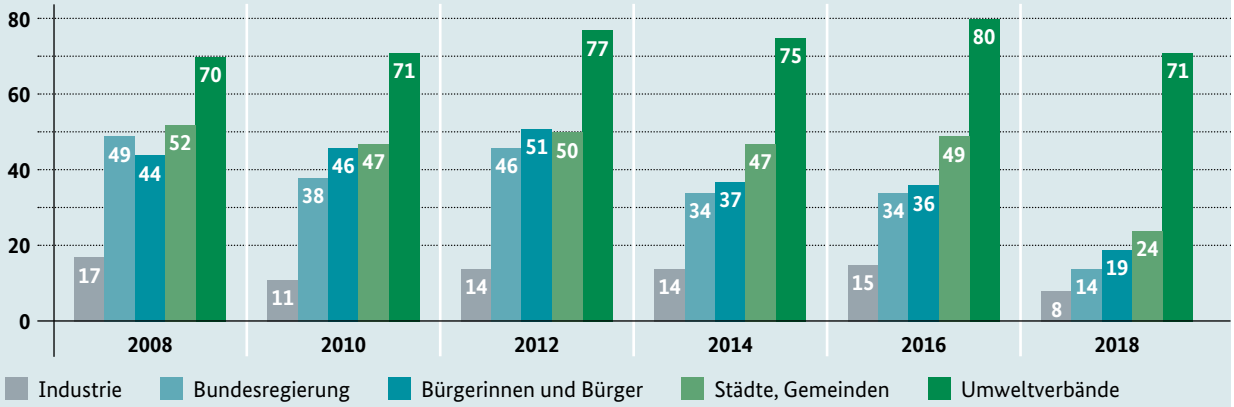
Frage: **Wird von den folgenden Akteuren in Deutschland genug für den Umwelt- und Klimaschutz getan?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, ohne „weiß nicht" / keine Angabe
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 9: **Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz im Zeitvergleich**[8]

Frage: **Wird von den genannten Akteuren in Deutschland genug für den Umwelt- und Klimaschutz (2008 bis 2012: Klimaschutz) getan?**
Antworten: Summe aus **„tut genug"** und **„tut eher genug"**



Repräsentativerhebung bei etwa 2.000 Befragten pro Erhebung, ohne „weiß nicht" / keine Angabe, 2018: 2. Befragungswelle, Stichprobe 2008 bis 2012 ab 18 Jahren / seit 2014 ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent)

2.6 Soziale Milieus: Unterschiedliche Einschätzungen

Die Bewertung des Einsatzes für Umwelt- und Klimaschutz hat sich hinsichtlich aller Akteure im Vergleich zu 2016 insgesamt deutlich verschlechtert. Zwischen den verschiedenen sozialen Milieus zeigen sich jedoch unterschiedliche Einschätzungen (Tabelle 1).

Kritisch-Kreative und junge Idealistische beurteilen Akteure kritischer, ...

Die etablierten Milieus und die jungen Pragmatischen schätzen das ökologische Engagement insbesondere von Städten und Gemeinden, der Bundesregierung und der Industrie deutlich bis sehr deutlich positiver ein als der Durchschnitt der Befragten. Kritisch-Kreative und junge Idealistische beurteilen dagegen alle Akteure mit Ausnahme der Umweltverbände deutlich kritischer als Angehörige anderer Milieus. In den prekären Milieus wird dagegen das Verhalten der Bürgerinnen und Bürger überdurchschnittlich positiv bewertet.

... bewerten die Umweltqualität schlechter ...

Auch die Umweltqualität weltweit, in Deutschland und in der eigenen Stadt oder Gemeinde beurteilen die kritisch-kreativen Milieus und die jungen Idealistischen tendenziell schlechter: Für Deutschland schätzt jeweils die Hälfte dieser beiden Milieus die Umweltqualität als eher oder sehr schlecht ein, bezogen auf die weltweite Lage betrachtet mit jeweils einem Prozent fast niemand aus diesen Milieus die globale Umweltqualität als sehr oder recht gut. Eher positiv bewerten die Umweltqualität in Deutschland dagegen die etablierten Milieus und die jungen Pragmatischen: Drei Viertel bis zwei Drittel sind der Meinung, dass diese zumindest recht gut sei.

Tabelle 1: **Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz in den sozialen Milieus**

Frage: **Wird von den folgenden Akteuren in Deutschland genug für den Umwelt- und Klimaschutz getan?**
Antworten: Summe aus **„tut genug“** und **„tut eher genug“**

	Umweltverbände	Städte, Gemeinden	Bürgerinnen und Bürger	Bundesregierung	Industrie
Stichprobe insgesamt	**71**	**24**	**19**	**14**	**8**
Traditionelle Milieus	66	24	15	15	7
Etablierte Milieus	76	30*	19	26**	12*
Bürgerlicher Mainstream	70	26	22	15	7
Prekäre Milieus	61*	27	34**	13	9
Kritisch-kreative Milieus	69	12**	9**	4**	1**
Junge Idealistische	82	15	10*	3**	2*
Junge Pragmatische	78	31*	17	22**	14**
Junge Distanzierte	77	16	18	6*	10

Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten
deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert
* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)
Für weitere Informationen zu Signifikanzprüfungen siehe Kapitel 8, Seite 85

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus (Angaben in Prozent)

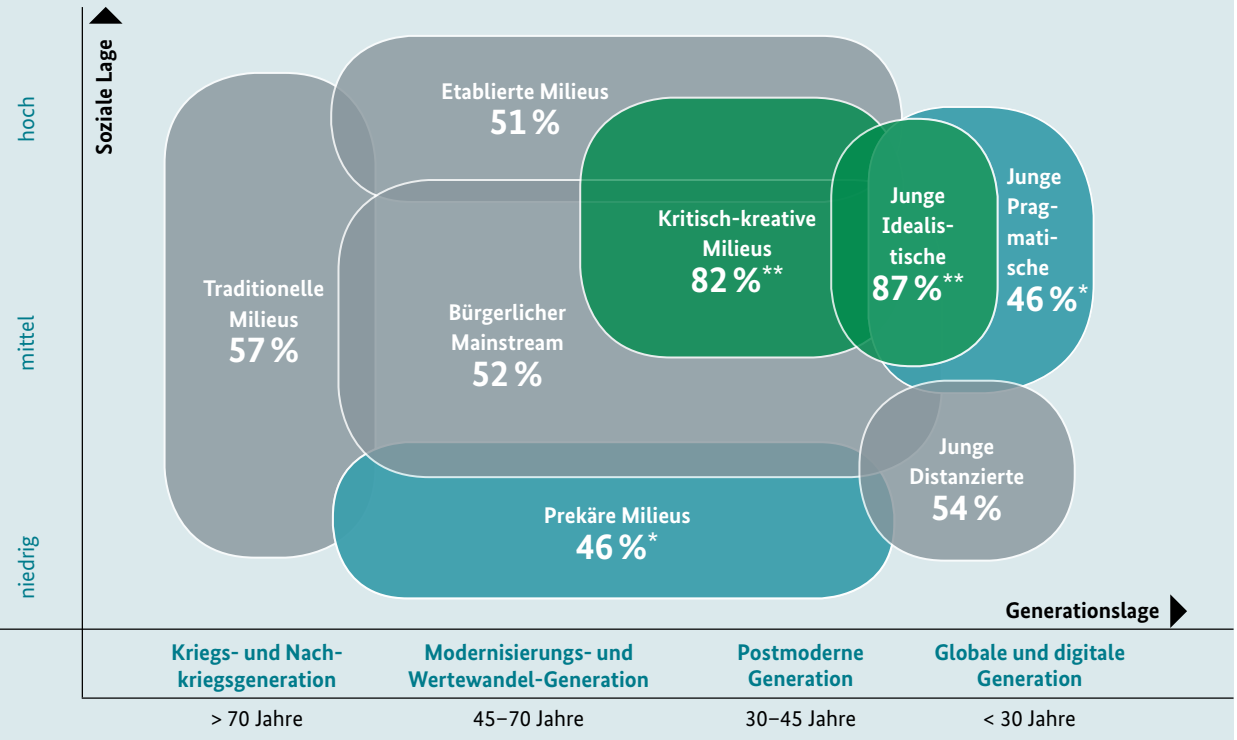
… und sehen Umwelt- und Klimaschutz stärker als Vorbedingung für die Lösung anderer Herausforderungen

Wie betrachten verschiedene Milieus den Beitrag von Umwelt- und Klimaschutz zur Lösung von zentralen Zukunftsaufgaben? Insgesamt sehen die kritisch-kreativen Milieus und die jungen Idealistischen Umwelt- und Klimaschutz eher als Vorbedingung an, damit Herausforderungen auch in anderen Bereichen gelöst werden können. Besonders deutlich zeigt sich dies bei der Aufgabe „Wohlstand sichern“ (Abbildung 10).

Während durchschnittlich etwas mehr als die Hälfte der Befragten (nämlich 57 Prozent – Abbildung 3) Umwelt- und Klimaschutz als eine Voraussetzung für die Sicherung des Wohlstands betrachten, so sind es in den kritisch-kreativen Milieus mehr als vier Fünftel und bei den jungen Idealistischen sogar fast neun Zehntel. Angehörige der prekären Milieus und der jungen Pragmatischen sind dagegen deutlich seltener dieser Ansicht.

Abbildung 10: **Benennung von Umwelt- und Klimaschutz als Bedingung für die Sicherung des Wohlstands in den sozialen Milieus**

Frage: **Welche Rolle spielt nach Ihrer Meinung der Umwelt- und Klimaschutz im Hinblick auf die Aufgabe Wohlstand sichern?** (Bildung einer Rangfolge)
Antwort: **Ein hinreichender Umwelt- und Klimaschutz stellt für diese Aufgabe eine grundlegende Bedingung dar.** (Diese Antwort nannten durchschnittlich 57 Prozent.)



Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Für weitere Informationen zu Signifikanzprüfungen siehe Kapitel 8, Seite 85

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus

Ähnliche Muster zeigen sich auch bei den anderen abgefragten Aufgaben: Auch in Bezug auf die Meisterung von Zukunftsaufgaben (wie der Globalisierung), der Sicherung von Wettbewerbsfähigkeit, der Schaffung von Arbeitsplätzen und sozialer Gerechtigkeit tendieren die Milieus der Kritisch-Kreativen und der jungen Idealistischen dazu, Umwelt- und Klimaschutz stärker als Vorbedingung zur Bewältigung der Herausforderungen zu betrachten. Vor allem Prekäre und junge Distanzierte dagegen sehen dies eher weniger so.

Darüber hinaus sind bei allen erfragten Handlungsfeldern die Etablierten und jungen Pragmatischen grundsätzlich eher der Ansicht, dass Umwelt- und Klimaschutz auch mal eingeschränkt werden soll, um andere Ziele zu erreichen, oder dass hier Kompromisse nötig sind.

2.7 Resümee – Wunsch nach mehr Umwelt- und Klimaschutz

Umwelt- und Klimaschutz nennen die Befragten aus einer Vorschlagsliste – zusammen mit Bildung und sozialer Gerechtigkeit – als eine der drei Top-Herausforderungen. In Zeiten internationaler politischer Umbrüche, Fake News, Klimawandelleugnungen und globaler Machtverschiebungen ist dies ein bemerkenswertes Ergebnis. Hervorzuheben ist auch, dass Umwelt- und Klimaschutz gegenüber der Abfrage 2016 um elf Prozentpunkte zugelegt hat. Er ist auch bei der jungen Generation unter den Top-Themen, unter anderem da diese ihre Zukunftsaussichten durch den Klimawandel bedroht sieht.[9]

> ***Für mich ist das ein zentrales Ding, weil ich denke: Wenn ich später mal Kinder haben will, was für eine Umwelt werden wir dann haben?***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Dass mehr Menschen Klima- und Umweltschutz als prioritäre Herausforderung wahrnehmen, geht einher mit einer kritischeren Beurteilung des Zustandes der Umwelt bei den Befragten vor Ort und in Deutschland: Diesen betrachten sie im Vergleich zu 2016 als schlechter. Das deutet darauf hin, dass die Befragten weltweite Probleme wie Klimawandel und Artensterben inzwischen im unmittelbaren persönlichen Umfeld erfahren und dass sie politischen Handlungsbedarf sehen. Es scheint sich die Erkenntnis durchzusetzen, dass das Ausmaß der Umwelt- und Klimaprobleme – weltweit, hierzulande und im erfahrbaren nahen Umfeld – größer ist, als die Befragten dies lange Zeit wahrgenommen haben.

Mit dieser Sensibilisierung lässt sich der Anspruch an die Politik erklären, Umwelt- und Klimaschutz stärker zu berücksichtigen und in zentralen Politikfeldern mitzudenken. Eine große Mehrheit der Befragten sieht die Notwendigkeit, in der Verkehrs-, Energie- und Landwirtschaftspolitik sowie im Städtebau und der Stadt- und Regionalplanung dem Umwelt- und Klimaschutz Priorität einzuräumen. Dies zeigt die Notwendigkeit einer integrativ angelegten Umweltpolitik auf, wie sie auch im Integrierten Umweltprogramm 2030 des Bundesumweltministeriums herausgestellt wurde.

Bei anderen Politikfeldern ist der Wunsch nach einer Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutz geringer: Jedoch zeichnet sich gerade bei der Wirtschaftspolitik ab, dass die Befragten wollen, dass Umwelt- und Klimaschutz zumindest angemessen berücksichtigt wird. Dies weist darauf hin, dass wirtschaftspolitische Strategien und Programme mehr Mut haben sollten, Umwelt- und Klimaschutz stärker aufzugreifen sowie diesen in politischen Abwägungsprozessen stärker zu berücksichtigen. In den Politikfeldern Steuer-, Außen-, Sozial- und Arbeitsmarktpolitik scheinen die Befragten dem Umwelt- und Klimaschutz bisher keine bedeutsame Rolle zuzuschreiben, hier könnte eine Aufgabe der Politik darin liegen, die Verbindungen deutlicher zu machen.

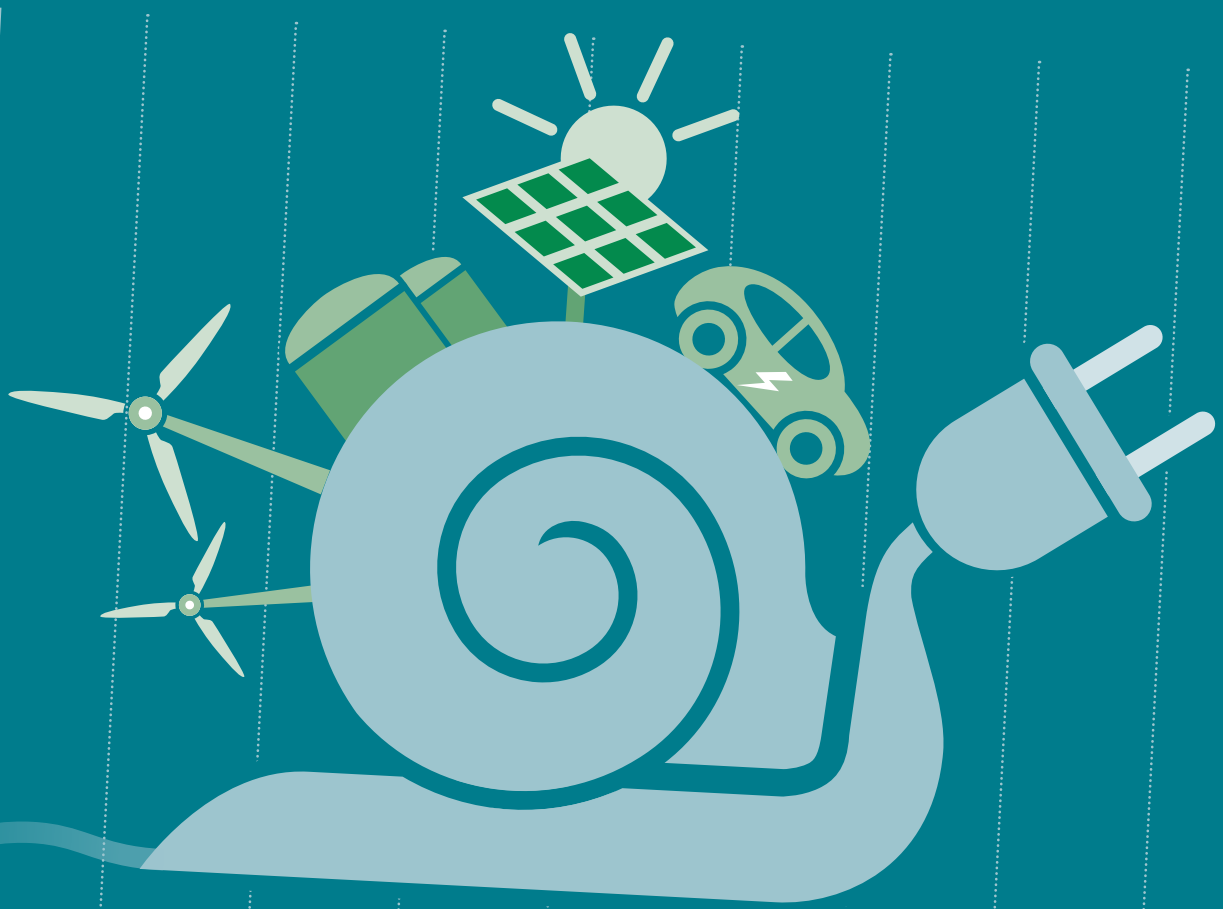
Der Anspruch, Umwelt- und Klimaschutz stärker zu berücksichtigen, steht in starkem Kontrast dazu, wie die Menschen das Engagement relevanter Akteure beurteilen. Das ökologische Handeln aller Akteure – mit Ausnahme der Umweltverbände – wurde noch nie so schlecht bewertet, seit diese Frage erhoben wird. Je nach Akteursgruppe kann es hierfür verschiedene Ursachen geben: Bei der Bundesregierung könnte eine generelle Kritik am Regierungsstil im Erhebungszeitraum eine Rolle spielen, ebenso wie nicht ausreichende umweltpolitische Lösungsangebote in wichtigen Handlungsfeldern wie Klimaschutzziele, Kohleausstieg, Luftreinhaltung oder Gewässer- und Bodenschutz. Städte und Gemeinden, denen 2016 noch fast die Hälfte der Befragten attestierten, dass sie (eher) genug tun, könnten an Zustimmung verloren haben, weil sie der Bevölkerung keine ausreichend vorausschauenden umweltpolitischen Lösungsstrategien zum Thema Luftverschmutzung (vor allem durch Feinstaub, Stickoxide) vermitteln konnten. Schon seit Langem bewerten die Menschen in Deutschland den Einsatz der Industrie für die Umwelt als unzureichend. In der Befragung 2018 dürfte insbesondere der Einbau von Betrugssoftware in Dieselfahrzeugen und die Zurückhaltung bei Entschädigungsleistungen die Beurteilung weiter verschlechtert haben.

Auch die Bewertung des Engagements der Bürgerinnen und Bürger selbst erreicht 2018 ein Allzeittief. Vielleicht hat der wachsende Eindruck, alle anderen Akteure würden sich zunehmend weniger engagieren, dazu geführt, dass die Menschen – trotz eigener Anstrengungen und Beiträge – unzufrieden, alarmiert, ja vielleicht sogar ratlos sind. Letztendlich könnte dies auch auf resignative Rückzugstendenzen hindeuten – nach dem Motto: „Die anderen tun ja auch nichts“. Umgekehrt könnten die Bürgerinnen und Bürger bei einer Trendwende im Engagement der anderen Akteure aber auch neu ermutigt werden, aktiv zu werden und mit eigenem Engagement voranzugehen.

Aus den Befragungsergebnissen kann abgeleitet werden, dass die Bürgerinnen und Bürger sich ein konsequenteres und konsistenteres Handeln beim Umwelt- und Klimaschutz (aber auch in anderen Bereichen) wünschen. Insbesondere von der Politik erwarten die Menschen viel: Sie ist aus Sicht der Befragten gefordert, gerade in den zentralen Transformationsfeldern Energie, Landwirtschaft und Verkehr politisch beherzt zu handeln.

3. Energiewende

Die Energiewende ist gut fürs Klima, geht vielen aber zu langsam voran



60 %

Ich stimme (eher) zu, dass die Energiewende dazu beiträgt, den Ausstoß von Treibhausgasen in Deutschland zu senken.

81 %

Ich stimme (eher) zu, dass die Energiewende in Deutschland zu langsam vorangeht.

Klares Votum: Energieversorgung zügig und umfassend umbauen

Der Begriff „Energiewende“ steht dafür, die Energieversorgung in Deutschland bis zum Jahr 2050 grundlegend umzustellen und die Energieeffizienz zu erhöhen. Strom und Wärme werden dann vor allem aus erneuerbaren Energien gewonnen, die nukleare und fossile Brennstoffe ersetzen. Parallel dazu soll durch eine Steigerung der Energieeffizienz der Primärenergieverbrauch insgesamt reduziert werden. Dazu tragen Unternehmen, die öffentliche Verwaltung und auch private Haushalte bei – etwa mit effizienten Produktionsanlagen, energiesparenden Geräten in Haushalten und Büros, gedämmten Fassaden und modernen Heizungsanlagen. Insgesamt wird von einer „integrierten Energiewende“ gesprochen. Sie umfasst ein breites Maßnahmenspektrum in den Sektoren Strom, Wärme, Gebäudeenergieeffizienz und Mobilität. Und sie beinhaltet auch, die Fahrzeugantriebe von Verbrennungs- auf Elektromotoren umzustellen, die Übertragungs- und Verteilernetze auszubauen und neue Speichertechnologien zu entwickeln.

Der Umstieg auf erneuerbare Energien ist eine der tragenden Säulen der Energiewende. Mehr als 36 Prozent des deutschen Bruttostromverbrauchs wurde 2017 aus erneuerbaren Energien gedeckt.[10] Zentrale Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) sind, diesen Anteil bis 2030 auf 65 Prozent zu erhöhen und spätestens bis zum Jahr 2038 aus der Kohleverstromung auszusteigen.[11] Bislang hat der Ausbau der Stromerzeugungskapazitäten auf Basis erneuerbarer Energien in Deutschland über 300.000 Arbeitsplätze geschaffen.[12] Zwischen 1990 und 2016 sanken die energiebedingten Treibhausgasemissionen um 26 Prozent.[13] Der Energiebereich ist aber weiterhin mit Abstand der größte Emittent von Treibhausgasen in Deutschland und trägt zu knapp 85 Prozent aller Emissionen bei.[14]

3.1 Bisherige Umsetzung der Energiewende zu langsam und Kosten sozial ungerecht verteilt

Befragte setzen auf die Reduktion von Energieverbräuchen sowie auf den Ausbau erneuerbarer Energien

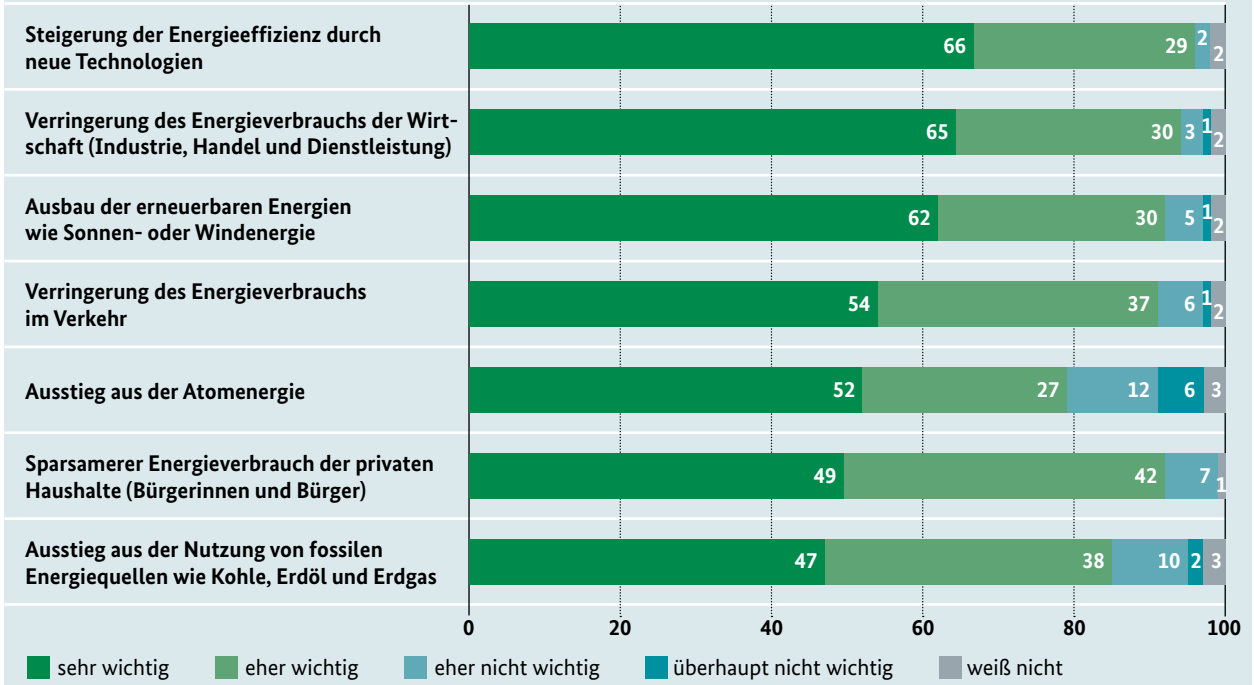
Insgesamt ist die Zustimmung in Deutschland zu allen Zielen der Energiewende sehr hoch.[15] Jeweils etwa zwei Drittel der Befragten erachten Energieeffizienz durch neue Technologien, einen geringeren Energieverbrauch der Wirtschaft und den Ausbau erneuerbarer Energien wie Sonnen- oder Windenergie als sehr wichtig. Diese Ergebnisse zeigen, dass ein deutlicher Fokus auf die Minderung von Energieverbräuchen gelegt wird (Abbildung 11).

Geringfügig weniger, aber insgesamt auch eine hohe Bedeutung wird der Verringerung des Energieverbrauchs im Verkehr, dem Energiesparen in Privathaushalten und dem Ausstieg aus der Atomenergie und aus fossilen Energiequellen beigemessen.

> ***Super Sache, ich bin sehr dafür [für die Energiewende; Anmerkung der Redaktion]. (…) Es ist nicht unmöglich, zumal sich schon sehr viel getan hat, und es hat auch großes Potenzial und ich hoffe, dass es auch funktionieren wird.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Abbildung 11: **Wichtigkeit verschiedener Ziele, damit die Energiewende gelingt**

Frage: **Wie wichtig ist es Ihrer Ansicht nach, für ein Gelingen der Energiewende die folgenden Ziele zu erreichen?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Von der Energiepolitik werden mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit erwartet

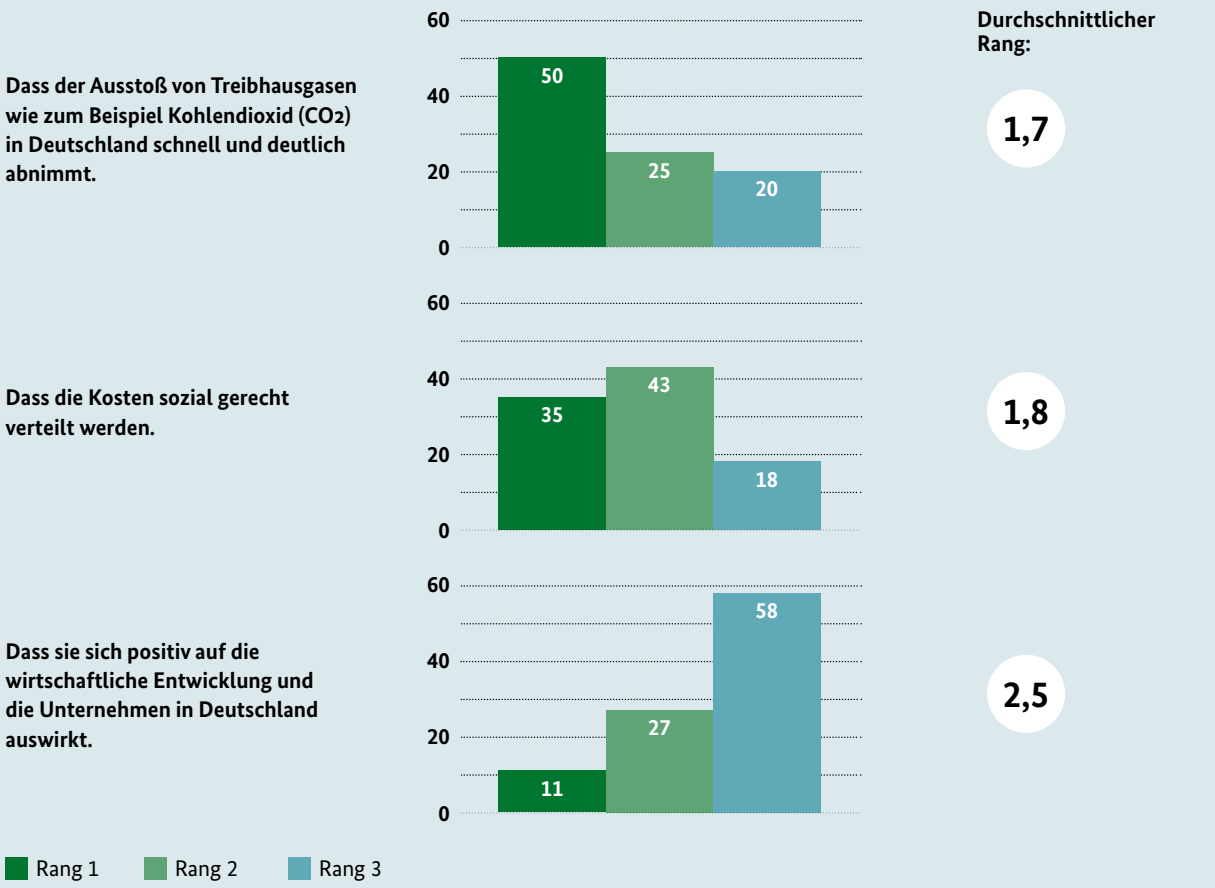
Was ist den Befragten bei der Energiewende am wichtigsten? Ist es die Treibhausgasreduktion, eine sozial gerechte Verteilung der Kosten oder ein positiver Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung? Nach diesen drei Aspekten befragt, nennt die Hälfte der Befragten zuerst einen deutlichen und schnellen Rückgang des Treibhausgasausstoßes in Deutschland (Abbildung 12). Dass die Kosten der Energiewende sozial gerecht verteilt werden sollten, erachten 35 Prozent der Befragten als den wichtigsten und 43 Prozent der Befragten als den zweitwichtigsten Aspekt. Nur einer kleinen Minderheit von elf Prozent ist es am wichtigsten, dass sich die Energiewende positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung und auf die Unternehmen in Deutschland auswirkt.

Befragte nehmen die Energiepolitik mehrheitlich als wirkungsvoll für den Klimaschutz wahr – allerdings mit Einschränkungen

Die Studie untersuchte außerdem, welche Schwerpunktsetzung in der aktuellen Energiepolitik wahrgenommen wird. Insgesamt 60 Prozent der Befragten stimmen zu (davon 16 Prozent voll und ganz und weitere 44 Prozent eher), dass die Energiewende dazu beiträgt die Treibhausgasemissionen in Deutschland deutlich zu reduzieren. Sie beurteilen die Energiepolitik also als wirkungsvoll für den Klimaschutz (Abbildung 13). In diesem Punkt decken sich die wahrgenommenen Prioritäten der aktuellen Energiepolitik überwiegend mit den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger. Anders sieht es bei der Kostenverteilung aus: Hier besteht eine große Diskrepanz zwischen dem Wunsch der Bevölkerung nach einer sozial gerechten Verteilung der Kosten der Energiewende (Abbildung 12) und der Einschätzung der gegenwärtigen Situation. Nur sechs Prozent der Befragten stimmen voll und ganz und nur zwölf Prozent eher zu, dass die Kosten der Energiewende sozial gerecht verteilt sind.

Abbildung 12: **Treibhausgase, Kostenverteilung, wirtschaftliche Entwicklung – Erwartungen an die Energiewende**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die Energiewende insgesamt am wichtigsten?** (Bildung einer Rangfolge)



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt und „weiß nicht“)

Kritik: Energiewende hat zu wenig Tempo und die Kosten sind sozial ungleich verteilt

Die Bevölkerung befürwortet, dass die Energiewende konsequent und zügig umgesetzt wird. Der Aussage, dass die Energiewende in Deutschland zu langsam vorangeht, um das Klima wirksam zu schützen, stimmen 81 Prozent der Befragten (43 Prozent voll und ganz, 38 Prozent eher) zu (Abbildung 14).

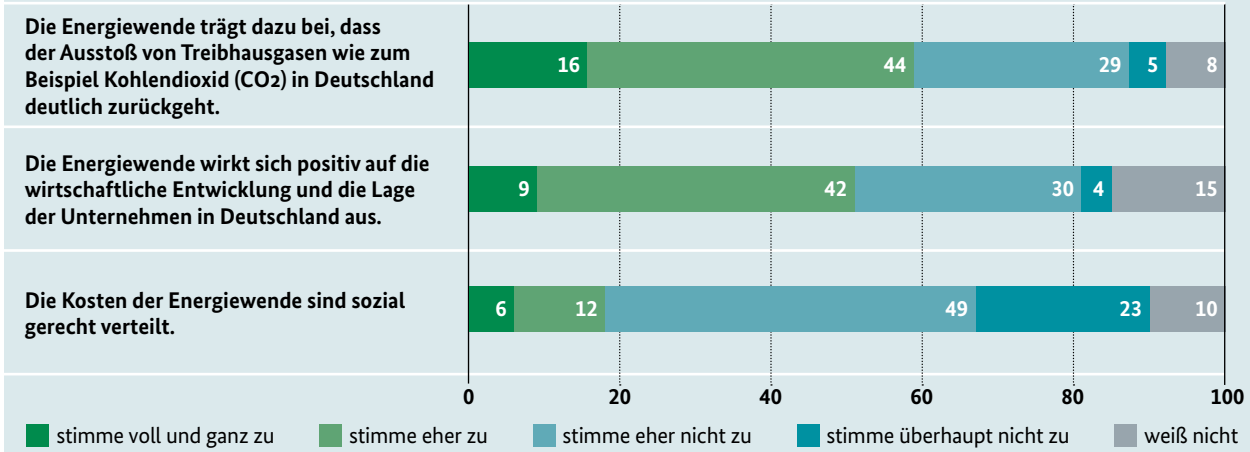
> *Zu schnell vorangehen wird es nie in der Politik. (...) Also ich weiß nicht, wie lange es dauern soll, das Thema ist doch seit Ewigkeiten im Raum.*
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

82 Prozent der Befragten sorgen sich, dass viele Menschen in Deutschland die Energiewende nicht ernst genug nehmen (37 Prozent stimmen voll und ganz zu, 45 Prozent eher). 88 Prozent der Befragten finden es in Ordnung, wenn durch die Energiewende einzelne Industriezweige umstrukturiert werden, zum Beispiel der Kohlebergbau (49 Prozent voll und ganz, 39 Prozent eher).

Bei dieser Abfrage politischer Aussagen zur Energiewende stimmen außerdem 39 Prozent der Befragten voll und ganz zu, dass die Kosten der Energiewende in Deutschland zu ungleich verteilt sind (Abbildung 14). Zusammen mit denjenigen, die dieser Aussage eher zustimmen, sind es sogar 76 Prozent. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den bisherigen Befunden (Abbildung 13).

Abbildung 13: **Wahrnehmung der aktuellen Energiepolitik**

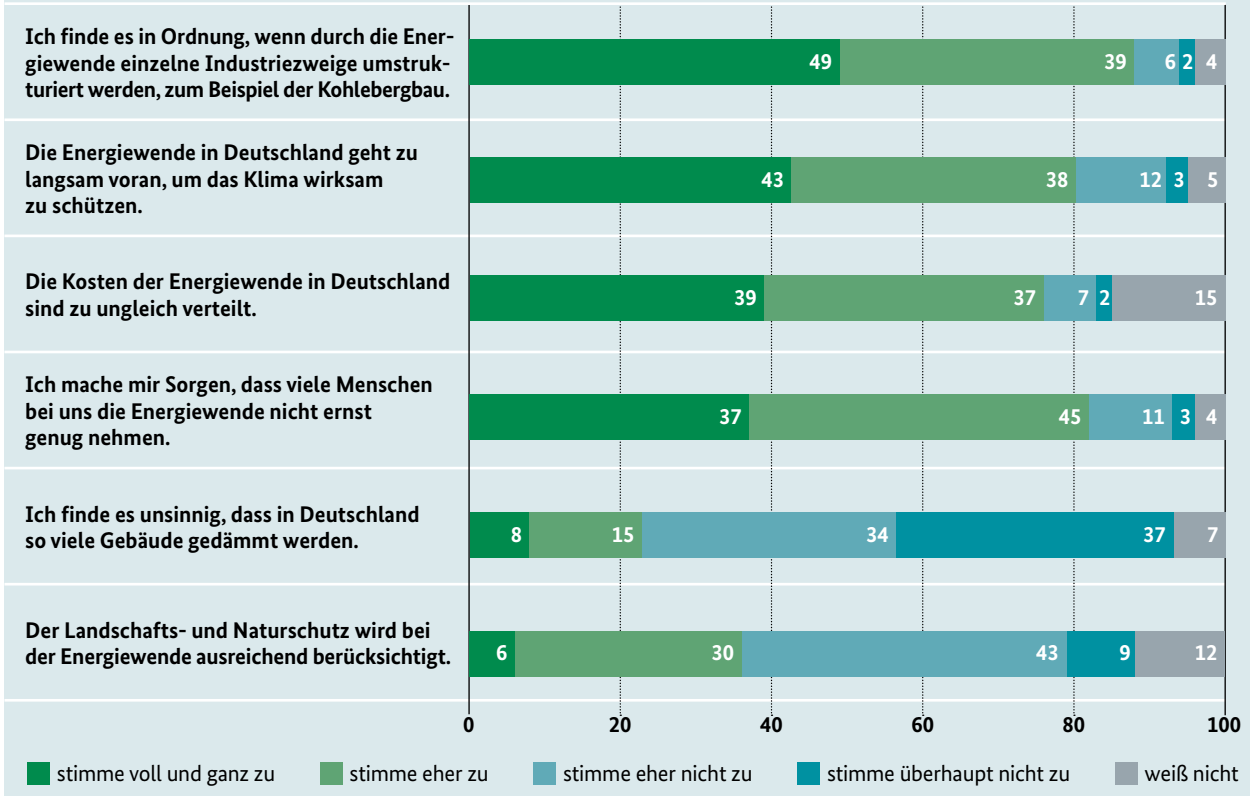
Frage: **Was trifft Ihrer Meinung nach auf die Energiepolitik in Deutschland zu?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 14: **Zustimmung zu politischen Aussagen zur Energiewende**

Frage: **Im Folgenden sehen Sie noch einige Aussagen, die mit der Energiewende zu tun haben. Inwieweit stimmen Sie diesen Aussagen zu?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Gebäude zu dämmen, um Heizenergie zu sparen, findet breite Zustimmung. Nur sehr wenige finden es nicht sinnvoll (acht Prozent voll und ganz, 15 Prozent eher).

Was den Landschafts- und Naturschutz betrifft, sind viele allerdings skeptisch. Lediglich ein Drittel der Befragten sehen ihn derzeit bei der Energiewende ausreichend berücksichtigt (sechs Prozent voll und ganz, 30 Prozent eher).

Deutliche Forderung nach sozialverträglicher Gestaltung der Energiewende und Zustimmung zu ökonomischen Anreizinstrumenten

In der Studie waren die Befragten aufgefordert, neun politische Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutsamkeit für die Energiewende zu bewerten (Abbildung 15). Dabei wurde deutlich: Ergänzend zur Erwartung vieler Befragter, dass die Energiewende prioritär dazu beitragen sollte, die Treibhausgasemissionen schnell und deutlich zu senken (Abbildung 12), erachten es 94 Prozent als sehr und eher wichtig, dass die Politik bei der Ausgestaltung der Energiewende hohes Augenmerk auf eine bezahlbare Energieversorgung für alle legt. Große Zustimmung findet zudem die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen in Regionen, die vom Kohleausstieg betroffen sind, 92 Prozent halten dies für sehr und eher wichtig.

88 Prozent der Befragten bewerten die staatliche Förderung der Energieeinsparung in Wohnhäusern als eine sehr wichtige (48 Prozent) oder eher wichtige (40 Prozent) Politikmaßnahme in der Energiewende.

Die deutliche Mehrheit der Befragten stuft zudem bestimmte ökonomische Anreize als sehr und eher wichtig für die Energiewende ein, selbst wenn sie Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbraucher finanziell stärker belasten. Dies ist an erster Stelle ein Abbau klimaschädlicher Subventionen (90 Prozent), gefolgt von einer Verteuerung der CO_2-Emissionsrechte (86 Prozent) sowie einer höheren Besteuerung von besonders klimaschädlichen Produkten (84 Prozent).

3.2 Regierung, Industrie und Bevölkerung: Die Energiewende gelingt nur als Gemeinschaftswerk

Regierungen in Bund und Ländern am wichtigsten, damit Energiewende gelingt

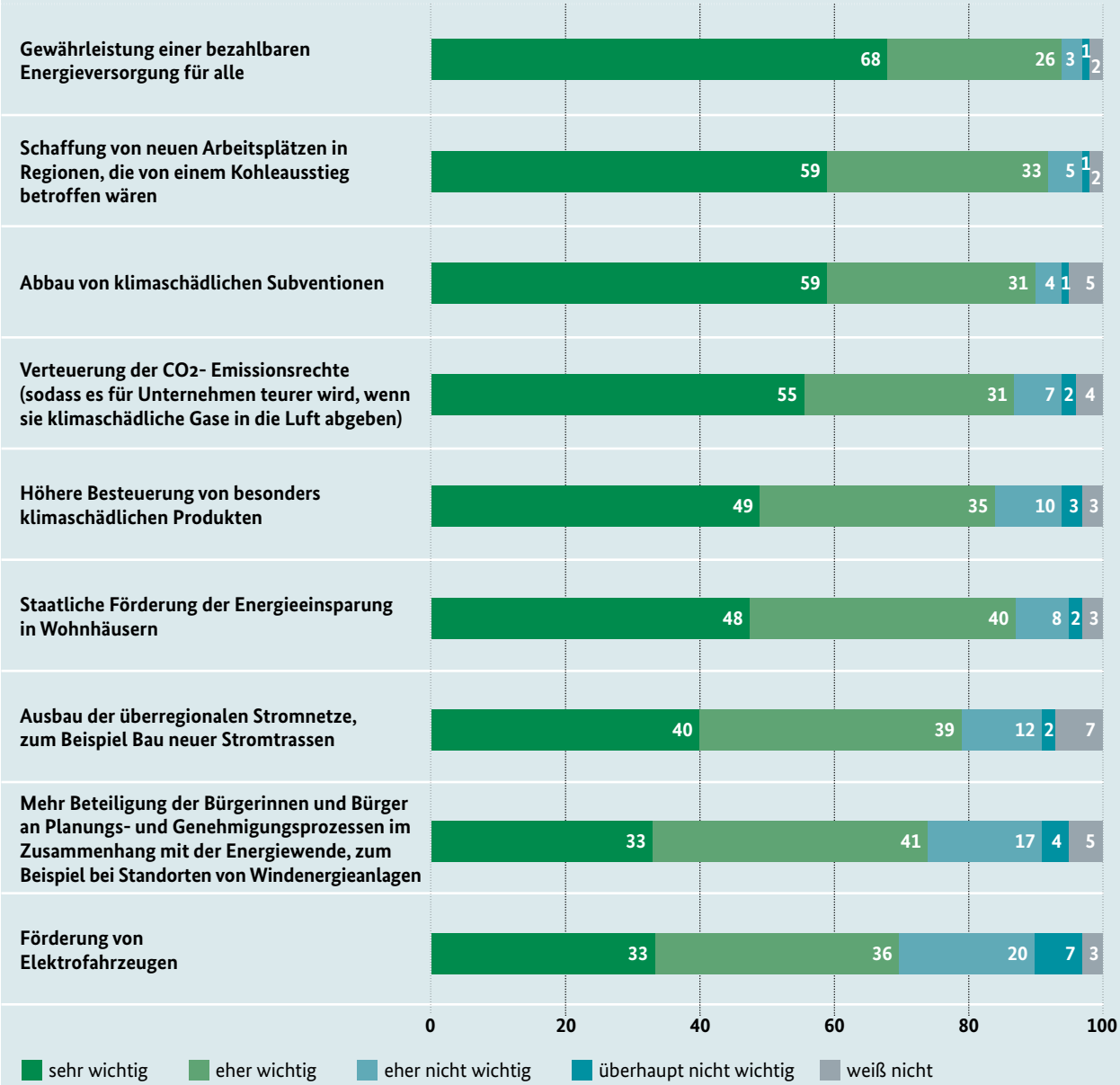
Die Ethik-Kommission „Sichere Energieversorgung", die Bundeskanzlerin Angela Merkel nach dem Reaktorunglück in Fukushima im Jahr 2011 einsetzte, hat ihre Stellungnahme ganz bewusst als „Gemeinschaftswerk" betitelt und so deutlich gemacht, dass für eine erfolgreiche Energiewende die Beiträge aller gesellschaftlichen Akteure unabdingbar sind.[16]

70 Prozent der Befragten sehen die Beiträge von Regierungen in Bund und Ländern als wichtig an, damit die Energiewende gelingt. Diese Verantwortung wird auch Industrieunternehmen mit hohem Energieverbrauch (44 Prozent) und Stromkonzernen (41 Prozent) zugeschrieben. Knapp die Hälfte der Befragten zählt jede und jeden Einzelnen zu den drei wichtigsten Akteuren, um zu einer erfolgreichen Energiewende beizutragen (Abbildung 16).

> ***Ich würde mich sehr freuen, wenn Du Dich mehr engagieren würdest und auf die Straße gehen würdest, damit die Regierung sieht, dass das Volk die Energiewende will.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Abbildung 15: **Bedeutsamkeit verschiedener politischer Maßnahmen in der Energiewende**

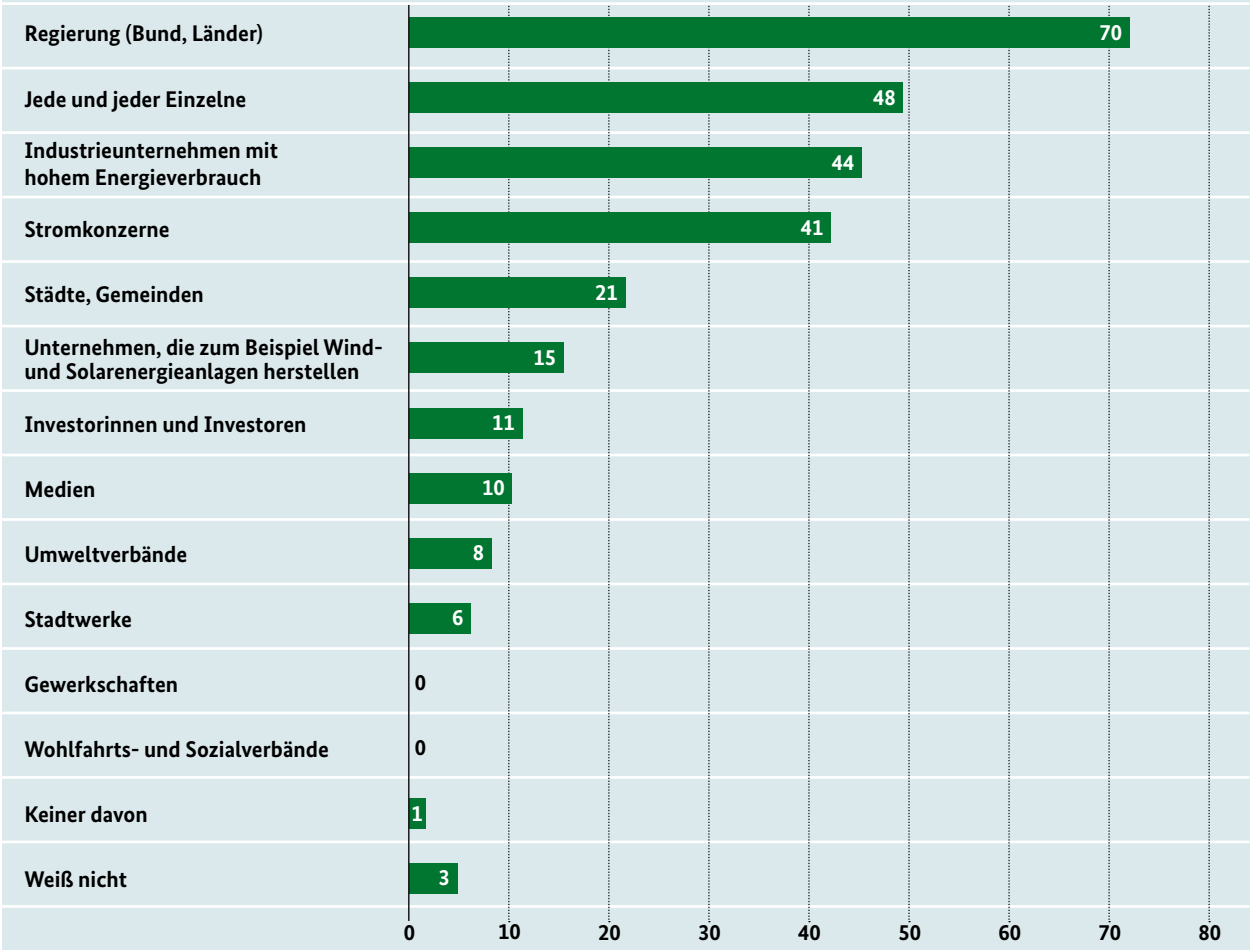
Frage: **Im Zuge der Energiewende werden verschiedene Maßnahmen diskutiert und geplant. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen?**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 16: **Akteure mit Verantwortung für eine gelingende Energiewende**

Frage: **Wer kann Ihrer Meinung nach einen wichtigen Beitrag dafür leisten, dass die Energiewende in Deutschland gelingt?** (Nennung von maximal drei wichtigen Akteuren)



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent)

3.3 Engagement für die Energiewende bisher begrenzt, zugleich vielfältige Potenziale vorhanden

Die Befragten wissen, dass jede und jeder Einzelne viel zur Energiewende beitragen kann und muss. Eine der Voraussetzungen dafür ist, für den eigenen Stromverbrauch und für Einsparmöglichkeiten sensibel zu sein. Die Befunde weisen auf große Informationsdefizite hin (ohne Abbildung): Nur etwas mehr als ein Drittel der Befragten kennt den Stromverbrauch im eigenen Haushalt. Jeweils fast zehn Prozent der Befragten ist eine Kontrolle ihres Stromverbrauchs entweder zu mühsam oder sie erachten dieses Wissen als nicht so wichtig oder wissen nicht, wie sie den Stromverbrauch der eigenen Geräte ermitteln können. Nur 18 Prozent der Befragten geben an, ausschließlich sparsame Geräte zu besitzen.

Bürgerinnen und Bürger interessieren sich auch für finanzielle Vorteile und Einsparmöglichkeiten

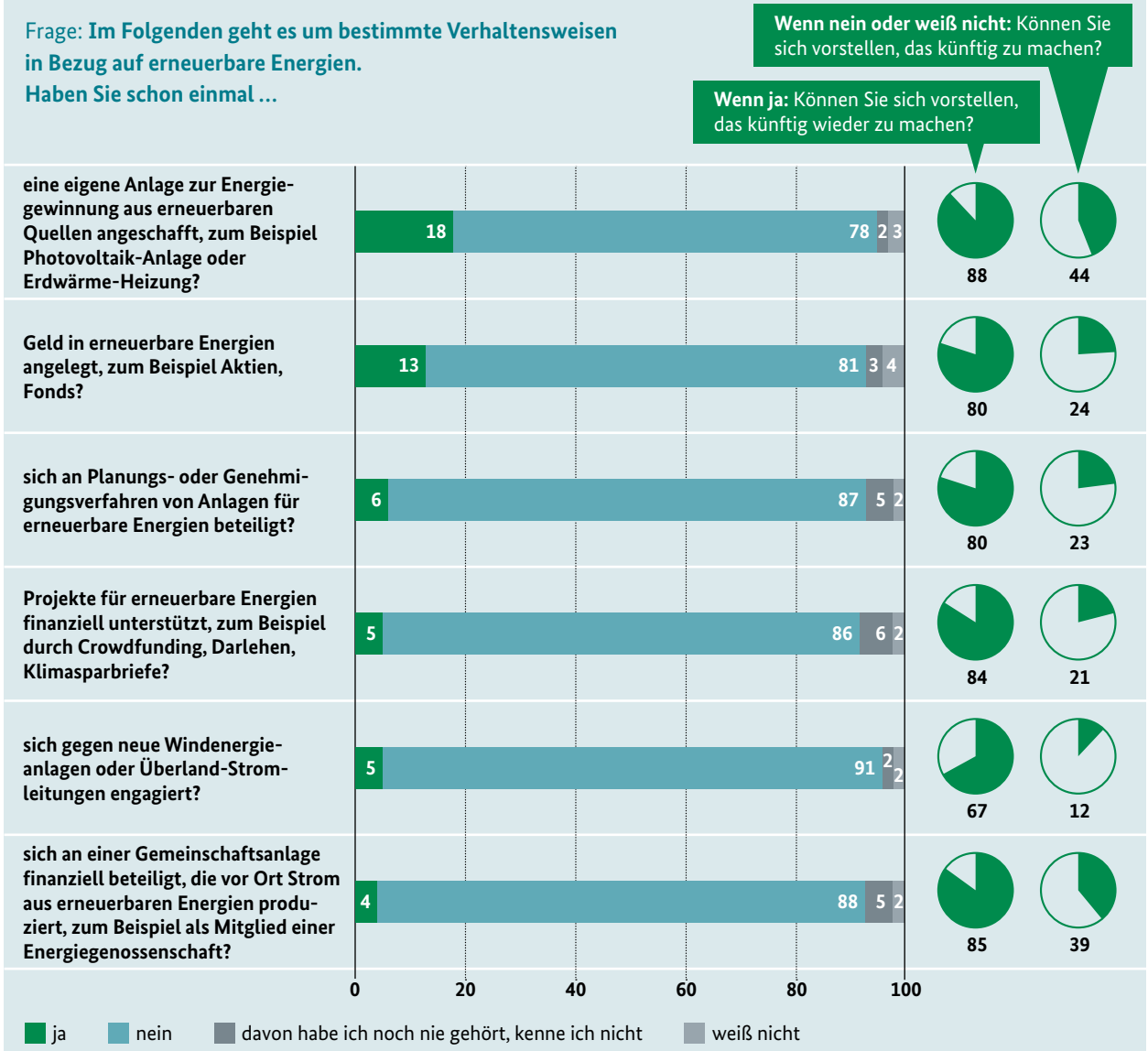
Abbildung 17 zeigt, inwieweit die Befragten bisher für erneuerbare Energien und die Energiewende aktiv geworden sind und ob sie es wiederholen oder zukünftig ausprobieren würden. Ein Teil der Befragten hat erneuerbare Energien bereits finanziell unterstützt, zum Beispiel über grüne Geldanlagen (13 Prozent) oder durch

die finanzielle Unterstützung von Projekten (fünf Prozent). 18 Prozent der Befragten haben sich eine eigene Anlage zur Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen angeschafft und vier Prozent geben an, sich bereits finanziell an einer Gemeinschaftsanlage, die Strom aus erneuerbaren Energien produziert, beteiligt zu haben. Mehr als 80 Prozent derjenigen, die dies bereits getan haben, können sich vorstellen, dies wieder zu tun. Aber auch diejenigen, die noch nicht in erneuerbare Energien investiert haben, sind offen dafür: 44 Prozent können sich vorstellen, eine eigene Erneuerbare-Energien-Anlage anzuschaffen und 39 Prozent, sich künftig finanziell an einer Gemeinschaftsanlage zu beteiligen.

Ein Viertel bis die Hälfte der Befragten mit Wohneigentum[17] hat nach eigenen Angaben bereits in Gebäudeenergieeffizienz investiert. Das betrifft etwa die Optimierung der Heizungsanlage mit hocheffizienten Heizungspumpen (37 Prozent der Befragten mit Wohneigentum), den Einbau eines auf erneuerbaren Energieträgern basierenden Heizsystems (24 Prozent) und auch Maßnahmen zur Einsparung von Wärmeenergie durch Dämmung, Wärmeschutzverglasung oder ähnliches (50 Prozent). Immerhin rund die Hälfte der Befragten mit Wohneigentum, die noch keine dieser Maßnahmen umgesetzt hat, kann sich vorstellen, dies künftig zu machen. Diese Befunde zeigen auf, dass es einige Potenziale für eine Gebäudeenergiewende gibt.

Abbildung 17: **Verhaltensweisen bei erneuerbaren Energien – bisher und perspektivisch**

Frage: **Im Folgenden geht es um bestimmte Verhaltensweisen in Bezug auf erneuerbare Energien. Haben Sie schon einmal ...**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100% rundungsbedingt)

3.4 Soziale Milieus: Grundsätzliche Zustimmung, aber divergierende Ansichten zur Energiewende

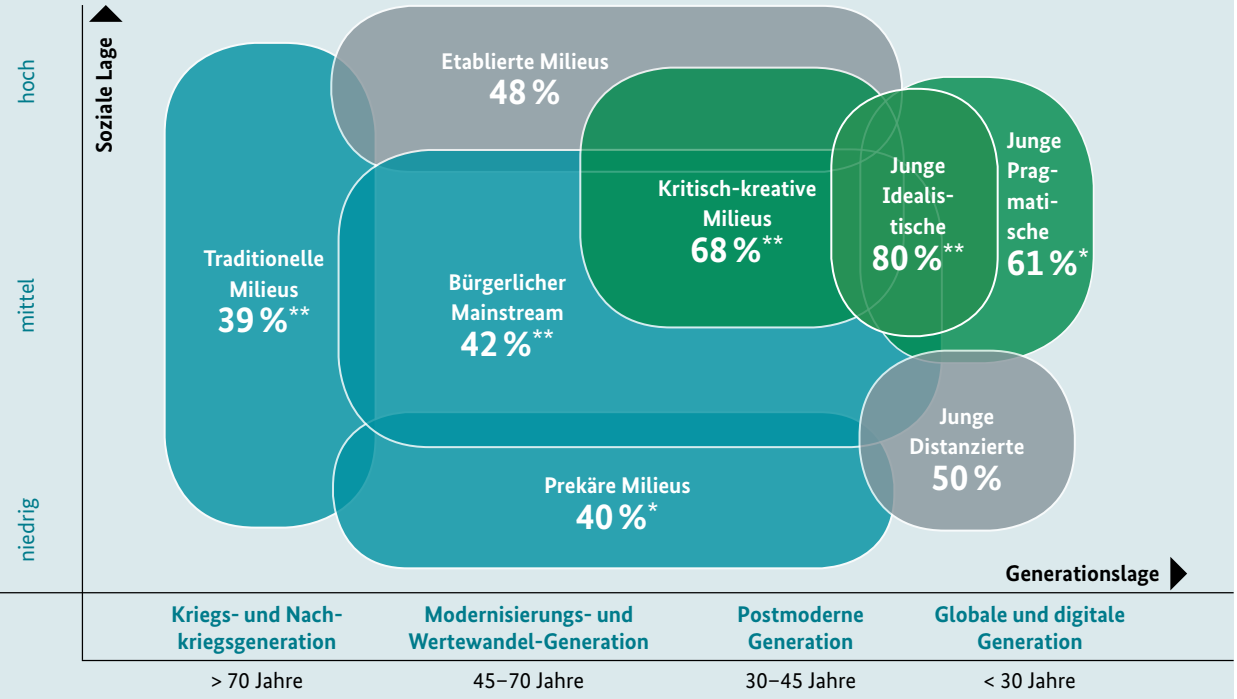
In der Bevölkerung gibt es eine deutliche Mehrheit dafür, dass insbesondere in der Energiepolitik ökologische Aspekte eine übergeordnete Bedeutung haben sollten. 72 Prozent aller Befragten sind dieser Ansicht (Abbildung 5). Die Energiewende in Deutschland wird also (weiterhin) mehrheitlich stark befürwortet.[18] Zwischen den sozialen Milieus unterscheiden sich die Einstellungen zur Energiewende zum Teil jedoch deutlich.

Abbildung 18 zeigt die Präferenzen in den einzelnen sozialen Milieus für eine rasche und deutliche Verminderung der Treibhausgasemissionen durch die Energiewende (als deren oberste Priorität / wichtigstes Ziel; siehe Abbildung 12). Dies ist den Angehörigen der kritisch-kreativen Milieus sowie der jungen Idealistischen und jungen Pragmatischen deutlich überdurchschnittlich wichtig. Dass bei dieser Aussage neben den – grundsätzlich nachhaltigkeitsorientierten – Kritisch-Kreativen und jungen Idealistischen auch die jungen Pragmatischen deutlich überdurchschnittlich vertreten sind, zeigt, welche Bedeutung der Klimaschutz für die junge Generation insgesamt hat. Traditionelle, bürgerlicher Mainstream und Prekäre sehen den Klimaschutzaspekt der Energiewende dagegen als weniger wichtig an als die Angehörigen anderer Milieus.

Auch zu verschiedenen politischen Aussagen zur Energiewende unterscheiden sich die Einstellungen in den sozialen Milieus (Tabelle 2). So sind etwa die Kritisch-Kreativen und die jungen Idealistischen deutlich überdurchschnittlich oft der Ansicht, dass die Energiewende in Deutschland zu langsam vorangeht, um das Klima wirksam zu schützen. Etablierte und bürgerlicher

Abbildung 18: **Präferenz in den sozialen Milieus für eine rasche und deutliche Verminderung der Treibhausgasemissionen**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die Energiewende insgesamt am wichtigsten?** (Bildung einer Rangfolge)
Antwort: **Dass der Ausstoß von Treibhausgasen wie zum Beispiel Kohlendioxid (CO_2) in Deutschland schnell und deutlich abnimmt.** (Diese Antwort nannten durchschnittlich 50 Prozent.)



Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus

Mainstream stimmen dem deutlich weniger zu. Traditionellen und prekären Milieus ist es außerdem besonders wichtig, dass die Energieversorgung für alle bezahlbar bleibt. Angehörige dieser beiden Milieus wie auch des bürgerlichen Mainstreams sind ebenso deutlich überdurchschnittlich stark der Meinung, dass die Kosten der Energiewende in Deutschland zu ungleich verteilt sind.

Deutlich mehr als die Angehörigen anderer Milieus unterstützen die Kritisch-Kreativen und jungen Idealistischen, dass im Zuge der Energiewende einzelne Industriezweige wie der Kohlebergbau umstrukturiert werden. Angehörige des bürgerlichen Mainstreams und der prekären Milieus stimmen derartigen Maßnahmen deutlich weniger stark zu. Doch in allen sozialen Milieus stimmt eine Mehrheit einem derartigen Strukturwandel voll und ganz oder eher zu.

Tabelle 2: **Einstellungen zur Energiewende in den sozialen Milieus**

a) Frage: **Im Folgenden sehen Sie noch einige Aussagen, die mit der Energiewende zu tun haben. Inwieweit stimmen Sie diesen Aussagen zu?**
Antwort: **„Stimme voll und ganz zu“**

b) Frage: **Im Zuge der Energiewende werden verschiedene Maßnahmen diskutiert und geplant. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen?**
Antwort: **„Sehr wichtig“**

	Die Energiewende in Deutschland geht zu langsam voran, um das Klima wirksam zu schützen[a)]	Die Kosten der Energiewende in Deutschland sind zu ungleich verteilt[a)]	Ich finde es in Ordnung, wenn durch die Energiewende einzelne Industriezweige umstrukturiert werden, zum Beispiel der Kohlebergbau[a)]	Gewährleistung einer bezahlbaren Energieversorgung für alle[b)]
Stichprobe insgesamt	**43**	**39**	**49**	**68**
Traditionelle Milieus	42	50**	58*	79*
Etablierte Milieus	32**	33	45	57*
Bürgerlicher Mainstream	31**	45*	36**	74
Prekäre Milieus	41	52**	35**	81**
Kritisch-kreative Milieus	69**	38	71**	59
Junge Idealistische	75**	16**	78**	51*
Junge Pragmatische	42	17	44	57
Junge Distanzierte	43	30	60	57

Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten
deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert
* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus (Angaben in Prozent)

3.5 Resümee – Bevölkerung befürwortet Energiewende und Strukturwandel

Eine sehr breite Mehrheit der Bevölkerung trägt die Energiewende mit: 85 Prozent der Befragten erachten den Ausstieg aus fossilen Energien als eher oder sehr wichtig, fast 90 Prozent der Befragten befürworten Umstrukturierungen bestimmter Industriezweige wie den des Kohlebergbaus. Dies zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger die Zielrichtung der Energiewende richtig finden. Allerdings sind 81 Prozent der Befragten (eher) unzufrieden mit dem Tempo der Energiewende: Diese geht ihnen zu langsam voran, um das Klima wirksam zu schützen.

Die Hauptverantwortung für das Gelingen der Energiewende liegt bei der Bundesregierung und bei den Landesregierungen, so die breite Auffassung. Die Befragten fordern einen deutlichen Einsatz der Regierungen für die Energiewende, der Hälfte der Befragten ist dabei insbesondere die zügige Treibhausgasreduktion wichtig. Dass die Energiewende bereits jetzt dazu beiträgt, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren, empfinden 60 Prozent voll und ganz oder eher so. In dieser Hinsicht nehmen die Befragten die Energiepolitik mehrheitlich als wirkungsvoll wahr.

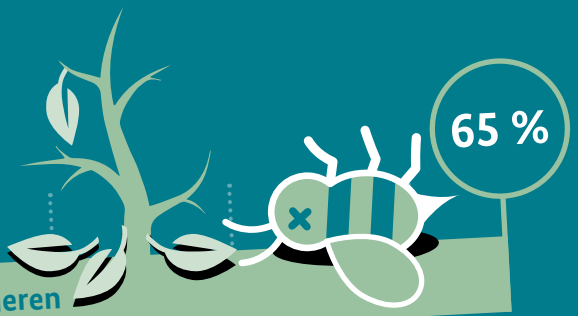
Anders sieht es bei der Kostenverteilung der Energiewende aus: Für 35 Prozent der Befragten hat eine sozial gerechte Verteilung der Kosten den höchsten Stellenwert, aber nur sechs Prozent empfinden die Kosten der Energiewende derzeit als sozial gerecht verteilt. Ob und wie eine bezahlbare Energieversorgung sichergestellt wird, beschäftigt viele Menschen in Deutschland. Auch an anderer Stelle zeigen die Befunde, dass die Befragten von der Politik eine sozialverträgliche Gestaltung der Energiewende und der damit verbundenen Transformationsprozesse erwarten. So erachtet es die Mehrheit als wichtig, dass neue Arbeitsplätze in Regionen geschaffen werden, die von einem Kohleausstieg betroffen sind. Gleichzeitig finden es 88 Prozent der Befragten voll und ganz oder eher in Ordnung, wenn durch die Energiewende einzelne Industriezweige, zum Beispiel der Kohlebergbau, umstrukturiert werden. Die davon potenziell am ehesten betroffenen gesellschaftlichen Gruppen erwarten deshalb eine soziale Flankierung der Energiewende, die eine gerechte Kostenverteilung und eine bezahlbare Energieversorgung umfasst.

Die Bürgerinnen und Bürger sehen auch ihre eigene Mitverantwortung bei der aktiven Gestaltung der Energiewende. Sie sind daran interessiert, sich finanziell zu engagieren, etwa durch grüne Geldanlagen, Investitionen in Gebäudeenergieeffizienz oder durch eine finanzielle Beteiligung an Erneuerbaren-Energien-Anlagen wie Bürgerwindparks oder -solarparks.

Die deutliche Mehrheit der Befragten (84 bis 90 Prozent) unterstützt sehr oder eher, dass bestimmte ökonomische Rahmenbedingungen geändert werden und stuft diese als wesentliche, zielführende Politikmaßnahmen der Energiewende ein. Die hohen Zustimmungswerte beziehen sich unter anderem auf den Abbau klimaschädlicher Subventionen, auf eine Verteuerung von CO_2-Emissionsrechten, eine höhere Besteuerung besonders klimaschädlicher Produkte (CO_2-Bepreisung) sowie die staatliche Förderung für Energieeinsparungen in Wohnhäusern.

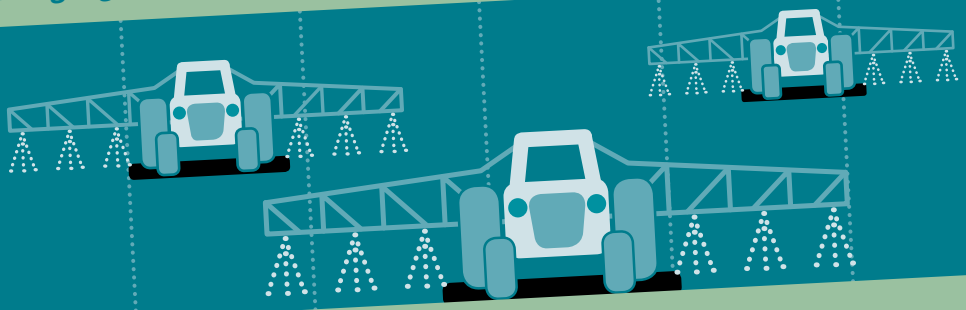
4. Landwirtschaft

Sehr große Umweltprobleme der heimischen Landwirtschaft sind …



65 %

Rückgang der Artenvielfalt bei Pflanzen und Tieren



63 %

Umweltbelastungen durch Pflanzenschutzmittel

56 %

Belastung von Gewässern und Trinkwasser durch Überdüngung/Gülle

53 %

Schlechtere Bodenqualität durch Überdüngung oder Monokulturen

Landwirtschaft: Leidtragende und Mitverursacherin von Umwelt- und Klimaänderungen, aber auch Problemlöserin

Der heiße und trockene Sommer 2018 mit Wassermangel und Ernteausfällen hat die Abhängigkeit der Landwirtschaft von Wetter und Klima deutlich gezeigt. Die Landwirtschaft ist unmittelbar von den Auswirkungen des Klimawandels wie einer Zunahme von Dürren oder Starkregen betroffen, aber zugleich trägt sie selbst auch zum Klimawandel bei. Laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sind etwa acht Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland auf die Landwirtschaft zurückzuführen.[19]

Die Landwirtschaft ist von einem starken Strukturwandel betroffen. Die Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe hat sich von über einer Million im Jahr 1970 auf 275.400 Betriebe im Jahr 2016 reduziert. Deutlich angewachsen ist im gleichen Zeitraum die durchschnittliche Größe der Betriebe. Immer weniger Betriebe bewirtschaften immer größere Flächen. Auch die Tierhaltung erfolgt in zunehmend größeren Einheiten. Der internationale Handel spielt auch für die deutsche Landwirtschaft inzwischen eine große Rolle. Bei den Agrarexporten und bei den -importen steht Deutschland weltweit an dritter Stelle. Insbesondere Fleischexporte sind stark angestiegen. Exportorientierung und Produktion für den Weltmarkt sind erklärte Ziele der deutschen Agrarpolitik.[20]

Die moderne, intensivierte und hochspezialisierte Landwirtschaft verursacht eine Reihe von Umweltproblemen. Die Intensivierung der landwirtschaftlichen Flächennutzung führte vielerorts zum Verschwinden der traditionellen, abwechslungsreichen Kulturlandschaft. Tier- und Pflanzenarten, die auf vielfältig strukturierte Biotope angewiesen sind, sind selten geworden oder ganz verschwunden. Zudem belasten in manchen Regionen hohe Nährstoffüberschüsse Boden, Klima, Luft, Wasser und die biologische Vielfalt.[21]

Eine ökologisch orientierte Landwirtschaft kann indes vielfältige positive Leistungen für die Umwelt und das Klima erbringen.[22] In Deutschland arbeiteten Ende des Jahres 2017 elf Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe nach den EU-Vorschriften für den ökologischen Landbau. Zusammen bewirtschaften sie über acht Prozent der landwirtschaftlich genutzten Fläche – fast 1,4 Millionen Hektar.[23] Einer wirklichen Agrarwende hin zu einer nachhaltigeren Landwirtschaft stehen allerdings starke Interessen entgegen – wie zuletzt etwa die Auseinandersetzung um das Unkrautvernichtungsmittel Glyphosat gezeigt hat.

4.1 Negative Umweltwirkungen der Landwirtschaft werden stark kritisiert

Auf die Landwirtschaft werden vielfältige Umweltprobleme zurückgeführt

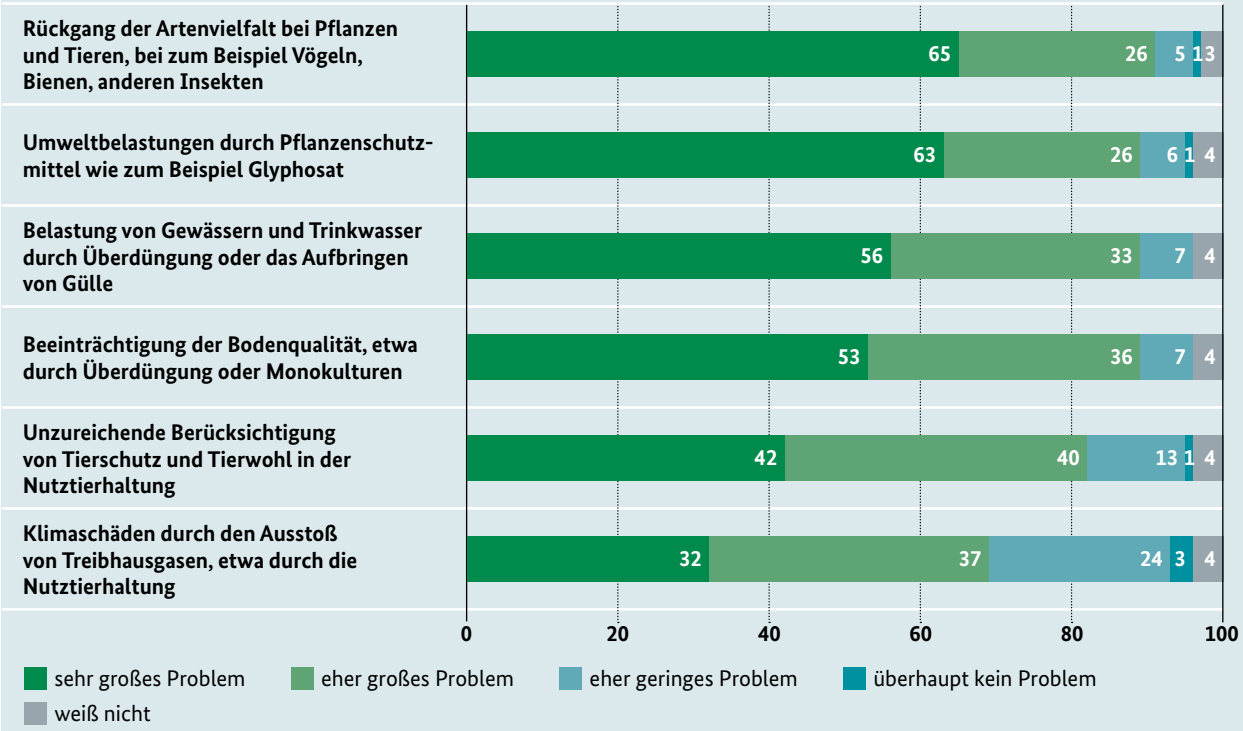
Wie kaum ein anderer Arbeitsbereich lebt die Landwirtschaft von und mit der Natur. Deshalb gilt es für die Landwirtschaft in besonderem Maße, die Balance zwischen effizienter Nutzung der natürlichen Ressourcen und einem nachhaltigen Umgang damit zu finden. Viele Menschen haben jedoch den Eindruck, dass diese Balance nicht mehr gegeben ist und bewerten die Auswirkungen der Landwirtschaft auf die Umwelt als hochproblematisch. Die in Abbildung 19 dargestellten Ergebnisse dokumentieren die große Unzufriedenheit.[24]

Über 60 Prozent der Befragten erachten den Rückgang der Artenvielfalt bei Pflanzen und Tieren sowie die Umweltbelastungen durch Pflanzenschutzmittel als sehr große Probleme. Hinzu kommt die Belastung der Wasser- und Bodenqualität etwa durch eine nicht bedarfs- und standortgerechte Düngung, die jeweils mehr als die Hälfte der Befragten als sehr große Probleme ansehen. Fasst man diejenigen zusammen, die diese als sehr und als eher große Probleme empfinden, so handelt es sich jeweils um rund 90 Prozent. Viele Befragte sehen weiterhin gravierende Probleme in der Nutztierhaltung, vor allem eine unzureichende Beachtung von Tierschutz und Tierwohl. Auch den Ausstoß von Treibhausgasen in der Landwirtschaft empfindet etwa ein Drittel der Befragten als sehr großes Problem.

> *[Landwirtschaft heutzutage] ... ist Massenproduktion. Früher hatte man den Bauern, der hatte seinen Hof, und heute ist es halt Massentierhaltung. Wir essen ja Hähnchen bis zum Gehtnichtmehr. Das ist ja eher was wie Massenessen produzieren.*
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Abbildung 19: **Einschätzung von Umweltproblemen, die durch die Landwirtschaft verursacht werden**

Frage: **Die Landwirtschaft hat verschiedene Auswirkungen, auch auf die Umwelt. Bitte geben Sie an, ob Sie die folgenden Auswirkungen als sehr großes Problem, eher großes Problem, eher geringes Problem oder als überhaupt kein Problem ansehen.**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

4.2 Von Landwirtschaft und Agrarpolitik werden andere Prioritäten erwartet

Zentrale Erwartungen: Hochwertige und gesunde Nahrungsmittel, Tierwohl, Umweltschutz

Die Landwirtschaft muss ganz unterschiedliche gesellschaftliche Anforderungen erfüllen. Dazu zählen etwa die Sicherstellung der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung, die Produktion von Industrierohstoffen und Energieträgern, die wirtschaftliche Entwicklung ländlicher Regionen, der Erhalt der natürlichen Ressourcen und vieles mehr. Daraus können sich Zielkonflikte ergeben. Um ihre Prioritäten zu erfassen, sollten die Befragten aus einer Liste unterschiedlicher Aufgaben der Landwirtschaft drei auswählen, die sie für die Gesellschaft als besonders wichtig erachten.[25] Die Ergebnisse sind in Abbildung 20 dargestellt.

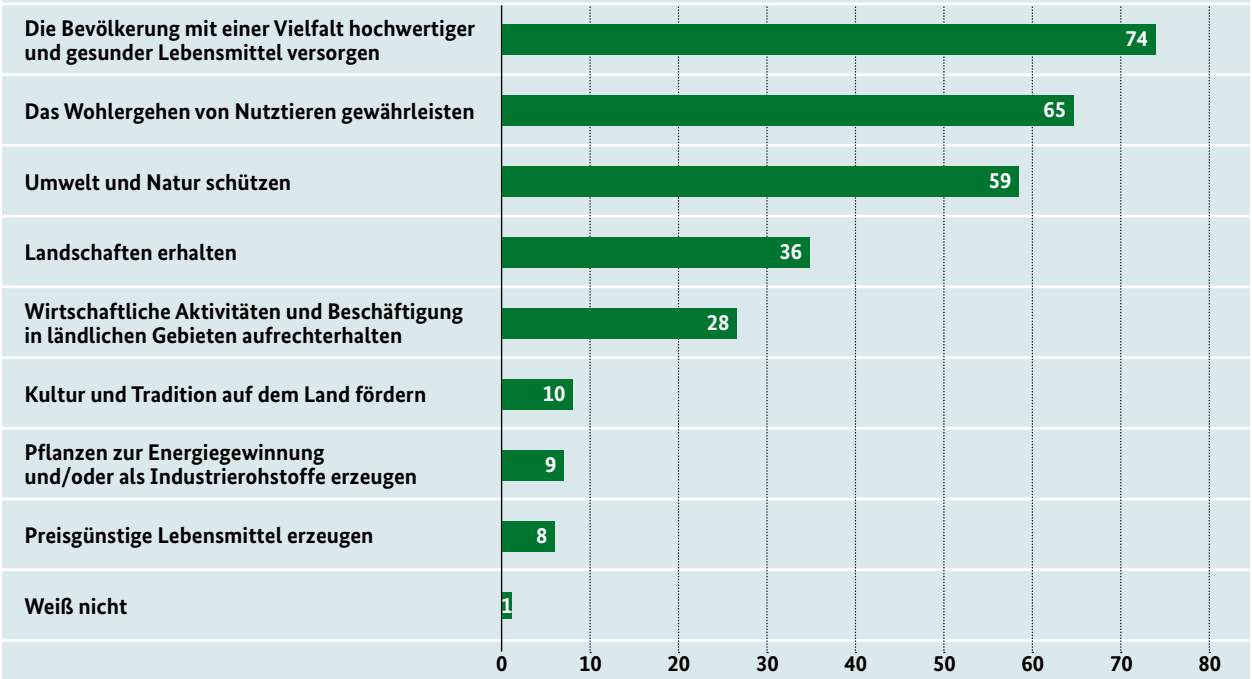
Die höchste Relevanz kommt demnach der Aufgabe zu, die Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger und gesunder Lebensmittel zu versorgen. Eine große Mehrheit von 74 Prozent der Befragten zählt diese Aufgabe zu den drei wichtigsten. An zweiter und dritter Stelle nennen die Befragten das Wohlergehen von Nutztieren (65 Prozent) und den Umwelt- und Naturschutz (59 Prozent). Alle anderen Aufgaben folgen mit deutlichem Abstand. Lediglich acht Prozent der Befragten zählen die Erzeugung von preisgünstigen Lebensmitteln zu einer der drei wichtigsten Aufgaben der Landwirtschaft.[26]

Insbesondere für ältere Befragte sind Umwelt- und Naturschutz sowie Tierwohl überdurchschnittlich oft unter den drei wichtigsten Aufgaben. Das Tierwohl hat zudem für weibliche Befragte und für Bewohnerinnen und Bewohner kleiner Orte höhere Priorität.

> ***Ich möchte eine nachhaltige Landwirtschaft, die umwelt- und tierfreundlich ist. Und die Produkte überzeugen mich mehr, wenn sie umweltfreundlich produziert werden.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Abbildung 20: **Die wichtigsten gesellschaftlichen Aufgaben der Landwirtschaft**

Frage: **Was sollten die wichtigsten Aufgaben der Landwirtschaft in unserer Gesellschaft sein? Bitte wählen Sie die drei aus Ihrer Sicht wichtigsten aus.**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent)

Die Landwirtschaft erhält schlechte Noten bei Aufgaben, die als besonders wichtig eingeschätzt werden

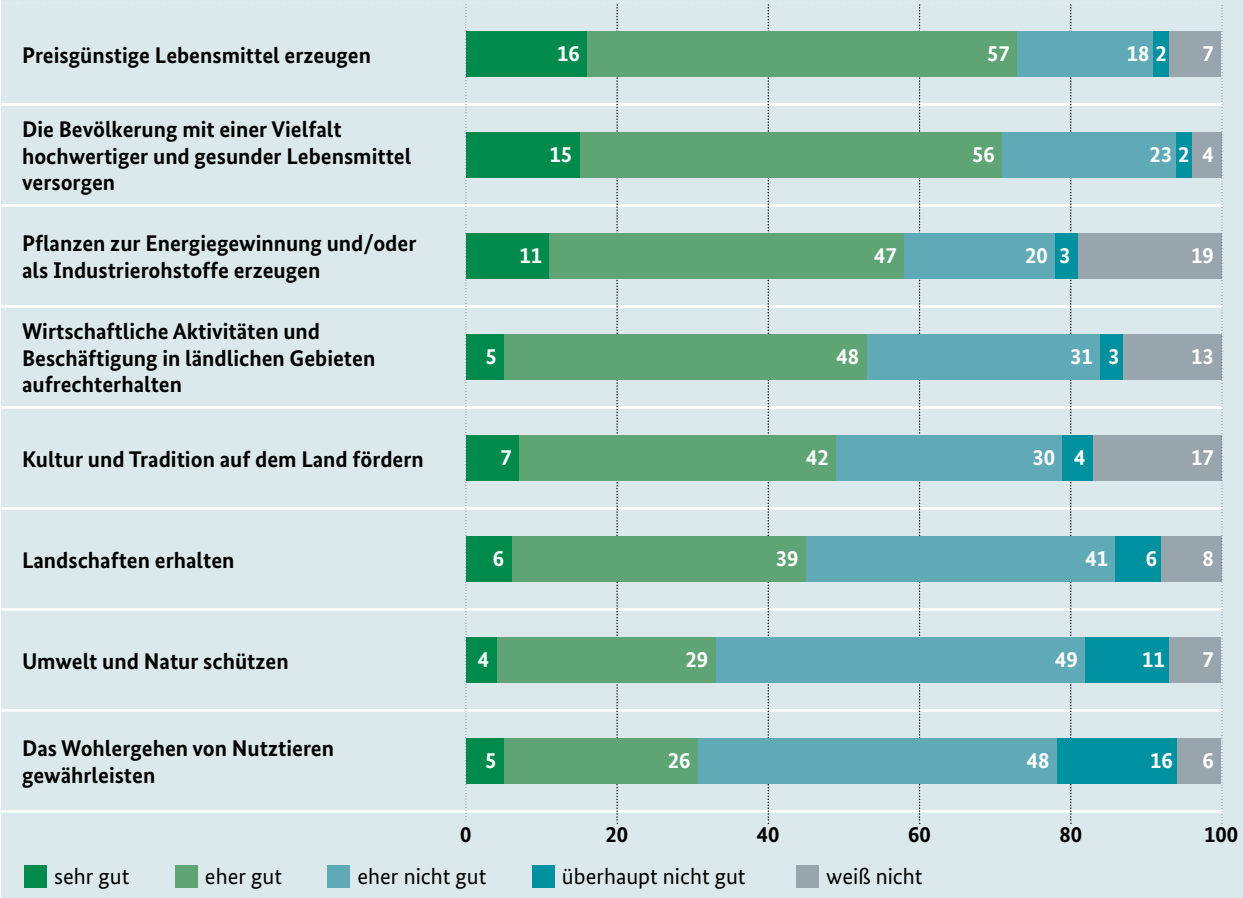
Die Einschätzung der Befragten, wie gut die Landwirtschaft die an sie gerichteten Anforderungen erfüllt, zeigt Abbildung 21. Demnach ist sie am besten darin, preisgünstige Lebensmittel zu erzeugen und die Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger und gesunder Lebensmittel zu versorgen.

Vergleicht man die Aufgaben, die die Befragten besonders wichtig finden (Abbildung 20), mit der Einschätzung, wie gut die Landwirtschaft diese erfüllt (Abbildung 21), dann gibt es nur eine deutliche Übereinstimmung: die Versorgung der Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger und gesunder Lebensmittel. Diese Aufgabe steht an erster Stelle der Relevanz und an zweiter Stelle bei der Aufgabenerfüllung. Über 70 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass die Landwirtschaft diese Aufgabe sehr gut oder eher gut erfüllt.

Bei allen anderen Aufgaben gibt es gravierende Diskrepanzen. Im Hinblick auf ihre Wichtigkeit stehen das Wohl von Nutztieren und der Schutz von Umwelt und Natur an zweiter und dritter Stelle – bei der wahrgenommenen Aufgabenerfüllung durch die Landwirtschaft jedoch an letzter und vorletzter Stelle. Viele Befragte finden also, die Landwirtschaft kommt diesen Aufgaben nicht in ausreichendem Maße nach. Jene Aufgaben allerdings, die aus Sicht der Befragten deutlich weniger wichtig sind, sehen sie hingegen als eher bis sehr gut erfüllt – etwa die Erzeugung von preisgünstigen Lebensmitteln und Pflanzen zur Energiegewinnung oder als Industrierohstoffe.

Abbildung 21: **Wie gut die Landwirtschaft gesellschaftliche Aufgaben erfüllt**

Frage: **Ihrer Ansicht nach: Wie gut erfüllt die Landwirtschaft heute die folgenden gesellschaftlichen Aufgaben?**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

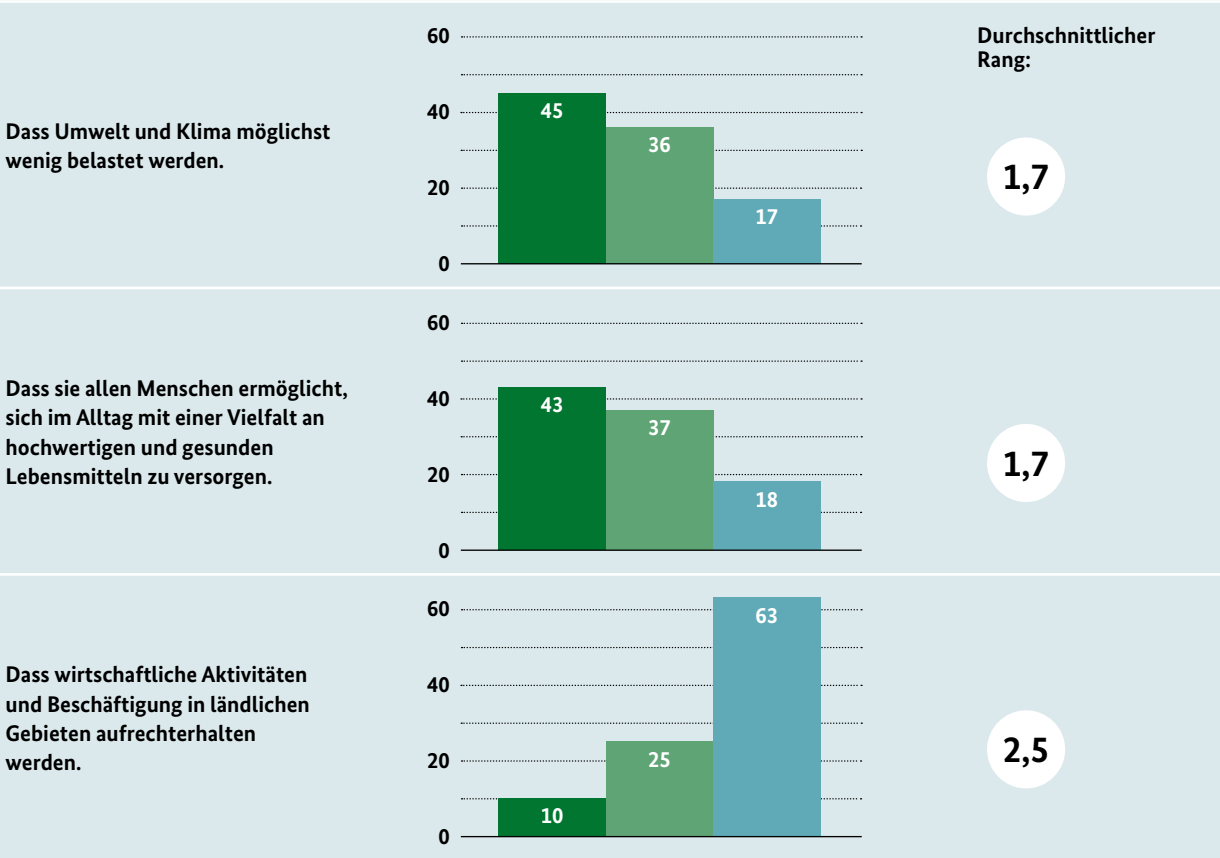
Klares Plädoyer: Umwelt- und Klimaschutz soll in der Landwirtschaft wichtiger werden

Wie soll sich die Landwirtschaft künftig entwickeln? Abbildung 22 zeigt, dass knapp die Hälfte der Befragten bei einer Auswahl aus drei Antwortmöglichkeiten an erster Stelle entweder eine möglichst geringe Belastung von Umwelt und Klima (45 Prozent) oder die Versorgung aller Menschen mit einer Vielfalt an hochwertigen und gesunden Lebensmitteln (43 Prozent) nennt. Nur eine kleine Minderheit von zehn Prozent erachtet es als am wichtigsten, dass wirtschaftliche Aktivitäten und Beschäftigung in ländlichen Gebieten aufrechterhalten werden.

Diese Ergebnisse stimmen damit überein, dass für eine große Mehrheit der Befragten (68 Prozent) in der Landwirtschaftspolitik die Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes eine übergeordnete Bedeutung haben sollten; für weitere 28 Prozent sollten sie neben den eigentlichen Aufgaben angemessen berücksichtigt werden (siehe Kapitel 2.3, Abbildung 5).

Abbildung 22: **Präferenzen für zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft am wichtigsten? Bitte bringen Sie die folgenden Aussagen in eine Reihenfolge.** (Bildung einer Rangfolge)



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt und „weiß nicht“)

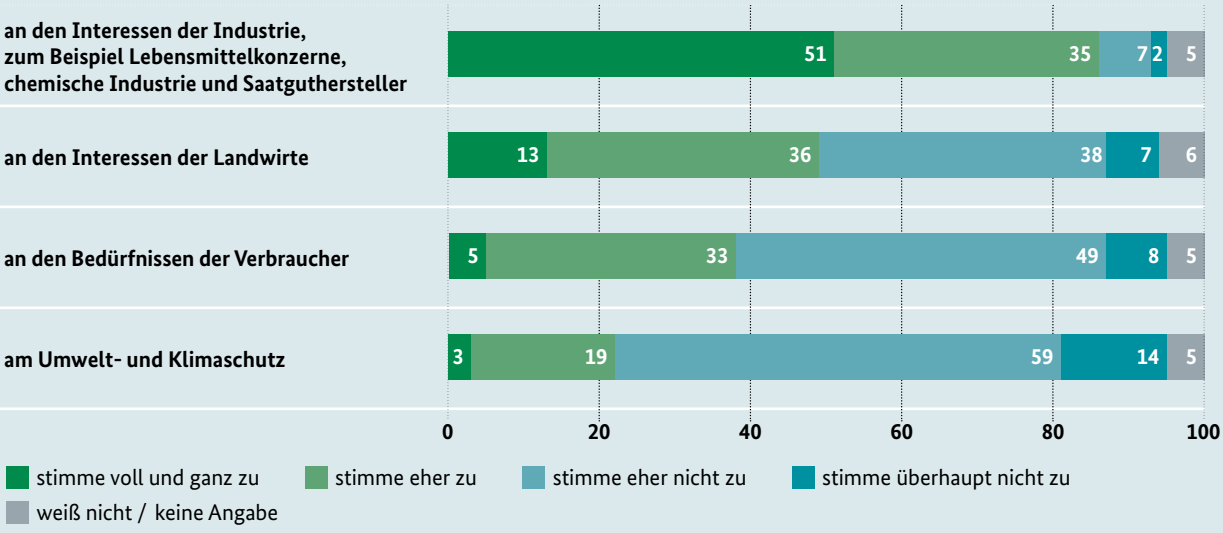
Die wahrgenommenen Prioritäten der gegenwärtigen Landwirtschaftspolitik stimmen mit den Erwartungen der Befragten nicht überein

Aus Sicht der Befragten orientiert sich die derzeitige Landwirtschaftspolitik kaum am Umwelt- und Klimaschutz (Abbildung 23). Eine Mehrheit ist der Ansicht, dass sich die Landwirtschaftspolitik derzeit vor allem an den Interessen der Industrie orientiert, also beispielsweise der Lebensmittelkonzerne, der chemischen Industrie oder der Saatguthersteller.

Daneben berücksichtigt die gegenwärtige Landwirtschaftspolitik aus Sicht der Befragten die Interessen der Landwirtinnen und Landwirte sowie die Bedürfnisse der Verbraucherinnen und Verbraucher vergleichsweise wenig. Und nur etwa drei Prozent der Befragten stimmen voll und ganz der Aussage zu, dass sich die Landwirtschaftspolitik in Deutschland vor allem an Gesichtspunkten des Umwelt- und Klimaschutzes orientiert. Insbesondere jüngeren Menschen und Personen mit höherer Bildung ist es wichtig, dass die Landwirtschaft in Zukunft Umwelt und Klima weniger belastet. Gerade sie nehmen eine besonders einseitige Ausrichtung der Landwirtschaftspolitik an den Interessen der Industrie wahr.

Abbildung 23: **Wahrgenommene Prioritäten der Landwirtschaftspolitik**

Frage: **Im Folgenden sehen Sie verschiedene Aussagen zur Landwirtschaftspolitik in Deutschland. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der jeweiligen Aussage zustimmen. Die Landwirtschaftspolitik in Deutschland orientiert sich vor allem ...**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

4.3 Engagement einflussreicher Akteure für nachhaltige Landwirtschaft kritisch beurteilt

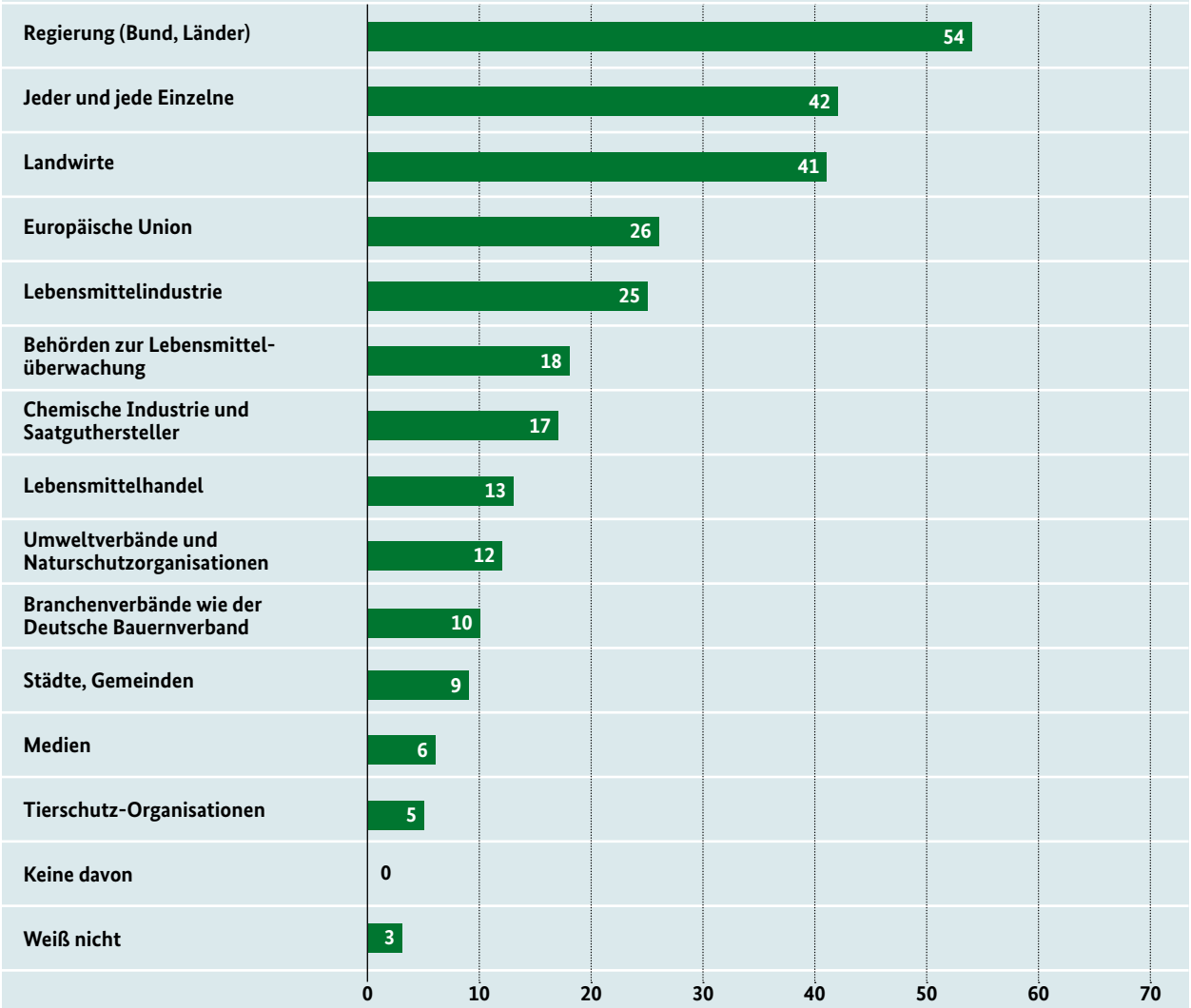
Regierungen von Bund und Ländern werden größte Einflussmöglichkeiten zugeschrieben

Wer kann aus Sicht der Befragten einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass die Landwirtschaft in Deutschland umweltfreundlicher wird? Aus einer Liste möglicher Akteure sollten maximal drei ausgewählt werden, die dazu einen wichtigen Beitrag leisten können. Abbildung 24 zeigt die Ergebnisse.

Die Regierung ist bei dieser Frage klarer Spitzenreiter: Für 54 Prozent der Befragten gehören die Regierungen von Bund und Ländern zu denjenigen, die einen wichtigen Beitrag für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft in Deutschland leisten können. Es folgen danach jede und jeder Einzelne (42 Prozent) sowie die Landwirtinnen und Landwirte (41 Prozent). Mit etwas Abstand nennt dann etwa ein Viertel der Befragten jeweils die Europäische Union und die Lebensmittelindustrie. Weiteren Akteuren werden geringere Einflussmöglichkeiten zugeschrieben.

Abbildung 24: **Akteure für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft**

Frage: **Wer kann Ihrer Meinung nach einen wichtigen Beitrag dafür leisten, dass die Landwirtschaft in Deutschland umweltfreundlicher wird?** (Nennung von maximal drei wichtigen Akteuren)



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent)

Vergleicht man die Einschätzung der Einflussmöglichkeiten unterschiedlicher Akteure für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft (Abbildung 24) mit der allgemeinen Beurteilung ihres Einsatzes für Umwelt und Klima (siehe Kapitel 2.3, Abbildung 8), so zeigt sich: Gerade diejenigen, die aufgrund der ihnen zugeschriebenen Einflussmöglichkeiten einen wichtigen Beitrag für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft leisten können, tun aus Sicht der Befragten nicht genug für den Umwelt- und Klimaschutz. Dies betrifft insbesondere die Bundesregierung, aber auch die einzelnen Bürgerinnen und Bürger.[27]

> ***Ich sehe die Lobby vom Deutschen Bauernverband, die haben alle ihre Büros in Brüssel, dort wird entschieden, dort sind die großen Konzerne Monsanto, Bayer, Glyphosat, und das sind die großen Konzerne, die bestimmen. Und die Bauern, die versuchen auf Bio zu produzieren, das ist David gegen Goliath.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

4.4 Politische Maßnahmen für umweltfreundlichere Landwirtschaft stark befürwortet

Um die Umweltbelastungen der Landwirtschaft zu verringern, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Abbildung 25 zeigt, welche Maßnahmen die Befragten befürworten.

Besonders hohe Akzeptanz finden strengere Auflagen, Kontrollen und Strafen. Etwa zwei Drittel der Befragten befürworten voll und ganz schärfere Kontrollen und höhere Strafen bei Verstößen gegen Umweltgesetze, höhere Umweltauflagen oder strengere Zulassungsverfahren bei Pflanzenschutz- und Düngemitteln sowie strengere Regelungen zum Tierschutz in der Nutztierhaltung.

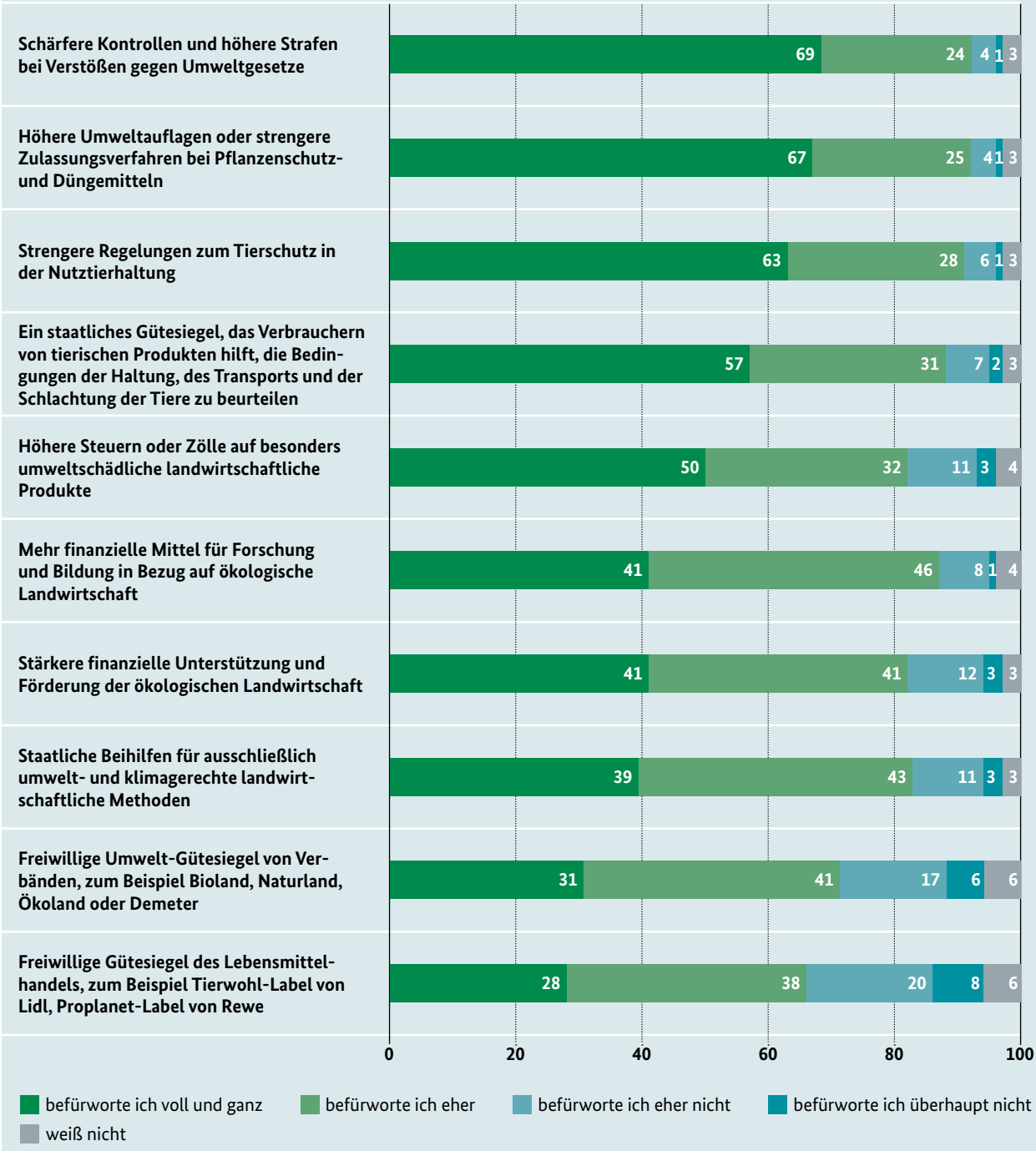
Die Hälfte der Befragten spricht sich voll und ganz für höhere Steuern oder Zölle auf besonders umweltbelastende landwirtschaftliche Betriebsmittel oder Produkte aus. Auf Nachfrage erachtet die Mehrheit unter ihnen insbesondere Abgaben auf Düngemittel und auf Pflanzenschutzmittel als sinnvolle Maßnahmen (ohne Abbildung). Hingegen empfindet es nur eine Minderheit der Befragten als sinnvoll, die Mehrwertsteuer bei tierischen Produkten wie Fleisch, Milch oder Käse von sieben auf 19 Prozent zu erhöhen.

Der Staat sollte aber nicht nur durch schärfere Kontrollen für geringere Umweltbelastungen der Landwirtschaft sorgen. Auch gezielte finanzielle Förderbeihilfen sollen dazu eingesetzt werden. 41 Prozent der Befragten befürworten voll und ganz, dass mehr finanzielle Mittel für Forschung und Bildung für die ökologische Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Ebenfalls 41 Prozent sprechen sich voll und ganz dafür aus, dass die ökologische Landwirtschaft stärker finanziell unterstützt und gefördert werden sollte. 39 Prozent der Befragten sind dafür, dass staatliche Beihilfen für ausschließlich umwelt- und klimagerechte landwirtschaftliche Methoden fließen. Schließlich können nach Ansicht der Befragten auch Gütesiegel ihren Beitrag dazu leisten, damit es Verbraucherinnen und Verbrauchern leichter fällt, umweltfreundliche Produkte zu erkennen und auszuwählen. Die Befragten unterstützen insbesondere ein staatliches Tierwohl-Label. Ein solches Gütesiegel wird stärker befürwortet als freiwillige Siegel des Lebensmittelhandels oder von Verbänden.

Weibliche Befragte äußern sich insgesamt positiver zu Maßnahmen für weniger Umweltbelastungen in der Landwirtschaft. Häufiger als männliche Befragte befürworten sie insbesondere strengere Regelungen zum Tierschutz in der Nutztierhaltung, eine finanzielle Förderung der ökologischen Landwirtschaft und Gütesiegel. Außerdem finden Frauen häufiger als Männer, dass staatliche Beihilfen für ausschließlich umwelt- und klimagerechte landwirtschaftliche Methoden gezahlt werden sollten.

Abbildung 25: **Maßnahmen zur Verringerung von Umweltbelastungen in der Landwirtschaft**

Frage: **Verschiedene Maßnahmen können die durch die Landwirtschaft verursachten Umweltbelastungen verringern. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie die jeweilige Maßnahme befürworten.**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

4.5 Bei Ernährung und Lebensmittelkauf auf Nachhaltigkeit Einfluss nehmen

Auch Verbraucherinnen und Verbraucher können einen substanziellen Beitrag für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft leisten. So kann der Kauf von Bio-Lebensmitteln oder von regionalen und saisonalen Lebensmitteln zu einer umwelt- und klimafreundlicheren Landwirtschaft beitragen. Und die Umstellung auf eine fleischreduzierte oder fleischfreie Ernährung kann die eigene Klimabilanz verbessern.[28] Wie oft Bio-Lebensmittel und Fleisch konsumiert werden, hat sich im Vergleich zu den Umweltbewusstseinsstudien von 2016 und 2014 allerdings nur wenig verändert.[29]

An veganer und vegetarischer Ernährung scheiden sich die Geister

Wie Abbildung 26 zeigt, gibt etwas mehr als ein Viertel der Befragten an, schon zeitweise oder dauerhaft auf Fleisch oder weitere tierische Lebensmittel verzichtet zu haben. Und es zeigt sich: Die Mehrheit derer, die sich schon einmal vegan oder vegetarisch ernährt haben, würde dies auch künftig wieder tun. Von denen, die es noch nicht ausprobiert haben, kann sich nur ein Viertel vorstellen, die Ernährungsgewohnheiten dahingehend zu verändern. Die Barrieren, auf Fleisch zu verzichten oder die eigene Ernährung auf rein pflanzliche Kost umzustellen, scheinen also recht hoch zu sein. Ganz ähnlich sieht es bei pflanzlichen Ersatzprodukten für Fleisch oder Kuhmilch aus, von denen in den letzten Jahren viele neu auf den Markt gekommen sind. Wer diese Produkte schon probiert hat, würde es zumeist wieder tun. Wer aber noch keine Erfahrung damit hat, kann sich dies auch für die Zukunft kaum vorstellen.

Beim Fleischkonsum spielen Geschlechterunterschiede eine Rolle: Etwa ein Drittel der weiblichen Befragten hat schon einmal zeitweise auf den Verzehr von tierischen Lebensmitteln verzichtet oder sich dauerhaft vegetarisch und vegan ernährt; bei den männlichen Befragten sind es lediglich 23 Prozent. Auch jüngere Altersgruppen und Personen mit höherer Bildung sind häufiger offen für vegetarische und vegane Ernährungsstile.

Weitere Alternativen zu herkömmlichem Fleisch können neben pflanzlichen Ersatzprodukten auch aus Insekten gewonnene Nahrungsmittel oder sogenanntes In-vitro-Fleisch[30] sein (ohne Abbildung). Die Akzeptanz von pflanzlichen Fleischersatzprodukten ist relativ gesehen am höchsten, 15 Prozent halten sie für einen guten Ersatz für herkömmliches Fleisch und 26 Prozent würden sie immerhin probieren. Nahrungsmittel aus Insekten oder In-vitro-Fleisch halten jedoch nur fünf beziehungsweise sechs Prozent der Befragten für einen guten Ersatz, und 25 beziehungsweise 27 Prozent würden sie einmal probieren. Skepsis und Ablehnung dominieren umso mehr, je höher der individuelle Fleischkonsum aktuell ist. Aufgeschlossen sind am ehesten junge Bevölkerungsgruppen mit höherer Bildung.

> ***Also in anderen Ländern ist das ganz normal, und ich kann mir das auch vorstellen, das sieht wahrscheinlich aus wie ein normaler Corny-Riegel. Und dann gibt es wahrscheinlich Heuschreckenfarmen, die werden dann ja sicherlich in Massen gehalten. Aber grundsätzlich ist das schon okay.***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

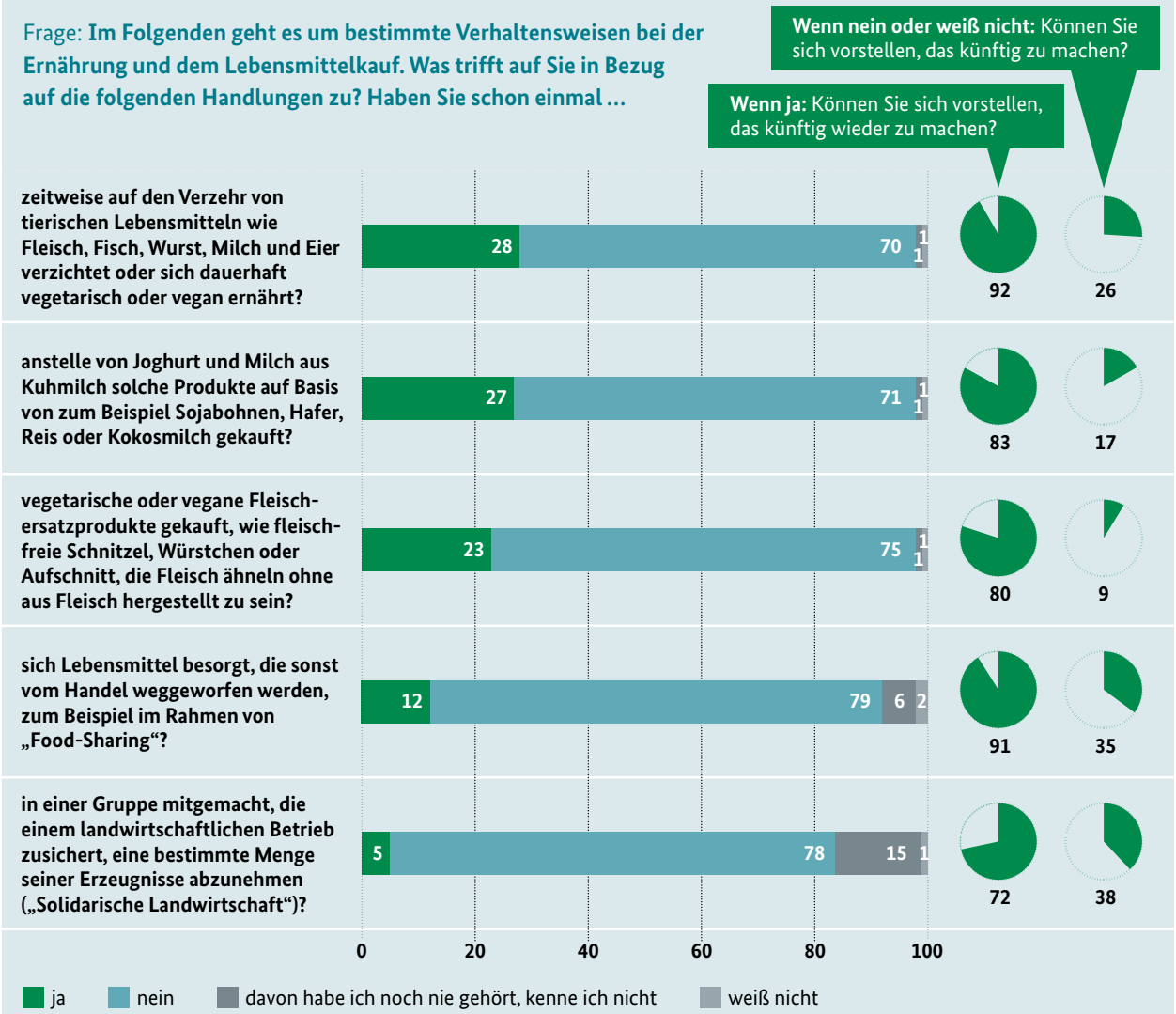
Alternativen zum Lebensmitteleinkauf im Einzelhandel: Von wenigen praktiziert, aber für viele interessant

In den letzten Jahren sind vielfältige Ideen und Initiativen entstanden, um nachhaltigere Verhaltensweisen bei Ernährung und Lebensmittelkauf zu stärken. Normalerweise haben die Verbraucherinnen und Verbraucher im Alltag mit der landwirtschaftlichen Produktion wenig zu tun.[31] Die meisten kaufen im Lebensmitteleinzelhandel ein und nutzen Produkte der Lebensmittelindustrie. Durch Produktauswahl, Preise, Angebote und Werbung haben Handel und Industrie einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Kaufentscheidungen.

Einige Initiativen haben zum Ziel, neue Erzeugungs- und Handelsbeziehungen zu erproben und zu etablieren. Darunter fällt beispielsweise der Eigenanbau von Lebensmitteln, etwa im Rahmen von Urban Gardening, Urban Farming oder durch eine Renaissance des Schrebergartens. Andere Initiativen zielen darauf, das Einkaufs- oder Beschaffungsverhalten zu verändern. Aktivitäten wie Food-Sharing oder Solidarische Landwirtschaft praktizieren bislang nur kleine Minderheiten (Abbildung 26). Die große Mehrheit der Befragten hat dies noch nicht gemacht oder kennt es nicht. Allerdings stoßen diese Aktivitäten auch bei denjenigen auf vergleichsweise viel Interesse, die bisher noch keine Erfahrungen damit gesammelt haben. Mehr als ein Drittel von ihnen kann sich vorstellen, so etwas in Zukunft zu tun. Vor allem jüngere Personen mit höherer Bildung interessieren sich besonders für neue Verhaltensweisen bei der Lebensmittelversorgung.

Abbildung 26: **Verhaltensweisen bei Ernährung und Lebensmittelkauf – bisher und perspektivisch**

Frage: **Im Folgenden geht es um bestimmte Verhaltensweisen bei der Ernährung und dem Lebensmittelkauf. Was trifft auf Sie in Bezug auf die folgenden Handlungen zu? Haben Sie schon einmal …**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

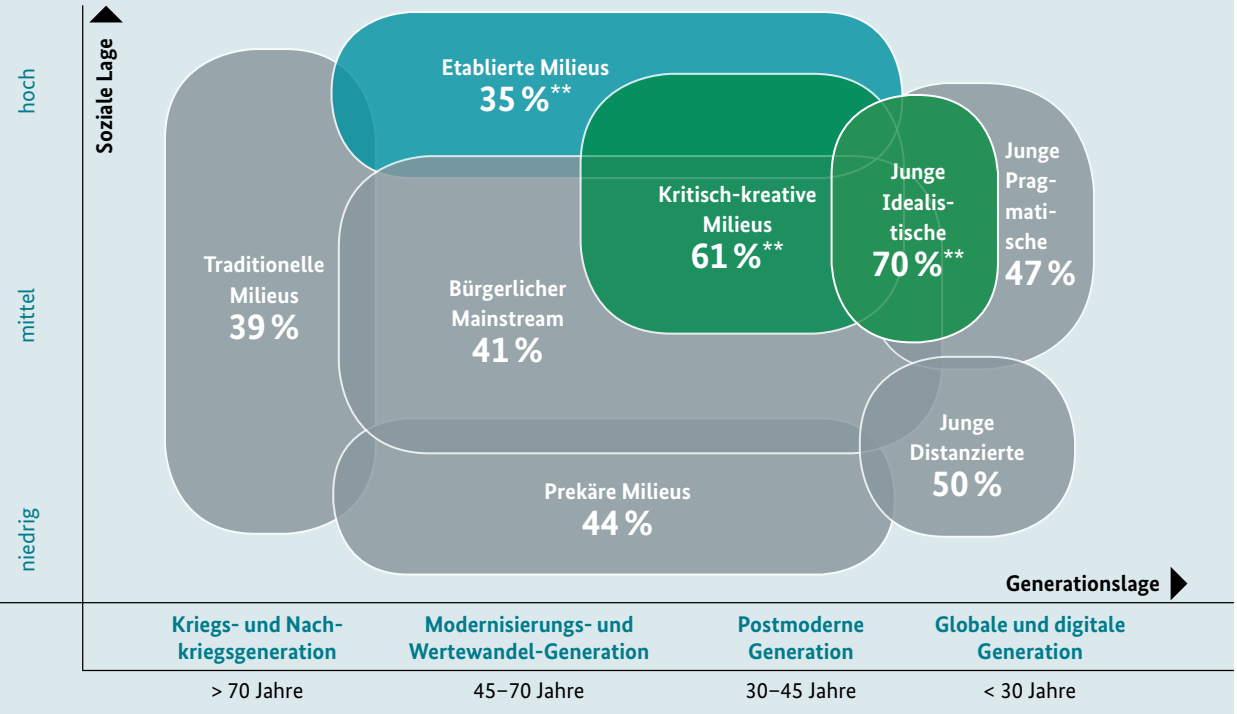
4.6 Unterschiedliche Erwartungen an die Landwirtschaft in den sozialen Milieus

Auch über die Landwirtschaft denken nicht alle Menschen gleich. Ein Blick auf die Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz im Agrarsektor, differenziert nach sozialen Milieus, zeigt zum Teil deutliche Unterschiede (Abbildung 27).

Angehörige der kritisch-kreativen Milieus und junge Idealistische sehen es überdurchschnittlich häufig als höchste Wichtigkeit an, dass die Landwirtschaft Umwelt und Klima möglichst wenig belastet (siehe Abschnitt 4.2 und Abbildung 22). Als deutlich weniger wichtig wird dies hingegen in den etablierten Milieus betrachtet. Welche spezifischen Aufgaben den einzelnen sozialen Milieus besonders wichtig sind, zeigt Tabelle 3. Sie stellt eine Auswahl derjenigen Aufgaben dar, bei denen sich milieuspezifisch besonders relevante Einstellungsunterschiede zeigen (alle erfragten Aufgaben finden sich in Abbildung 20).

Abbildung 27: **Umwelt- und Klimaschutz als wichtigste Aufgaben der Landwirtschaft in den sozialen Milieus**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft am wichtigsten?**
(Bildung einer Rangfolge)
Antwort: **Dass Umwelt und Klima möglichst wenig belastet werden.**
(Diese Antwort nannten durchschnittlich 45 Prozent.)



Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall (p < .01)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus

Die Versorgung der Bevölkerung mit einer Vielfalt an hochwertigen und gesunden Lebensmitteln hat insbesondere in den kritisch-kreativen Milieus eine überdurchschnittliche Bedeutung; in den prekären Milieus wird diese Aufgabe dagegen unterdurchschnittlich oft als wichtig angesehen. Das Wohlergehen von Nutztieren ist quer durch die sozialen Milieus ein wichtiges Anliegen, lediglich für die jungen Pragmatischen ist dies unterdurchschnittlich relevant.

Ob die Landwirtschaft die Aufgabe hat, Umwelt und Natur zu schützen, wird in den sozialen Milieus sehr unterschiedlich gesehen: Die Traditionellen, die Kritisch-Kreativen und die jungen Idealistischen sind überdurchschnittlich oft der Ansicht, dass Umwelt- und Naturschutz zu den wichtigsten Aufgaben der Landwirtschaft zählt. Etablierte, junge Pragmatische und junge Distanzierte hingegen liegen deutlich unter dem Durchschnitt. Die Meinungen in den anderen Milieus liegen in etwa im Durchschnitt.

Die Erzeugung preisgünstiger Lebensmittel zählen nur acht Prozent aller Befragten zu den wichtigsten drei Aufgaben der Landwirtschaft. Die meisten Milieus liegen hier nah am Durchschnitt. Jedoch sind mit 17 Prozent deutlich überdurchschnittlich viele junge Distanzierte der Meinung, dass die Erzeugung preisgünstiger Lebensmittel zu den wichtigsten Aufgaben der Landwirtschaft gehört; von den Kritisch-Kreativen hingegen nennt dies fast niemand als eine der drei Top-Aufgaben der Landwirtschaft.

Tabelle 3: **Einschätzung von wichtigen Aufgaben der Landwirtschaft in den sozialen Milieus**

Frage: **Was sollten die wichtigsten Aufgaben der Landwirtschaft in unserer Gesellschaft sein? Bitte wählen Sie die drei aus Ihrer Sicht wichtigsten aus.**

	Die Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger und gesunder Lebensmittel versorgen	Das Wohlergehen von Nutztieren gewährleisten	Die Umwelt und Natur schützen	Preisgünstige Lebensmittel erzeugen
Stichprobe insgesamt	**74**	**65**	**59**	**8**
Traditionelle Milieus	**70**	**72**	**68***	**5**
Etablierte Milieus	**82**	**58**	**47****	**8**
Bürgerlicher Mainstream	**71**	**65**	**57**	**9**
Prekäre Milieus	**62***	**69**	**60**	**8**
Kritisch-kreative Milieus	**86***	**72**	**77****	**0****
Junge Idealistische	**81**	**70**	**74***	**2**
Junge Pragmatische	**73**	**51***	**46***	**11**
Junge Distanzierte	**76**	**62**	**41***	**17****

Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus (Angaben in Prozent)

4.7 Resümee – Landwirtschaft stärker in Einklang mit Umwelt- und Klimaschutz bringen

Die Studie zeigt eine große Besorgnis der Bevölkerung über die negativen Auswirkungen der Landwirtschaft auf Natur und Umwelt. Zwar findet eine große Mehrheit der Befragten, dass die Landwirtschaft die Aufgabe, die Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger und gesunder Lebensmittel zu versorgen, sehr oder eher gut erfüllt. Bei anderen Aufgaben gibt es aber zum Teil große Diskrepanzen zwischen den Erwartungen der Befragten einerseits und der wahrgenommenen Aufgabenerfüllung durch die Landwirtschaft andererseits. Viele Menschen haben das Gefühl, dass sich die Landwirtschaft heute viel zu wenig mit den aus ihrer Sicht gesellschaftlich wichtigen Aufgaben befasst und dass sie insbesondere ihren Aufgaben in Bezug auf den Umwelt- und Naturschutz und das Wohl von Nutztieren nicht in ausreichendem Maße nachkommt.

Aber nicht nur die gegenwärtige Praxis der Landwirtschaft selbst ist nach Ansicht vieler Menschen verbesserungswürdig. Auch die politischen Weichenstellungen für die zukünftige Ausrichtung der Landwirtschaft entsprechen nicht den Vorstellungen vieler Befragter. Die Landwirtschaftspolitik ist in ihren Augen gegenwärtig vor allem auf die Interessen der Lebensmittelkonzerne, der chemischen Industrie und der Saatguthersteller ausgerichtet, weniger dagegen auf die Interessen von Landwirtinnen und Landwirten oder auf die Bedürfnisse der Verbraucherinnen und Verbraucher. Nur eine kleine Minderheit der Befragten findet, dass sich die gegenwärtige Landwirtschaftspolitik in Deutschland vor allem am Umwelt- und Klimaschutz orientiert.

Für eine große Mehrheit der Befragten sollten aber gerade bei der Landwirtschaftspolitik die Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes eine hohe, ja sogar vorrangige, Bedeutung haben. Von den politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern auf Bundes- und Länderebene werden deshalb ehrgeizige Maßnahmen zugunsten einer umweltfreundlicheren Landwirtschaft erwartet. Viele Befragte befürworten höhere Umwelt- und Tierschutzauflagen sowie strengere Zulassungsverfahren für besonders umweltbelastende Betriebsmittel. Viele fordern außerdem, dass die Einhaltung geltender Umwelt- und Tierschutzauflagen engmaschiger kontrolliert und etwaige Verstöße strenger sanktioniert werden.

Eine konsequent nachhaltigkeitsorientierte „Agrarwende“ muss aber keineswegs den wirtschaftlichen Interessen der Landwirtinnen und Landwirte zuwiderlaufen. Eine zielorientierte finanzielle Förderung von tier-, umwelt- und klimagerechten Maßnahmen kann attraktive betriebswirtschaftliche Anreize schaffen. Landwirtinnen und Landwirte, die besondere Leistungen für den Umwelt- und Naturschutz erbringen, sollten einen legitimen Anspruch auf angemessene Subventionszahlungen haben. Eine Mehrheit der Befragten befürwortet eine stärkere finanzielle Unterstützung von Landwirtinnen und Landwirten, die auf ihren Höfen aktiv Umwelt-, Tier- und Klimaschutz betreiben.

Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der Europäischen Union ist das umfangreichste Steuerungs- und Finanzierungsinstrument für den Umwelt- und Klimaschutz in der Landwirtschaft. Über ein Drittel des EU-Haushaltsbudgets fließt gegenwärtig in die Agrarförderung. Die EU-Agrarbeihilfen könnten erhebliche Steuerungswirkungen entfalten, wenn sie an entsprechende umweltorientierte Bedingungen geknüpft würden.[32] Die Bundesregierung sollte sich deshalb aktiv für eine ambitionierte umweltgerechte Neuausrichtung der europäischen Agrarförderpolitik einsetzen und nationale Handlungsspielräume für mehr Umwelt-, Tier- und Klimaschutz in der Landwirtschaft nutzen.

Eine nachhaltige Neuausrichtung der landwirtschaftlichen Produktion in Deutschland ist nur dann möglich, wenn sich auch das Ernährungs- und Konsumverhalten der Bevölkerung verändert. Insbesondere durch die Erzeugung tierischer Nahrungsmittel entstehen klimaschädliche Treibhausgase; die Nährstoffüberschüsse aus der Viehhaltung belasten Boden und Luft, Grund- und Oberflächengewässer. Der Konsum tierischer Nahrungsmittel ist in Deutschland nach wie vor auf hohem Niveau. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass es auf der einen Seite für viele Menschen (noch) nicht vorstellbar ist, auf Fleisch und andere tierische Produkte zu verzichten. Auf der anderen Seite sind aber auch viele aufgeschlossen und interessiert daran, ihre Ernährungsgewohnheiten in eine Richtung zu verändern, die für Umwelt, Klima, Tiere und nicht zuletzt auch die menschliche Gesundheit förderlich ist.

5. Mobilität

Gemeinsam Verantwortung für eine Verkehrswende übernehmen

Dass sich das Mobilitätsverhalten deutlich ändern muss, wenn Deutschland seine Klimaziele erreichen will, ist weitgehend Konsens in der Bevölkerung. Dennoch kommt die „Verkehrswende“ nicht richtig voran. Warum? Einige Gründe dafür sind das Festhalten am motorisierten Individualverkehr, also am Auto, ein verbesserungswürdiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere in ländlichen Regionen sowie Barrieren gegenüber der Fahrradnutzung. Doch es gibt Anzeichen für ein Umdenken. Alle Akteure, insbesondere aber Regierung und Politik, sind gefordert, ihrer Verantwortung für einen umweltfreundlicheren Verkehr gerecht zu werden.

5.1 Um seine Klimaziele zu erreichen, braucht Deutschland eine Verkehrswende

Mobilität ist einer der wichtigsten Bereiche, von denen Umwelt- und Klimabelastungen ausgehen. Derzeit trägt der Verkehrssektor knapp ein Fünftel zum gesamten Aufkommen an Treibhausgasemissionen bei.[33] Dabei ist der Verkehr der einzige Sektor in Deutschland, in dem die Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind.[34] Ursachen dafür sind unter anderem mehr Personen- und Güterverkehr auf der Straße und der Trend zu größeren und schwereren Personenkraftwagen.[35] Zur Steigerung des Personenverkehrs auf der Straße hat dabei in den letzten Jahren insbesondere eine größere Zahl von Berufspendelnden mit gleichzeitig längeren Fahrtwegen maßgeblich beigetragen.[36]

Der Klimaschutzplan der Bundesregierung sieht vor, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zu mindern.[37] Um dies zu erreichen, sind noch erhebliche Anstrengungen notwendig. Handlungsansätze sind: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verbesserung der technischen Effizienz der Verkehrsmittel und Umstellung auf alternative Antriebe (inklusive Elektromobilität). Über die Klimawirkung hinaus hat der Verkehr weitere negative Umweltauswirkungen, wie Gesundheitsbelastungen durch Lärm, Feinstaub und Stickoxide, oder Unfälle sowie Flächen- und Ressourcenverbrauch.

Mehr Umwelt- und Klimaschutz in der Verkehrspolitik gefordert

Dass die Befragten meinen, Umwelt- und Klimaschutz solle bei Fragen der Verkehrspolitik große Bedeutung haben, zeigte sich schon in der Beurteilung von Prioritäten in verschiedenen politischen Handlungsfeldern (siehe Kapitel 2.1, Abbildung 5). So meinen 53 Prozent, dass Umwelt- und Klimaschutz bei der Verkehrspolitik eine übergeordnete Bedeutung haben soll und weitere 41 Prozent sagen, dass dieser neben den eigentlichen Aufgaben angemessen berücksichtigt werden soll. Bezüglich der Stadt- und Regionalplanung sind 54 Prozent der Ansicht, Umwelt- und Klimaschutz soll eine übergeordnete Bedeutung haben, während weitere 40 Prozent dafür plädieren, diesen neben den eigentlichen Aufgaben angemessen zu berücksichtigen. Lärm, Abgase und Feinstaub im Straßenverkehr zu verringern, sehen 45 Prozent als sehr wichtig und weitere 44 Prozent als eher wichtig an (Abbildung 28). Fast ebenso viele (39 Prozent) halten es für sehr wichtig, dass zukünftig weniger Naturflächen in Verkehrs- und Siedlungsflächen umgewandelt werden, weitere 43 Prozent finden dies eher wichtig.

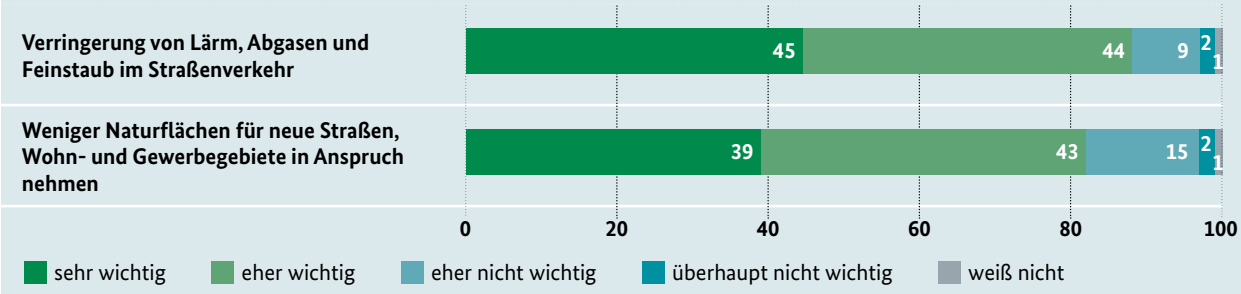
5.2 Autonutzung konstant, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads nehmen leicht zu

Das eigene Auto ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege im Alltag (Abbildung 29[38]), 70 Prozent nutzen es regelmäßig (womit hier und im Folgenden die Zusammenfassung der Kategorien täglich und mehrmals in der Woche gemeint ist). Etwa zwei Drittel der Befragten gehen zudem regelmäßig zu Fuß.[39]
Mit dem Fahrrad fährt ein Drittel regelmäßig. In der Altersgruppe bis 29 Jahre ist es das meistgenutzte Verkehrsmittel. Außerdem nutzen 22 Prozent der Befragten regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel. Daneben werden motorisierte Zweiräder von vier Prozent, Fahrgemeinschaften von fünf Prozent und E-Bikes von sechs Prozent regelmäßig genutzt. Fahrgemeinschaften werden tendenziell in den jungen Milieus häufiger gebildet.

Die Häufigkeit der Autonutzung hat sich seit der letzten Erhebung 2016 kaum verändert. Die regelmäßige Fahrradnutzung hat um zwei Prozentpunkte zugenommen. Auch beim öffentlichen Verkehr zeigt sich eine leichte Zunahme der Nutzung.[40]

Abbildung 28: **Einschätzung von Aufgaben für eine umwelt- und klimafreundlichere Mobilität**

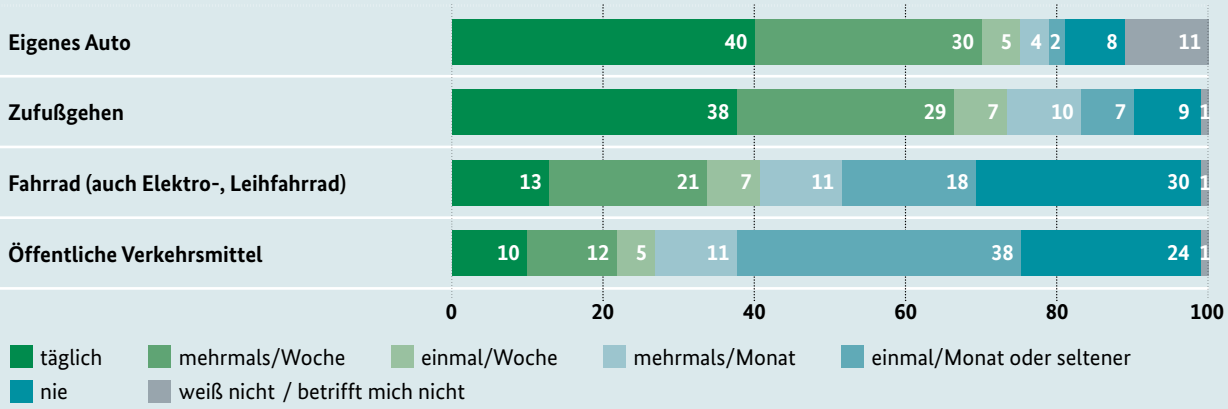
Frage: **Auf dieser Liste stehen verschiedene Aufgabenbereiche im Umweltschutz. Bitte geben Sie jeweils an, wie wichtig die jeweilige Aufgabe aus Ihrer Sicht ist.**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 29: **Verkehrsmittelnutzung für Wege im Alltag**

Frage: **Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel für Ihre Wege im Alltag?**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

5.3 Wahl des Verkehrsmittels stark vom Wohnort abhängig

Je nach Wohnort unterscheidet sich, welche Verkehrsmittel die Menschen am häufigsten nutzen. Mehr als die Hälfte der Befragten aus Großstädten nutzt täglich oder mehrmals in der Woche öffentliche Verkehrsmittel. In kleinen Gemeinden mit weniger als 5.000 Menschen sind es dagegen weniger als zehn Prozent. Das Auto nutzen in Großstädten weniger als die Hälfte der Menschen regelmäßig, aber knapp neun Zehntel der Befragten aus kleineren Orten (unter 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner). Allerdings werden in kleineren Gemeinden tendenziell häufiger Fahrgemeinschaften gebildet. Regelmäßig mit Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind die Leute eher in (großen) Städten, weniger in kleineren Gemeinden.

Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur nächsten Großstadt für Verkehrsmittelwahl relevant

Neben der Größe des Wohnorts hängt auch die Entfernung des Arbeitsplatzes mit der Wahl des Verkehrsmittels zusammen. Die Auswertungen zeigen: Wer regelmäßig mit den Öffentlichen fährt, arbeitet im Mittel 14 Kilometer vom eigenen Wohnort entfernt. Bei Befragten, die täglich ins Auto steigen, beträgt die Entfernung zum Arbeitsplatz im Durchschnitt 21 Kilometer; bei denjenigen, die sehr selten Auto fahren, sind es nur sieben Kilometer. Wer täglich aufs Rad steigt, wohnt im Schnitt zehn Kilometer von der Arbeit entfernt; wer nie Rad fährt, arbeitet durchschnittlich 19 Kilometer vom Wohnort entfernt. Ob Auto oder öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, liegt auch an der Entfernung zur nächsten Großstadt: Je weiter diese entfernt ist, desto seltener steigen die Befragten in Bus oder Bahn. Für die Häufigkeit der Fahrradnutzung spielt die Entfernung zur nächsten Großstadt dagegen kaum eine Rolle.

Zu den Entfernungen anderer Einrichtungen zeigen sich nur schwache Zusammenhänge. Wie weit Supermarkt oder Discounter, Hausärztin oder Hausarzt, Apotheke oder Grundschule (nach eigenen Angaben) entfernt sind, unterscheidet sich kaum zwischen denjenigen, die regelmäßig mit dem eigenen Auto fahren, und denen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Wer häufig Rad fährt oder zu Fuß geht, hat in der Regel (den eigenen Angaben zufolge) nur etwas geringere Entfernungen zurückzulegen als die, die das nie oder nur selten tun. Sogar die Entfernung zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs hängt wenig damit zusammen, wie oft Bus oder Bahn genutzt werden.[41]

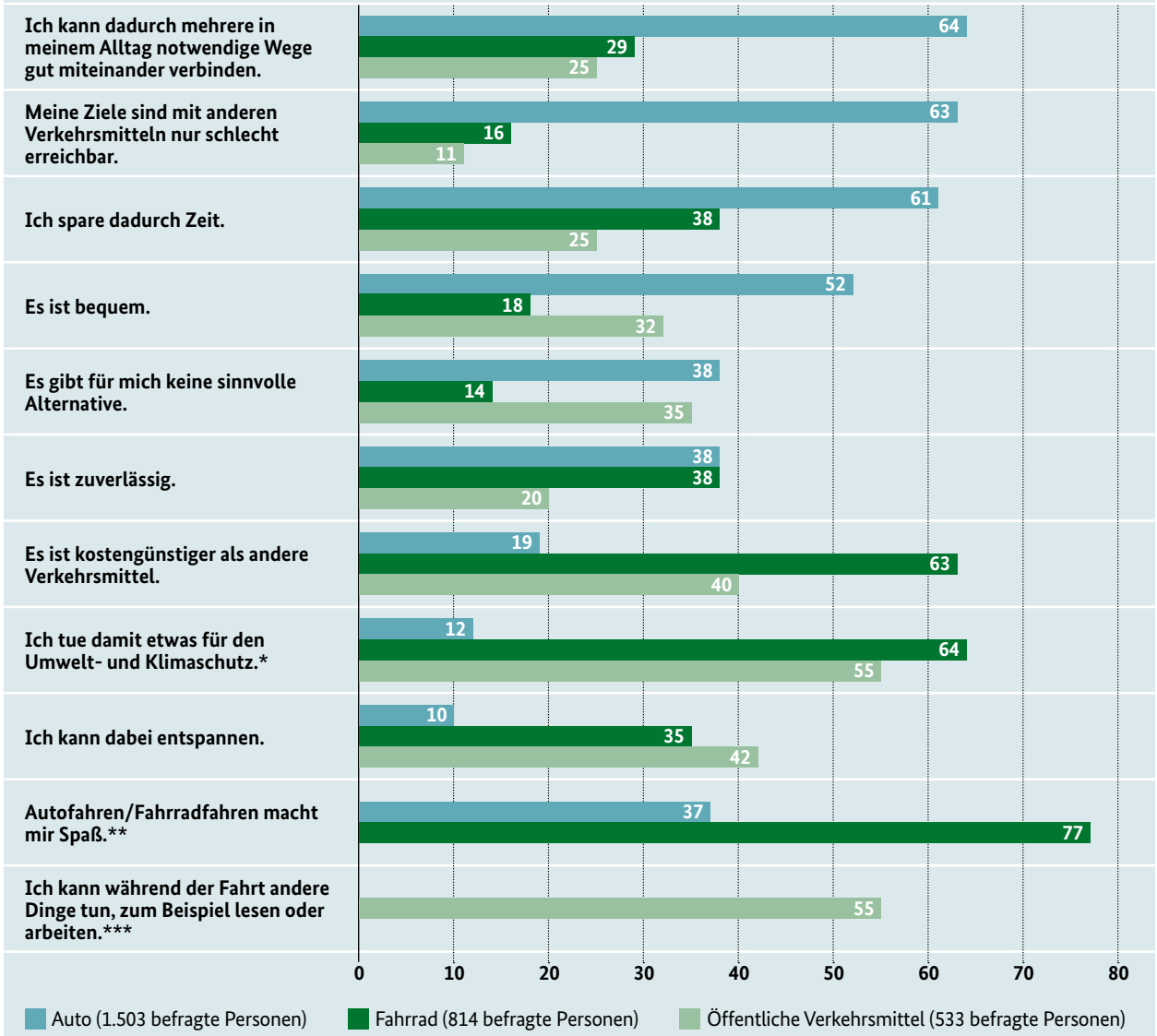
5.4 Auto, Fahrrad oder Öffentliche? Die Motive sind unterschiedlich

Für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel sind offensichtlich unterschiedliche Gründe ausschlaggebend. Warum die Befragten Auto, Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel häufiger nutzen, also mindestens einmal pro Woche, zeigt Abbildung 30 im Vergleich.

Über 60 Prozent derjenigen, die regelmäßig Auto fahren, begründen dies mit alltagspraktischen Erfordernissen: Man kann verschiedene Wege miteinander verbinden und Zeit sparen. Oder die Ziele sind mit anderen Verkehrsmitteln nur schlecht zu erreichen. Bequemlichkeit nennen 52 Prozent als Grund fürs Auto. Spaß am Autofahren spielt für etwa ein Drittel eine Rolle.

Abbildung 30: **Auto, Fahrrad, Öffentliche – Gründe für Verkehrsmittelnutzung im Vergleich**

Frage: **Warum nutzen Sie das Verkehrsmittel für Ihre Wege im Alltag?** (Mehrfachantworten)



** Statt dieser Frage wurde bei Autonutzung die Aussage zur Beantwortung vorgelegt: „Ich fahre ein sparsames oder umweltfreundliches Auto und belaste Umwelt und Klima damit nur wenig."*

*** „Macht Spaß" nur bei Fahrrad- und Autonutzung erhoben*

**** Nur bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erhoben (als „Spaß"-Äquivalent)*[42]

Repräsentativerhebung, Anzahl Befragte siehe Legende, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteil der Befragten, die das jeweilige Verkehrsmittel mindestens einmal in der Woche nutzen (Angaben in Prozent)

> *Die Kinderbetreuung ist ja recht eingeschränkt, bis 17 Uhr – die Kinder da rechtzeitig abzuholen, ist gar nicht möglich ohne Auto.*
>
> *Ich wohne relativ weit draußen. Zu der Uhrzeit, wo ich losmuss, fährt da noch gar nichts; und mit dem Auto brauche ich 30 Minuten, mit der Bahn müsste ich zweieinhalb Stunden einplanen.*
>
> *Und ich bin früher von [A] nach [B] mit der Bahn gefahren – aber jetzt, wo mein Kleiner da ist, da wird die Zeit zu knapp. Sonst wäre das für mich nicht mehr machbar.*
>
> *Zitate aus Gruppendiskussionen*

Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel – etwas Gutes für sich und für die Umwelt tun

Von den Radfahrenden sagen mehr als drei Viertel (77 Prozent), dass sie auch deswegen mit dem Fahrrad fahren, weil es ihnen Spaß macht. Gesundheit und Fitness (nicht in der Abbildung) sind für 82 Prozent, Umwelt- und Klimaschutz für 64 Prozent und geringe Kosten für 63 Prozent weitere Motive fürs Radfahren. Kostengründe nennen dabei die Jüngeren tendenziell häufiger.

Für öffentliche Verkehrsmittel spricht, dass man Fahrzeiten sinnvoll für anderes wie beispielweise Lesen oder Arbeiten nutzen kann. Auch schont man dabei Umwelt und Klima. Jeweils 55 Prozent nennen diese beiden Gründe. 42 Prozent sagen, dass sie in öffentlichen Verkehrsmitteln gut entspannen können und 40 Prozent führen Kostengründe an. Auffällig ist, dass Geringverdienende eher angeben, dass sie aus Kostengründen Auto fahren, als dass sie deshalb öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

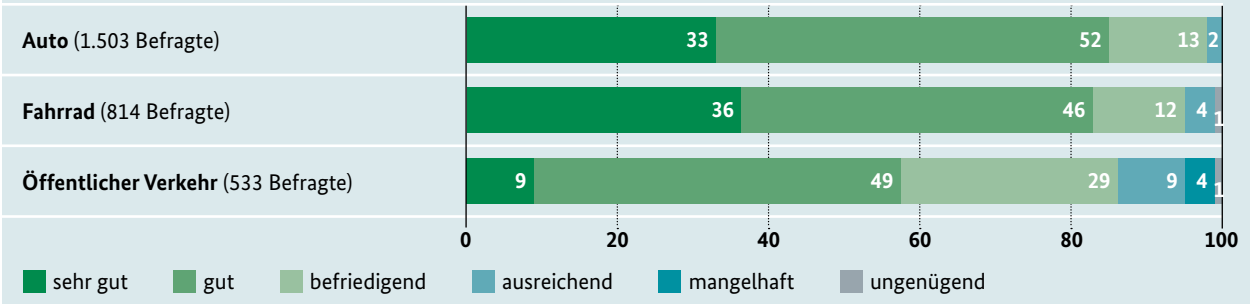
Auto- und Radfahrende überwiegend zufrieden, öffentlicher Verkehr weniger gut bewertet

Wie die Befragten ihre jeweiligen Erfahrungen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln, die sie mindestens einmal pro Woche nutzen, nach Schulnoten bewerten, zeigt Abbildung 31. Große Mehrheiten von über 80 Prozent vergeben fürs eigene Auto und das Fahrrad die Noten sehr gut oder gut. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden überwiegend mit gut (49 Prozent) oder befriedigend (29 Prozent) bewertet. Nur neun Prozent geben den Öffentlichen eine Eins – ebenso viele beurteilen sie nur mit ausreichend, vier Prozent finden sie mangelhaft und ein Prozent ungenügend.

Die schlechtere Benotung der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zu Auto und Fahrrad kann in Zusammenhang mit den Gründen für die Nutzung des Verkehrsmittels gesehen werden (Abbildung 30): Dass Auto und Fahrrad zuverlässig seien, geben je 38 Prozent als Grund für deren Wahl an; beim öffentlichen Verkehr nennen dagegen nur 20 Prozent dessen Zuverlässigkeit als Nutzungsgrund.

Abbildung 31: **Auto, Fahrrad, Öffentliche – Schulnoten für die Verkehrsmittel**

Frage: **Wie bewerten Sie alles in allem Ihre Erfahrung mit der Nutzung des Verkehrsmittels für Ihre Wege im Alltag? Bitte vergeben Sie dafür Schulnoten.**



Repräsentativerhebung, Anzahl Befragte siehe Achsenbeschriftung, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteil der Befragten, die das jeweilige Verkehrsmittel mindestens einmal in der Woche nutzen (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

5.5 Große Zustimmung für stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs

59 Prozent der Befragten stimmen der Aussage voll und ganz zu, dass der öffentliche Nahverkehr viel kostengünstiger werden muss, und weitere 32 Prozent stimmen dem eher zu (Abbildung 32). Weiterhin sind 49 Prozent voll und ganz und 41 Prozent eher der Ansicht, dass dringend mehr für den öffentlichen Verkehr getan werden muss. Dass die Infrastruktur für den Radverkehr verbessert werden muss, findet ebenfalls große Zustimmung. Dabei steht mehr Sicherheit auf den Fahrradwegen im Vordergrund: 47 Prozent finden dies voll und ganz und weitere 38 Prozent eher. Und 44 Prozent stimmen voll und ganz und 36 Prozent eher zu, dass mehr Radwege und Fahrradstreifen benötigt werden.

Man könnte den Nahverkehr besser ausbauen, auch ins Ländliche.

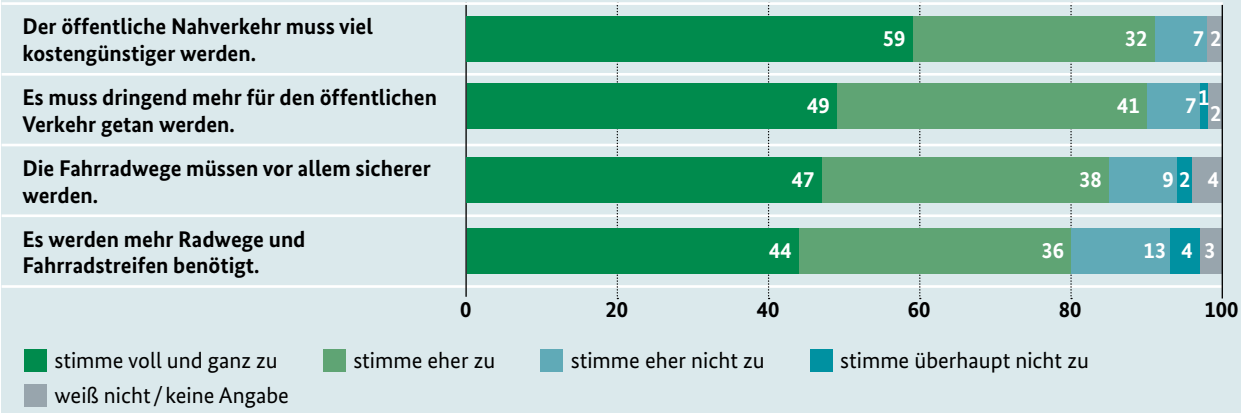
In der City kommt man überall hin, aber in Randgebieten ist es eine Zumutung.

Ich bin dafür, dass es breitere Fahrradwege geben muss. Die Radwege müssen so ausgebaut werden, dass es nicht mehr so gefährlich ist, Rad zu fahren.

Zitate aus Gruppendiskussion

Abbildung 32: **Einstellungen zu Maßnahmen für den öffentlichen und den Radverkehr**

Frage: **Im Folgenden sehen Sie einige Aussagen zu Verkehr und Mobilität. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der jeweiligen Aussage zustimmen.**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Geringere Umwelt- und Klimabelastungen durch Verkehr haben für die Befragten Priorität

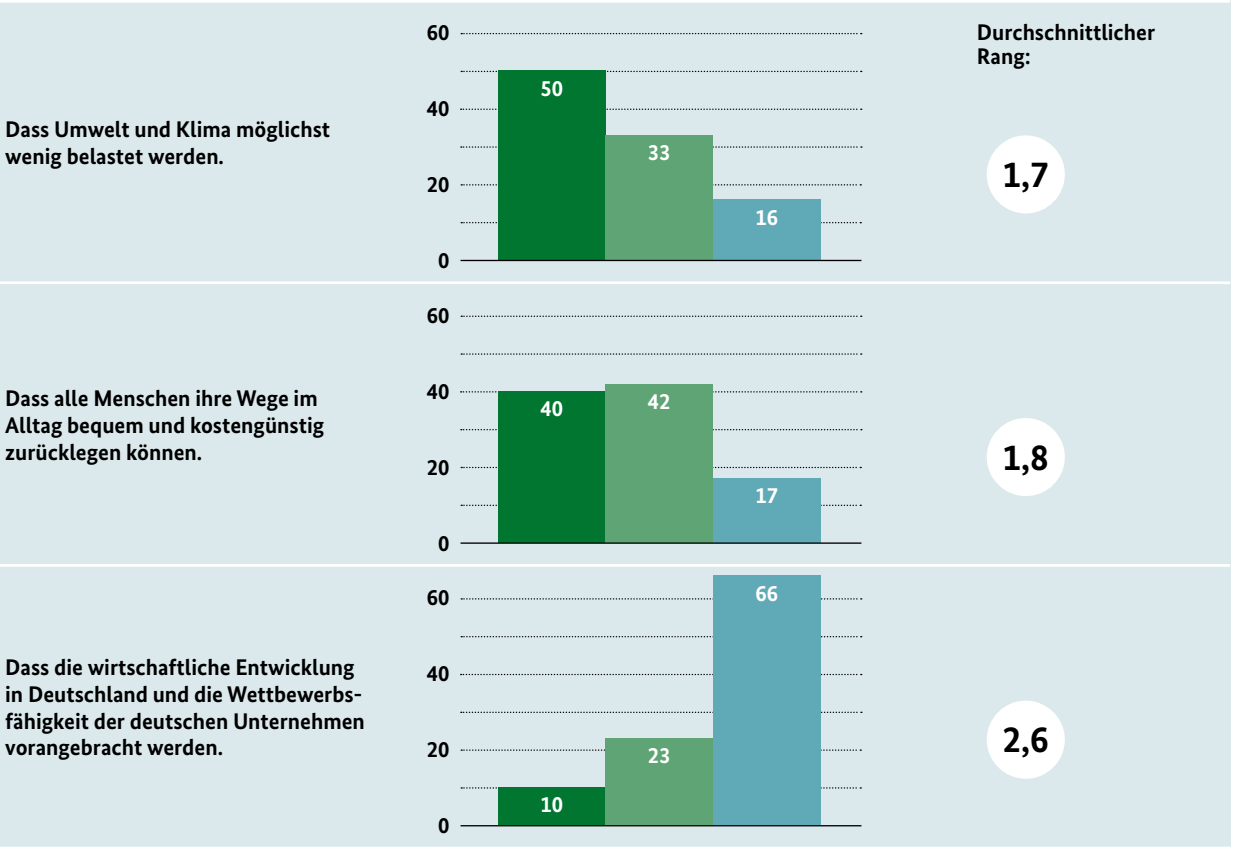
Wenn die Befragten Umweltschutz, bequeme und kostengünstige Alltagsmobilität sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft priorisieren müssen, entsteht ein klares Bild (Abbildung 33): Für die Hälfte hat Umwelt- und Klimaschutz den höchsten Stellenwert. Für ein weiteres Drittel rangiert dieses Ziel an zweiter Stelle. Für 40 Prozent hat oberste Priorität, dass alle Menschen ihre Wege im Alltag bequem und kostengünstig zurücklegen können. Für noch etwas mehr, nämlich 42 Prozent, ist dies am zweitwichtigsten. Dagegen setzen nur zehn Prozent die Priorität 1 und 23 Prozent die Priorität 2 auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen. Für zwei Drittel ist dieses Ziel gegenüber den anderen beiden nachgeordnet.

Verkehrspolitik orientiert sich mehr an Interessen der Wirtschaft als am Umwelt- und Klimaschutz oder den Bedürfnissen der Menschen

Vergleicht man diese persönlichen Präferenzen damit, wie die Befragten die Verkehrspolitik aktuell wahrnehmen, zeigt sich ein ganz anderes Bild (Abbildung 34): 52 Prozent stimmen der Aussage, die Verkehrspolitik orientiert sich an den Interessen der Wirtschaft, voll und ganz zu; weitere 37 Prozent bejahen diese Aussage eher. Dagegen findet nur jeder Zwanzigste voll und ganz, dass die Verkehrspolitik an Umwelt- und Klimaschutz ausgerichtet ist; auch eingeschränkt („eher“) stimmt dieser Aussage nur ein Fünftel der Befragten zu. Dies steht in auffälligem Kontrast dazu, dass sich 50 Prozent Umwelt- und Klimaschutz an erster und weitere 33 Prozent an zweiter Stelle der verkehrspolitischen Ziele wünschen (Abbildung 33). Dass sich die

Abbildung 33: **Präferenzen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs am wichtigsten?**
(Bildung einer Rangfolge)



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt und „weiß nicht“)

aktuelle Verkehrspolitik in Deutschland an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert, bejahen gerade einmal drei Prozent voll und ganz, während immerhin 18 Prozent eher dieser Ansicht sind.

Protagonisten der Verkehrswende: Regierung, Autoindustrie, aber auch jede und jeder Einzelne

Von wem die Befragten einen wichtigen Beitrag für einen umweltfreundlicheren Verkehr in Deutschland erwarten, zeigt Abbildung 35. Etwa zwei Drittel meinen, dass die Regierungen von Bund und Ländern sowie die Autoindustrie viel dafür tun können. Die Hälfte sieht auch jede und jeden Einzelnen, also sich selbst oder die Mitbürgerinnen und Mitbürger, in der Pflicht. Jeweils ein Drittel sieht eine wichtige Rolle bei öffentlichen Verkehrsbetrieben sowie Städten und Gemeinden.

> *Wir haben hier einige große Autohersteller, die haben Mist gebaut, die müssen mehr in die Pflicht genommen werden.*
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

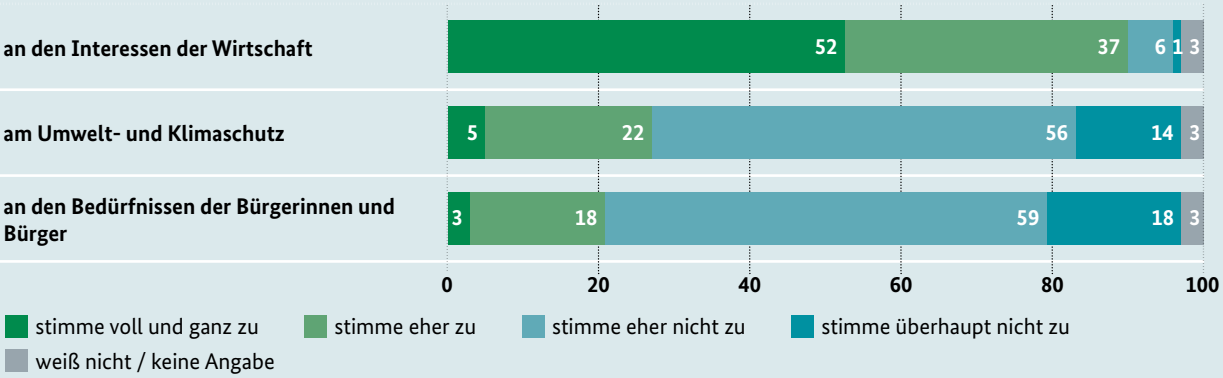
Die wichtigsten Akteure für eine Verkehrswende werden ihrer Verantwortung nicht gerecht

Vergleicht man die Erwartungen an die Akteure zu einem umweltfreundlichen Verkehr beizutragen (Abbildung 35) mit der allgemeinen Beurteilung ihres Einsatzes für Umwelt und Klima (siehe Kapitel 2.5, Abbildung 8), so erscheinen die Verhältnisse auf den Kopf gestellt: Gerade den relevantesten Akteuren, also Regierung und Industrie, wird von den wenigsten bescheinigt, (eher) genug für Umwelt- und Klimaschutz zu tun.

Doch auch den Mitmenschen (und womöglich sich selbst) stellen die Befragten ein eher schlechtes Zeugnis aus: Vier Fünftel sind der Ansicht, sie täten nicht genug, um Umwelt und Klima zu schützen. Vergleichsweise angemessen erscheint den Befragten der Beitrag von Städten und Gemeinden.

Abbildung 34: **Welche Prioritäten in der aktuellen Verkehrspolitik wahrgenommen werden**

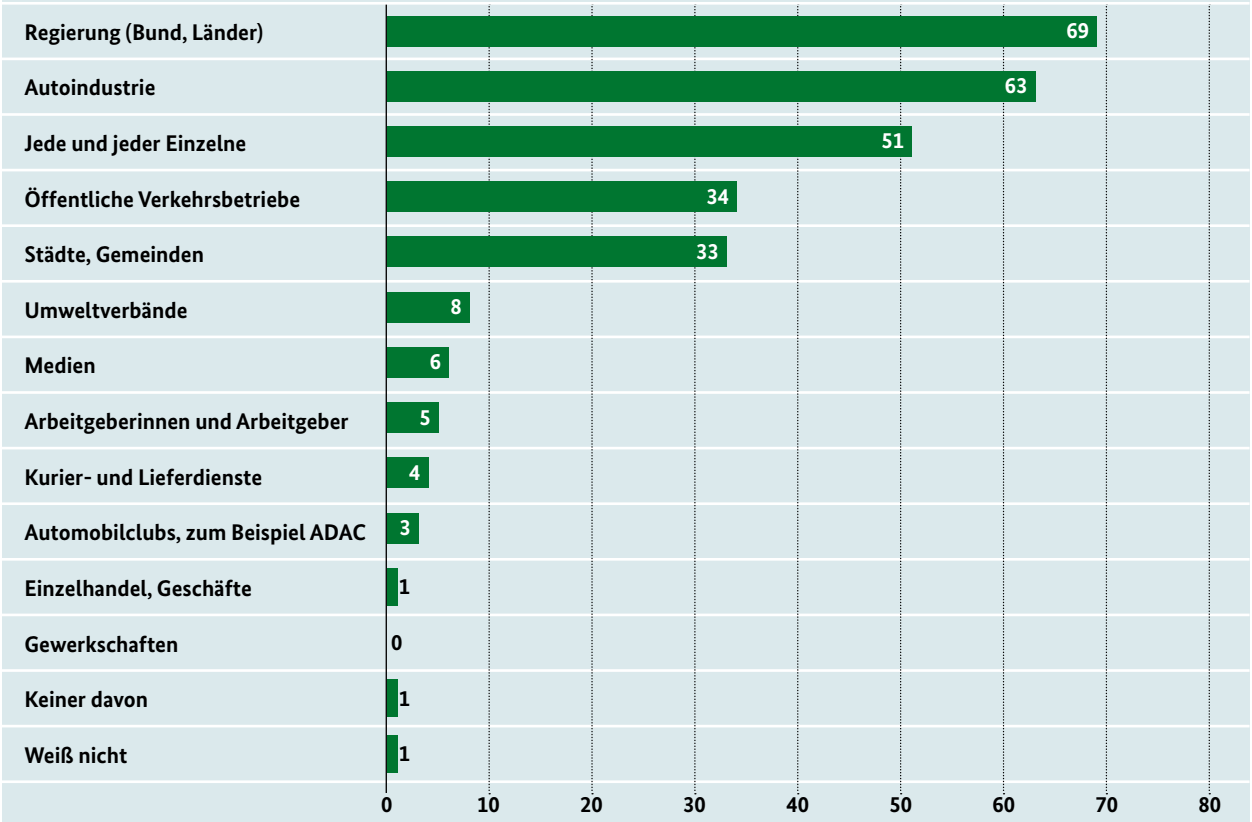
Frage: **Im Folgenden sehen Sie Aussagen zur Verkehrspolitik in Deutschland. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der jeweiligen Aussage zustimmen. Die Verkehrspolitik in Deutschland orientiert sich vor allem ...**



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 35: **Akteure, die zu einem umweltfreundlicheren Verkehr beitragen können**

Frage: **Wer kann Ihrer Meinung nach einen wichtigen Beitrag dafür leisten, dass der Verkehr in Deutschland umweltfreundlicher wird?** (Nennung von maximal drei wichtigen Akteuren)



Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren (Angaben in Prozent)

5.6 Soziale Milieus: Unterschiedliche mobilitätsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen

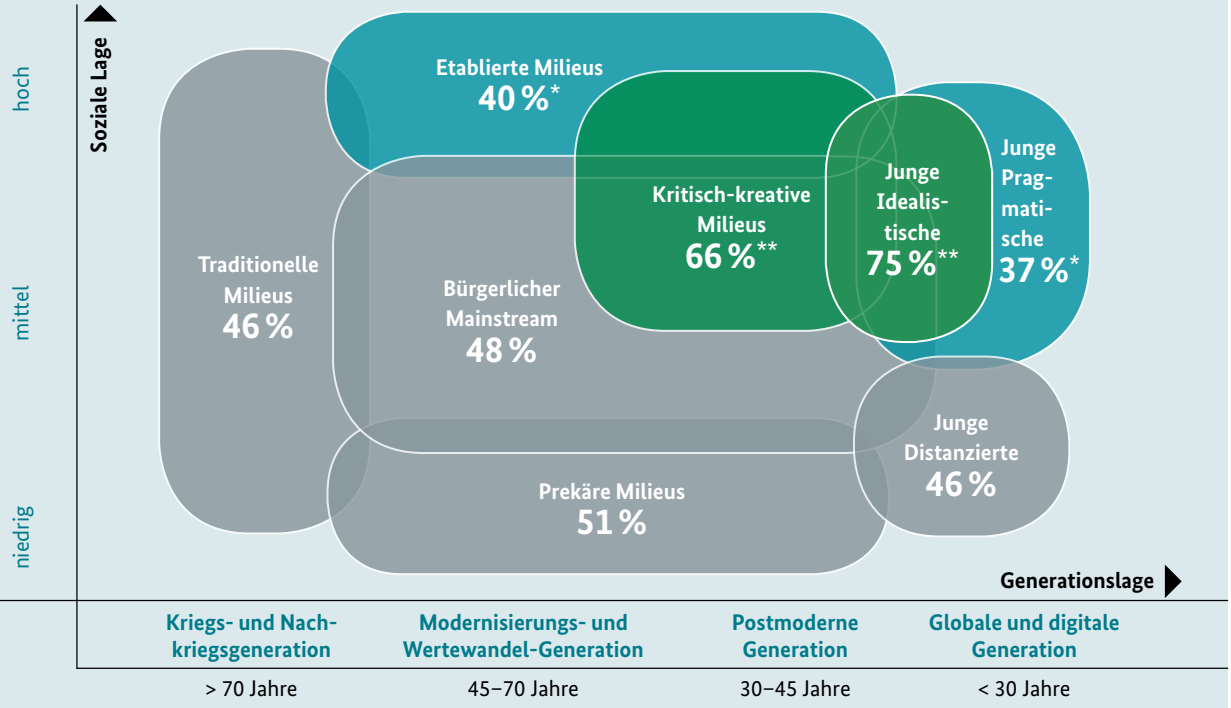
Für die Hälfte aller Befragten hat es höchste Priorität, dass der Verkehr Umwelt und Klima zukünftig möglichst wenig belastet (Abbildung 33). Diese Meinung ist in den einzelnen sozialen Milieus recht unterschiedlich ausgeprägt, wie Abbildung 36 zeigt.

Umweltfreundlicher Verkehr hat in kritisch-kreativen Milieus und bei den jungen Idealistischen höchste Priorität

Traditionelle und prekäre Milieus, bürgerlicher Mainstream und junge Distanzierte weichen in ihren Prioritäten nicht wesentlich vom Durchschnitt (50 Prozent) ab. Dagegen setzen die etablierten Milieus und die jungen Pragmatischen Umwelt- und Klimaschutz in seiner Bedeutung für die zukünftige Verkehrsentwicklung deutlich seltener auf den ersten Rang. Umgekehrt sind unter den Kritisch-Kreativen (zwei Drittel) und den jungen Idealistischen (drei Viertel) deutlich überdurchschnittlich viele Befragte der Ansicht, Umwelt und Klimaschutz sollte bei der zukünftigen Gestaltung des Verkehrs höchste Priorität haben.

Abbildung 36: **Priorität für Umwelt- und Klimaschutz als wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik / Verkehrsentwicklung in den sozialen Milieus**

Frage: **Was ist Ihnen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs am wichtigsten?**
(Bildung einer Rangfolge)
Antwort: **Dass Umwelt und Klima möglichst wenig belastet werden.**
(Diese Antwort nannten durchschnittlich 50 Prozent)



Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus

Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad in jungen Milieus, das Auto in etablierten Milieus und im bürgerlichen Mainstream am meisten genutzt

Auch in der Wahl der Transportmittel zeigen sich zum Teil deutliche milieuspezifische Unterschiede: Alle drei jungen Milieus nutzen öffentliche Verkehrsmittel deutlich überdurchschnittlich, ein eigenes Auto unterdurchschnittlich (Tabelle 4). Bei den jungen Idealistischen und jungen Distanzierten gilt dies auch, wenn die Befragten über 17 Jahre alt sind und einen Führerschein besitzen. Bei den jungen Pragmatischen steigt die Autonutzung tendenziell an, wenn es sich um Personen mit Führerschein handelt: 94 Prozent, und damit tendenziell mehr als im Durchschnitt der Altersgruppe zwischen 17 und 29 Jahren, haben in diesem Milieu einen Führerschein; von diesen nutzen 72 Prozent regelmäßig ein eigenes Auto.

Tabelle 4: **Welche Verkehrsmittel in den sozialen Milieus genutzt werden**

Frage: **Wie häufig nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel für Ihre Wege im Alltag?**
Antworten: Summe aus **„täglich“** und **„mehrmals in der Woche“**

	Eigenes Auto	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad (auch Elektro-, Leihfahrrad)
Stichprobe insgesamt	**70**	**22**	**34**
Traditionelle Milieus	**72**	**15***	**35**
Etablierte Milieus	**82****	**17**	**32**
Bürgerlicher Mainstream	**82****	**11****	**26****
Prekäre Milieus	**70**	**20**	**30**
Kritisch-kreative Milieus	**68**	**24**	**38**
Junge Idealistische	**28****	**56****	**53****
Junge Pragmatische	**57****	**37****	**46****
Junge Distanzierte	**40****	**47****	**37**

Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.021 Befragten, 1. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren, Anteile an den Nennungen in den jeweiligen sozialen Milieus (Angaben in Prozent)

Am häufigsten fahren die etablierten Milieus sowie der bürgerliche Mainstream mit dem Auto. In den kritisch-kreativen und prekären Milieus werden alle Verkehrsmittel in etwa entsprechend des Durchschnitts genutzt. In den traditionellen Milieus fahren die Menschen deutlich weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber regelmäßig mit dem Auto. Gleichzeitig fahren sie jedoch häufiger mit dem Fahrrad – was sich vor allem in ihrer deutlich überdurchschnittlichen Nutzung von Elektro-Fahrrädern zeigt. Die Milieuperspektive zeigt, dass soziale und strukturelle Gegebenheiten wie Einkommen, familiäre und berufliche Situation oder Wohnort zwar einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, dass außerdem aber auch alltagskulturelle Faktoren und Wertorientierungen dabei eine Rolle spielen.

5.7 Resümee – Zu einer Verkehrswende ist es noch ein weiter Weg

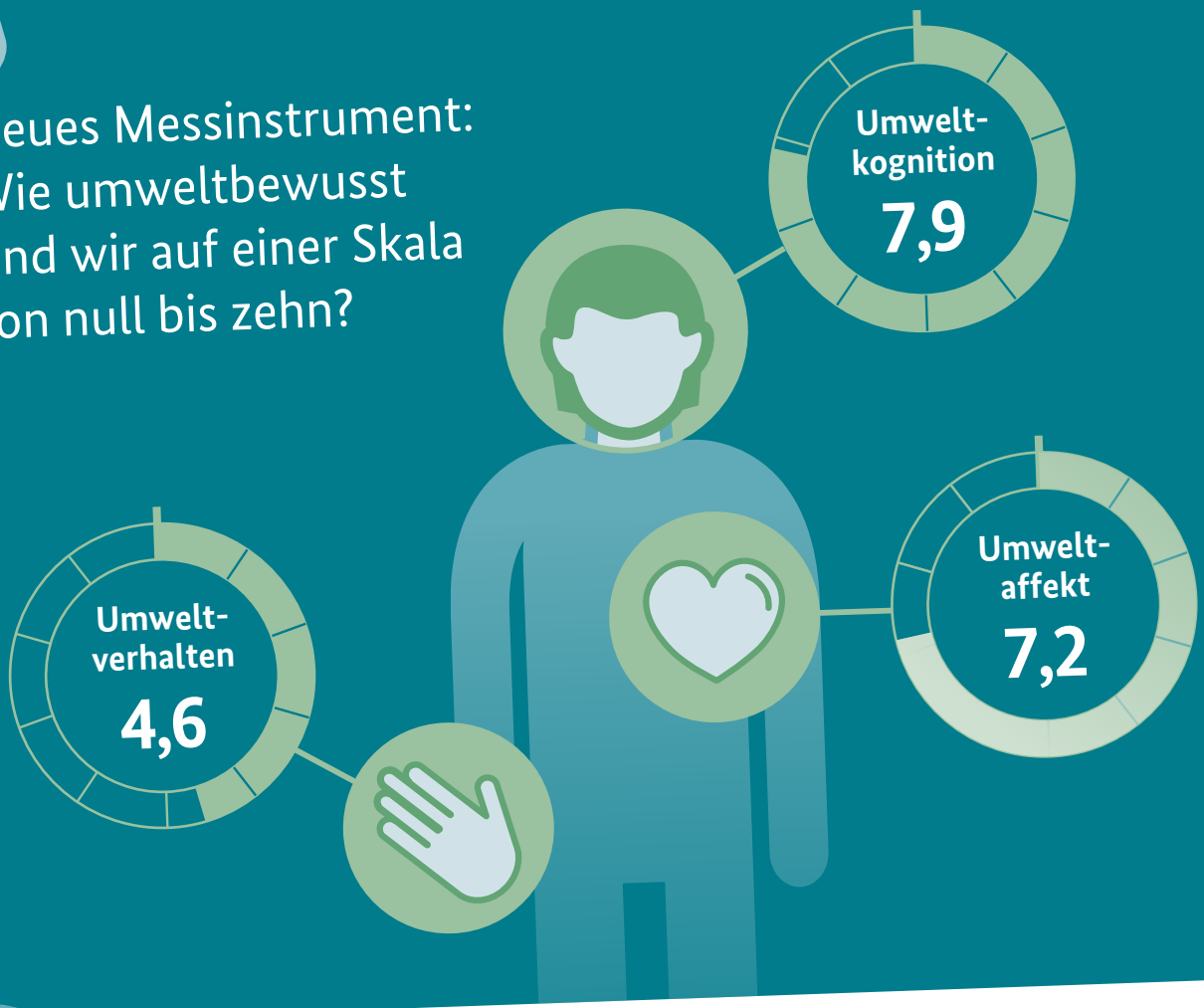
Für einen wirksamen Umwelt- und Klimaschutz, aber auch für die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen ist eine „Verkehrswende“ unumgänglich. Der Bevölkerung ist die Notwendigkeit bewusst, dass der Verkehr umwelt- und klimafreundlicher werden muss: Eine Mehrheit spricht sich dafür aus, dass ökologische Ziele bei der zukünftigen Gestaltung des Verkehrs in Deutschland Vorrang haben sollen. Öffentlichen Verkehr und Radverkehr verstärkt zu fördern, finden viele gut. Im alltäglichen Verhalten dominiert aber bislang der motorisierte Individualverkehr. Gerade in der „Rushhour des Lebens“, in der es Erwerbstätigkeit, Familienfürsorge und Freizeitinteressen zu vereinbaren gilt, erscheint vielen ein eigenes Auto als unverzichtbar. Neben den Anforderungen an Flexibilität sind es vielerorts – gerade im ländlichen Raum – auch infrastrukturelle Gegebenheiten, die weiterhin zu einer Dominanz des Autos führen. Eine Verkehrswende wird daher nur dann erfolgreich sein, wenn es ihr gelingt, im Sinne des Handlungsansatzes zur Verbesserung der technischen Effizienz auch einen klimafreundlichen motorisierten Individualverkehr (zum Beispiel durch neue Antriebe) zu etablieren.

Aber mindestens genauso wichtig sind die anderen beiden Handlungsansätze der Verkehrsvermeidung sowie der -verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsträger des Umweltverbunds. Hierfür ist es dringend notwendig, öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr zu stärken. Und es gibt viele gute Gründe dafür: In öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich Fahrzeiten sinnvoll nutzen, beispielsweise zum Lesen, Arbeiten oder Entspannen. Radfahren ist gut für die Gesundheit und kann – eine angemessene Radinfrastruktur vorausgesetzt – viel Spaß machen. Für beide Fortbewegungsarten spricht darüber hinaus die Gewissheit, ökologisch verantwortlich zu handeln. Verkehrsangebote, die diese Motive ansprechen, können viel dazu beitragen, umweltfreundlichere Mobilitätsformen attraktiver zu machen. Die wahrgenommene geringe Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und ihre vergleichsweise schlechte Benotung sind dagegen Barrieren, die einer intensiveren Nutzung derselben – derzeit noch – im Wege stehen.

Viele finden es wichtig, dass öffentlicher und Fahrradverkehr ausgebaut, Lärm, Abgase und Feinstaub durch den Straßenverkehr verringert sowie weniger Naturflächen für den Verkehr in Anspruch genommen werden. Es gilt, den Umwelt- und Klimaschutz in der Verkehrspolitik deutlich prioritärer zu behandeln, als dies gegenwärtig der Fall ist. Dass die Befragten meinen, Umwelt- und Klimaschutz soll bei Fragen der Verkehrspolitik große Bedeutung haben, zeigte sich schon in der Beurteilung von Prioritäten in verschiedenen politischen Handlungsfeldern (siehe Kapitel 2.1, Abbildung 5). So meinen 53 Prozent, dass Umwelt- und Klimaschutz bei der Verkehrspolitik eine übergeordnete Bedeutung haben soll und weitere 41 Prozent sagen, dass dieser neben den eigentlichen Aufgaben angemessen berücksichtigt werden soll. Die größte Handlungsmacht für eine derartige Verkehrswende sehen die Menschen dabei vor allem bei den Regierungen von Bund und Ländern und bei der Autoindustrie. Doch kommen diese ihrer Verantwortung für eine umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrs nicht nach – so die überwiegende Meinung. Vielmehr überwiegt die Wahrnehmung, dass die Verkehrspolitik sich vor allem an Interessen der Wirtschaft orientiert und nicht an den Bedürfnissen der Menschen oder am Umwelt- und Klimaschutz. Dass sie sich als Bürgerinnen und Bürger selbst in ihrer Mobilität bisher allerdings auch nur wenig umweltfreundlich verhalten, erkennen die Befragten in diesem Zusammenhang selbstkritisch an.

> ***Wir dürfen nicht länger warten, es ist schon viel zu spät, die Politik hat viel verschlafen, nicht nur die Automobilhersteller.“***
> *Zitat aus Gruppendiskussion*

Neues Messinstrument: Wie umweltbewusst sind wir auf einer Skala von null bis zehn?



6. Kenngrößen des Umweltbewusstseins

6.1 Was ist Umweltbewusstsein und wie kann man es messen?

Der Begriff Umweltbewusstsein wurde erstmalig 1978 in einem Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen definiert.[43] Demnach entspricht das Umweltbewusstsein der „Einsicht in die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen durch diesen selbst, verbunden mit der Bereitschaft zur Abhilfe". In der Folge sind verschiedene weitere Definitionen von Umweltbewusstsein entstanden, die sich vor allem darin unterscheiden, ob sie Umweltbewusstsein eindimensional als allgemeine Einstellung betrachten oder mehrdimensional – als Summe unterschiedlicher Teilkategorien wie etwa Einstellungen und Verhalten.[44]

Umweltbewusstsein kann auf unterschiedliche Weise erhoben werden. So kann man beispielsweise Menschen zu ihren umweltbezogenen Einstellungen, Gefühlen, Verhaltensweisen befragen, um Auskunft darüber zu bekommen, wie umweltbewusst sie sind.[45] Für die Umweltbewusstseinsstudie 2018 wurde ein Befragungsinstrument entwickelt, um Umweltbewusstsein künftig einheitlich zu erheben.[46] Damit können Entwicklungen im Zeitvergleich oder Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen, wie etwa nach Milieu oder Geschlecht, besser beobachtet werden. Ein Teil der Fragen wurde aus früheren Umweltbewusstseinsstudien übernommen, andere wurden überarbeitet und aktualisiert oder neu formuliert. Basierend auf einem mehrdimensionalen Verständnis von Umweltbewusstsein umfasst das Messinstrument drei Teilbereiche:

Umweltaffekt

Einstellungen, bei denen emotionale Reaktionen auf Umweltthemen im Vordergrund stehen. Die Fragen hierzu enthalten in der Regel positive oder negative Gefühlsaussagen (zum Beispiel: „ich freue mich“, „es macht mich wütend“).

Umweltkognition

Einstellungen, in denen sachliche Aussagen zu Umweltthemen beurteilt werden, etwa in Bezug auf Ressourcennutzung oder die Verantwortung für die Umweltsituation künftiger Generationen.

Umweltverhalten

Aussagen zu eigenen Verhaltensweisen in unterschiedlichen umweltrelevanten Lebensbereichen wie Ernährung, Einkauf, Alltagsmobilität; auch selbstberichtetes Engagement für Umwelt- und Klimaschutz.

Jeder dieser drei Teilbereiche des Umweltbewusstseins wird mit einem Set von jeweils sieben bis acht Einstellungsaussagen oder Verhaltensselbstberichten abgefragt, die die Befragten anhand vorgegebener Antwortmöglichkeiten beantworten.[47] Die Antworten können für jeden Teilbereich zu Gesamtwerten, sogenannten Kenngrößen, zusammengefasst werden (siehe Abschnitt 6.2). Abbildung 37 zeigt die in der Repräsentativbefragung 2018 erhobenen Aussagen zu Umweltaffekt und Umweltkognition für die einzelnen Antwortkategorien. In Abbildung 38 sind die Befunde zu Umweltverhalten dargestellt.

Ergänzend wurden zwei weitere Befragungsinstrumente eingesetzt: Zum einen eine kurze Fragenserie zu umweltbezogenem Fakten- und Handlungswissen und zum anderen verschiedene Fragen zur Abschätzung der persönlichen Klimabilanz im Sinne von CO_2-Emissionen. Mit diesen Instrumenten wurde untersucht, wie zentrale Kenngrößen des Umweltbewusstseins mit Umweltwissen einerseits und mit selbst verursachten Umweltbelastungen andererseits zusammenhängen.

6.2 Starke Zusammenhänge von Umweltaffekt und -kognition, schwächere mit Umweltverhalten

Um die Befunde für Umweltaffekt, Umweltkognition und Umweltverhalten in kompakten Kennziffern auszudrücken, wurden die Fragen zu jedem Teilbereich zu Gesamtmittelwerten verdichtet.[48] Für die drei Teilbereiche wurde jeweils ein Mittelwert auf einer Skala von null bis zehn errechnet, der die jeweilige Kenngröße des Umweltbewusstseins ausdrückt. Tabelle 5 zeigt die statistischen Kennwerte.

Die Zusammenfassung zeigt, dass affektive und kognitive Einstellungen hohe Zustimmungsraten in der Bevölkerung erhalten. Dies drückt sich in den mittleren Werten von 7,2 und 7,9 auf einer Skala von null bis zehn aus. Umweltbewusste Verhaltensweisen sind weniger stark verbreitet und erreichen eine mittlere Häufigkeit von 4,6.[49]

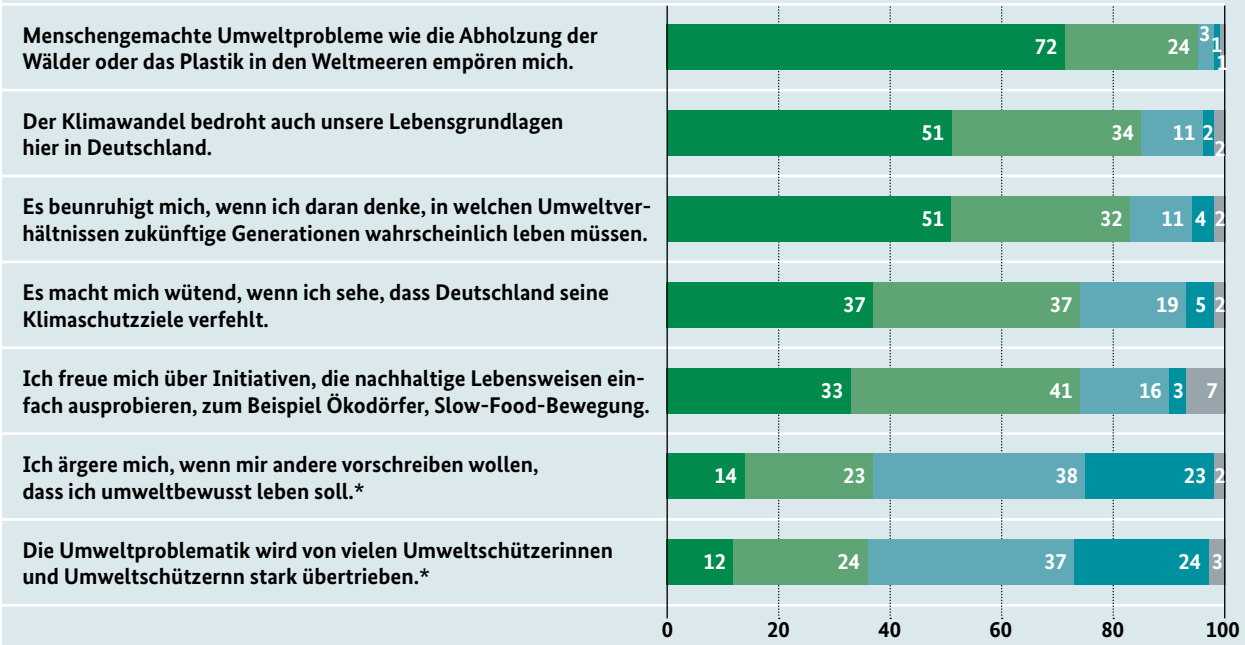
Wer sich in dem einen Teilbereich im Sinne der Umwelt ausspricht, tut dies auch in den anderen Teilbereichen mehr oder weniger stark: Die Korrelation zwischen Umweltaffekt und Umweltkognition beträgt $r = 0{,}73$. Dies bedeutet, dass affektive und kognitive Umwelteinstellungen bei den Befragten sehr stark zusammenhängen.[50]

Die Korrelationen von Affekt und Kognition mit dem Umweltverhalten sind etwas weniger stark, aber immer noch substanziell: Sie liegen bei $r = 0{,}51$ und $r = 0{,}48$. Das heißt, dass Menschen, die den affektiven und kognitiven Aussagen zustimmen, im Allgemeinen auch umweltbewusster handeln. Bei einzelnen Menschen kann jedoch das Umweltverhalten von Affekt und Kognition deutlich nach unten oder auch oben abweichen.

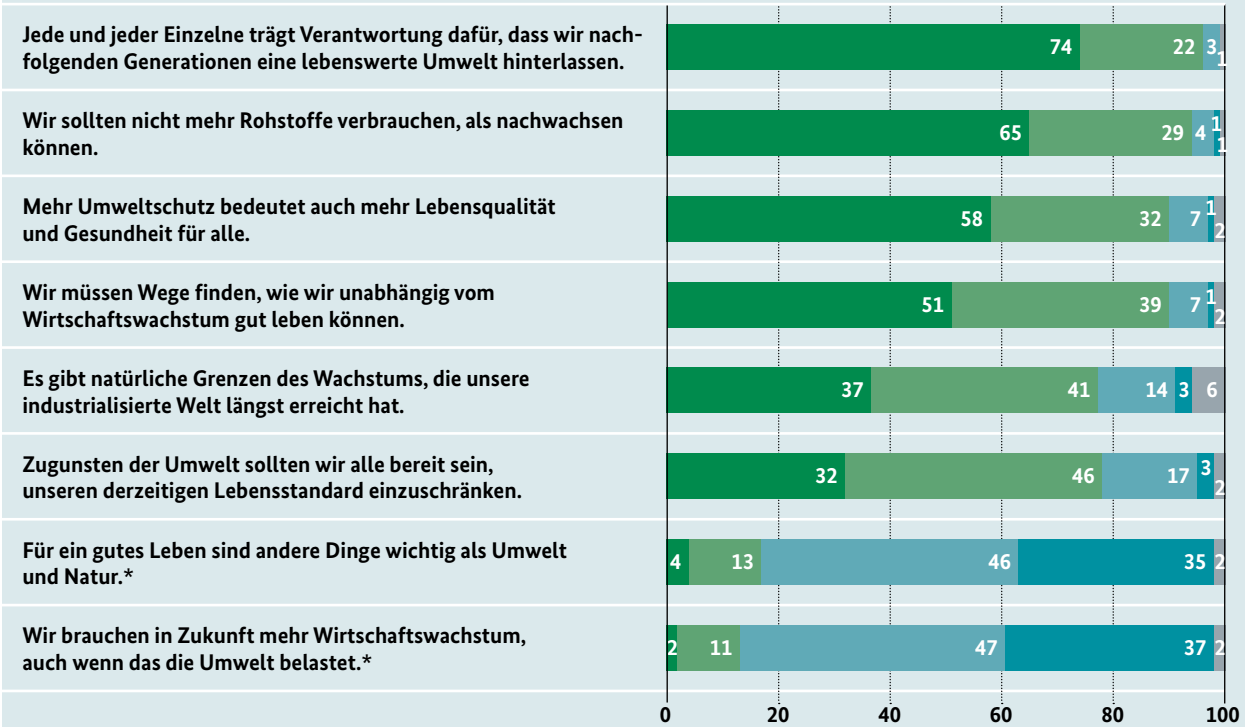
Abbildung 37: **Umweltaffekt und Umweltkognition**

Frage: **Im Folgenden sehen Sie verschiedene Aussagen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der jeweiligen Aussage zustimmen.**

Umweltaffekt



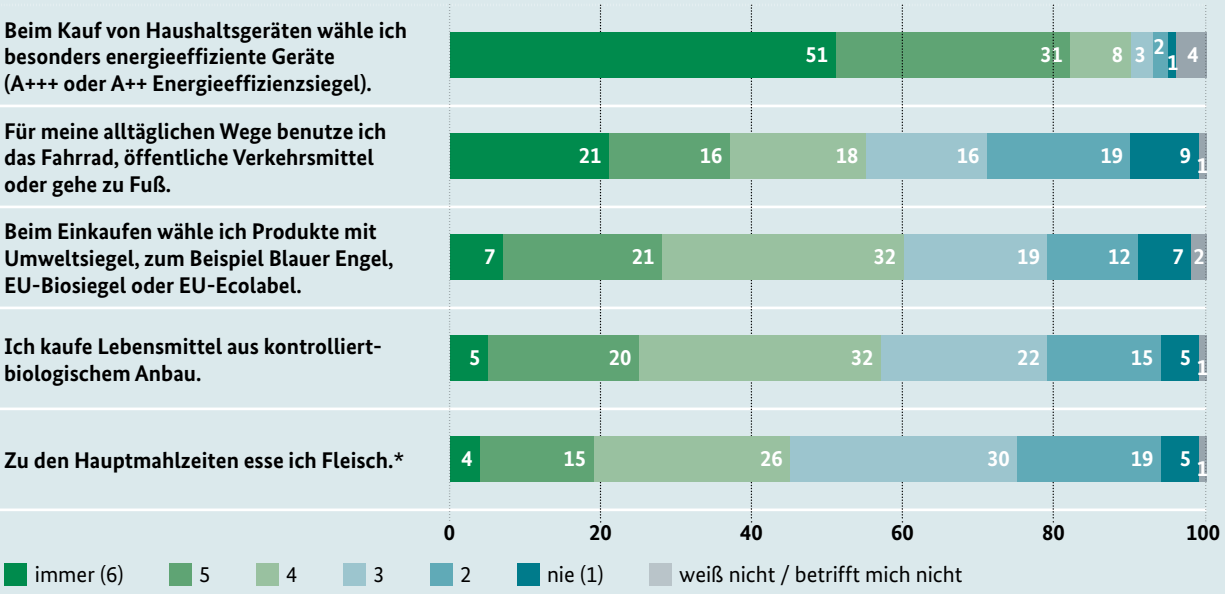
Umweltkognition



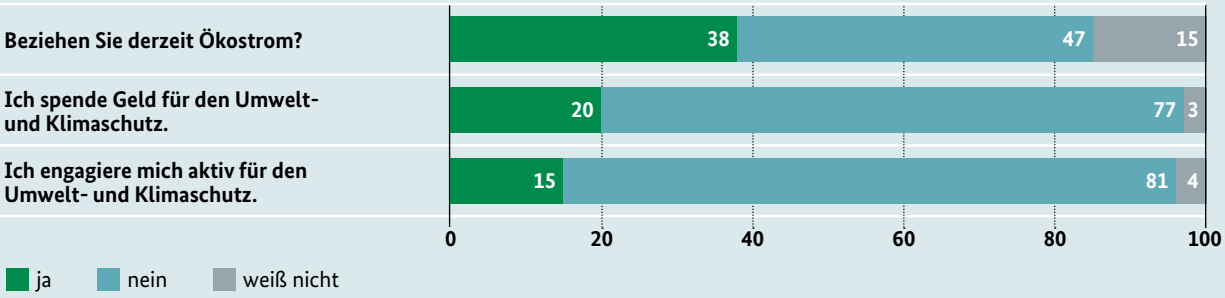
** Die Antworten zu diesen Aussagen werden für die Berechnung der Kenngrößen des Umweltbewusstseins umgepolt.*
Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Abbildung 38: **Umweltverhalten**

Frage: **Im Folgenden geht es um Ihr persönliches Verhalten bei dem Kauf und der Nutzung von Produkten und Dienstleistungen. Bitte geben Sie „1“ an, wenn Sie das Jeweilige nie tun, oder „6“, wenn Sie es immer tun – mit den Zahlen dazwischen können Sie Ihre Antwort entsprechend Ihrem persönlichen Verhalten genauer abstufen.**



Frage: **Im Folgenden geht es um weitere Verhaltensweisen. Bitte geben Sie an, ob das Folgende auf Sie persönlich zutrifft.**



** Die Antworten zu dieser Aussage werden für die Berechnung der Kenngrößen des Umweltbewusstseins umgepolt.*
Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Tabelle 5: **Statistische Kennwerte für Umweltaffekt, Umweltkognition und Umweltverhalten**

Bereich	Anzahl Fragen	Mittelwert	Standard-abweichung	Minimum	Maximum	Alpha
Umweltaffekt	**7**	**7,2**	**1,92**	**0,0**	**10,0**	**0,80**
Umweltkognition	**8**	**7,9**	**1,44**	**1,3**	**10,0**	**0,77**
Umweltverhalten	**8**	**4,6**	**1,74**	**0,0**	**10,0**	**0,62**

Anzahl = Anzahl der Aussagen, die zur Skala gehören
Standardabweichung = Maß dafür, wie breit ein Merkmal in der Bevölkerung streut, also wie heterogen es ist
Alpha = Cronbachs Alpha (Gütekriterium für die interne Konsistenz eines Fragebogens. Ab 0,6 gilt es als akzeptabel, ab 0,7 als befriedigend, zwischen 0,8 und 0,9 als gut)
Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren

6.3 Unterschiede im Umweltbewusstsein nach Geschlecht und sozialen Milieus

Die Durchschnittswerte für Umweltbewusstsein bei weiblichen Befragten höher

Die Geschlechter unterscheiden sich hinsichtlich aller drei Teilbereiche des Umweltbewusstseins (Abbildung 39). Weibliche Befragte zeigen tendenziell höhere Mittelwerte bei den Umweltaffekten und stimmen kognitiven Aussagen eher zu als männliche Befragte. Auch haben sie im Durchschnitt eher höhere Werte bei selbstberichtetem umweltschützendem Verhalten.

Umweltbewusstsein unterscheidet sich in den sozialen Milieus

Die Befragung zeigt auch, dass die drei Kenngrößen des Umweltbewusstseins in den sozialen Milieus unterschiedlich stark ausgeprägt sind, siehe Tabelle 6.

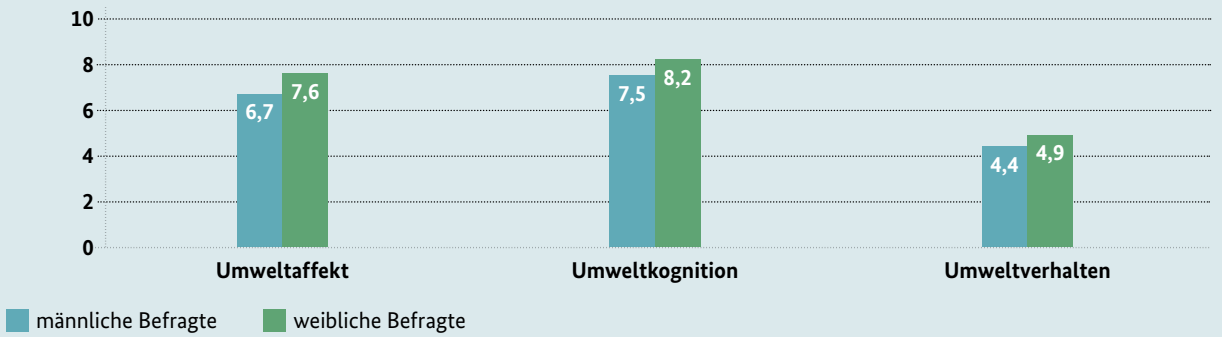
Vor allem die Angehörigen der kritisch-kreativen Milieus und die jungen Idealistischen zeichnen sich dadurch aus, dass sie in allen drei Teilbereichen (affektiv, kognitiv und in Bezug auf ihr selbstberichtetes Umweltverhalten) deutlich überdurchschnittlich hohe Werte zeigen. Insbesondere beim Engagement für den Umwelt- und Klimaschutz liegen die kritisch-kreativen Milieus und die jungen Idealistischen vorne. Traditionelle Milieus geben überdurchschnittlich oft umweltschützendes Verhalten an, so zum Beispiel im Hinblick auf ihre Spendentätigkeit, obwohl ihre affektiven Umwelteinstellungen eher im Mittelfeld liegen.

Die vergleichsweise geringsten Werte bei affektivem und kognitivem Umweltbewusstsein haben Angehörige der etablierten Milieus und die jungen Pragmatischen. Gerade die affektive Betroffenheit angesichts von Umweltproblemen ist in diesen Milieus deutlich schwächer ausgeprägt als bei anderen. In diesen beiden Milieus finden sich auch geringe Absichten, sich umweltbewusst zu verhalten. Unterdurchschnittlich ist das selbstberichtete Umweltverhalten darüber hinaus im bürgerlichen Mainstream und bei den prekären Milieus sowie den jungen Distanzierten ausgeprägt. Bei Letzteren fällt darüber hinaus auf, dass sie bei den Werten für Umweltaffekt und Umweltkognition ungefähr im Durchschnitt liegen, jedoch unterdurchschnittlich umweltschützende Verhaltensweisen angeben.

Umweltbewusstsein, Umweltwissen und Umweltbilanz hängen nur schwach zusammen

In der Studie wurden auch Wissensfragen zu verschiedenen Umweltthemen gestellt. Es handelte sich um zehn Fragen mit jeweils vier Antwortoptionen, von denen nur eine richtig war. Im Durchschnitt haben die Befragten 5,4 der zehn Fragen richtig beantwortet. Das Ergebnis: Das Umweltwissen hängt mit den einzelnen Teilbereichen des Umweltbewusstseins nur sehr schwach zusammen: Die Korrelation mit Umweltaffekt beläuft sich auf r = 0,08, mit Umweltkognition auf r = 0,10 und mit Umweltverhalten auf r = 0,16. Das ist nicht so überraschend, wie es zuerst scheint. Eine Erklärung dafür ist, dass entsprechendes Grundwissen nicht zwingend zu bestimmten Einstellungen oder Verhaltensweisen führt. So können die im Haushalt oder in der Umgebung vorhandene Infrastruktur, der Aufwand, die sozialen Normen oder Gewohnheiten

Abbildung 39: **Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei den Kenngrößen des Umweltbewusstseins**



Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Mittelwerte der standardisierten Skalen mit Minimalwert = 0 und Maximalwert = 10; alle drei Mittelwertsunterschiede sind signifikant)[51]

Tabelle 6: **Kenngrößen des Umweltbewusstseins in den sozialen Milieus**

	Umweltaffekt	Umweltkognition	Umweltverhalten
Stichprobe insgesamt	**7,2**	**7,9**	**4,6**
Traditionelle Milieus	**7,2**	**8,1***	**5,0****
Etablierte Milieus	**6,2****	**7,1****	**4,3****
Bürgerlicher Mainstream	**6,7****	**7,7***	**4,3****
Prekäre Milieus	**7,0**	**7,8**	**4,0****
Kritisch-kreative Milieus	**8,7****	**9,0****	**6,1****
Junge Idealistische	**8,8****	**8,8****	**5,8****
Junge Pragmatische	**6,5****	**6,8****	**3,8****
Junge Distanzierte	**7,3**	**7,8**	**4,0****

Signifikante Abweichungen vom Durchschnitt der Befragten

deutlich überrepräsentiert | in etwa durchschnittlich / Abweichungen nicht signifikant | deutlich unterrepräsentiert

* signifikant im 95-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .05$) ** signifikant im 99-Prozent-Konfidenzintervall ($p < .01$)

Repräsentativerhebung bei 2.017 Befragten, 2. Befragungswelle, Stichprobe ab 14 Jahren
(Mittelwerte der standardisierten Skalen mit dem theoretischen Minimalwert = 0 und Maximalwert = 10)

ebenfalls Einstellungen und Verhalten beeinflussen. Auch deshalb wird hier Umweltwissen nicht als Teil der Kenngrößen des Umweltbewusstseins behandelt.

Die persönliche Umweltbilanz wurde in der Umweltbewusstseinsstudie für fünf besonders umweltwirksame Verhaltensweisen geschätzt: Ernährung, Autofahrten, Flugreisen, Heizenergie und Stromverbrauch im Haushalt. Dieser Wert wurde in CO_2-Emissionen abgeschätzt und ist umso höher, je größer die negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind. Der hier abgefragte Teil der Umweltbilanz hängt generell leicht negativ mit den Kenngrößen des Umweltbewusstseins der Befragten zusammen. Die Korrelation mit Umweltaffekt beträgt $r = -0{,}17$, mit Umweltkognition $r = -0{,}22$ und mit Umweltverhalten $r = -0{,}25$. Das bedeutet: Je umweltbewusster jemand ist, desto niedriger fallen in der Regel CO_2-Emissionen aus, wenn auch nur mit einer sehr schwachen Tendenz. Es kann also auch vorkommen, dass umweltbewusstere Personen höhere CO_2-Emissionen haben.[52]

7. Soziale Milieus

Soziale Milieus fassen Gruppen von Menschen zusammen, die ähnliche Werthaltungen, Mentalitäten und Prinzipien der Lebensführung haben.[53] Durch die Betrachtung der sozialen Milieus wird somit deutlich, welche unterschiedlichen Alltagskulturen und Lebenswelten in der Gesellschaft vorhanden sind. Neben der Grundorientierung im Alltag werden auch die soziale Lage und die generationale Prägung unterschiedlicher Altersgruppen bei der Identifikation und Beschreibung sozialer Milieus berücksichtigt.

Soziale Milieus als Interpretationshintergrund der Umweltbewusstseinsstudien

Wertorientierungen und Lebensstile, ebenso wie sozio-ökonomische Verhältnisse und generationsspezifische Erfahrungen, sind zentrale Elemente der Lebenswelt, in der Menschen ihre alltägliche Umwelt sinnhaft deuten und demgemäß in ihr handeln. Insofern werden auch das individuelle Umweltbewusstsein und Umweltverhalten von der jeweiligen Lebenswelt beeinflusst. Um Umweltpolitik und Umweltkommunikation zielgruppengerecht auszugestalten, ist es daher wichtig, die verschiedenen Einstellungen, Anforderungen und Erwartungen der sozialen Milieus zu kennen und zu berücksichtigen. Dabei besteht die Leistung des Milieuansatzes vor allem darin, komplexe Zusammenhänge verdichtet und anschaulich darzustellen sowie vor dem Hintergrund der jeweiligen Lebenswelt, also der „Gesamtheit subjektiver Wirklichkeit“[54], verstehbar zu machen.

Wie schon in den Vorgängerstudien 2014 und 2016 wurde auch in der Umweltbewusstseinsstudie 2018 das Modell der sozialen Milieus von Sociodimensions als Interpretationshintergrund genutzt.[55] Dieses Modell wurde für die vorliegende Studie erstmals um verschie-

dene Jugendmilieus erweitert, um neuen Entwicklungen in der jüngeren Generation Rechnung zu tragen.[56]

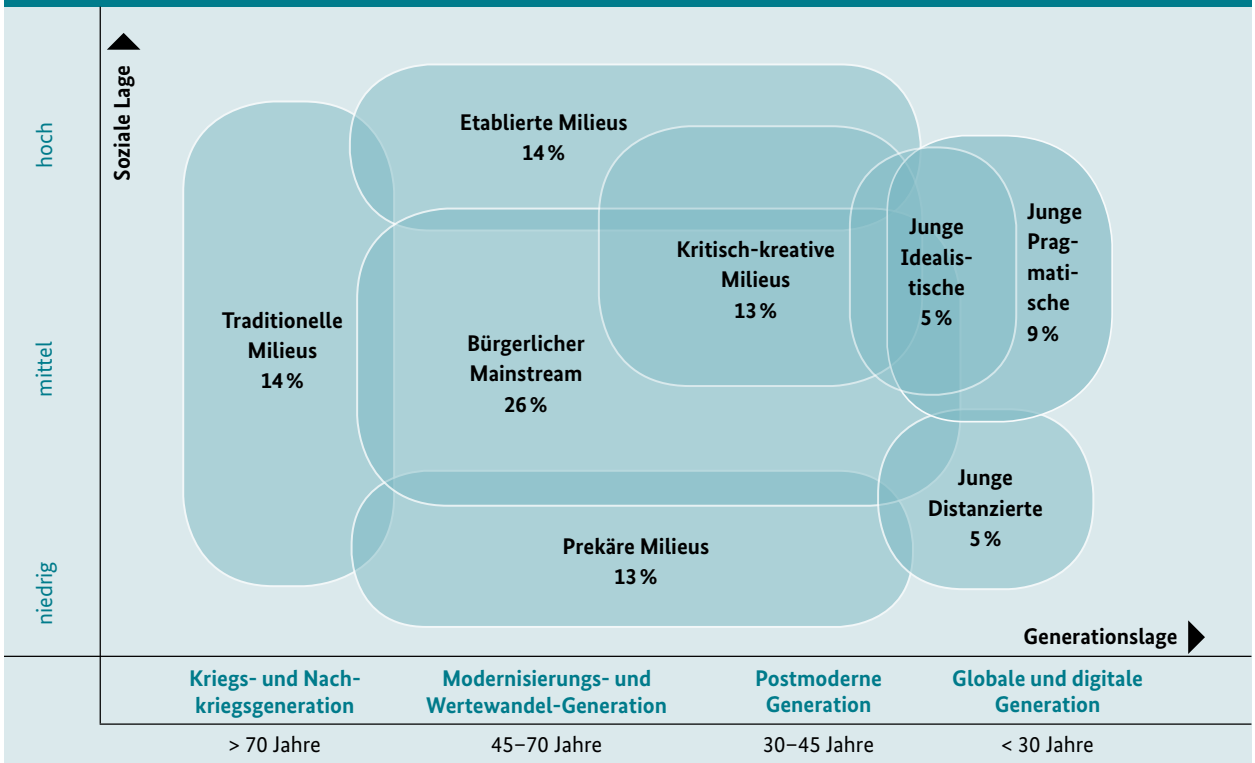
Abbildung 40 zeigt die sozialen Milieus in Deutschland nach dem Modell von Sociodimensions (Kurzbeschreibung siehe auch Kapitel 1, Kasten Seite 14). Die grafische Darstellung bezieht sich dabei auf zwei Grunddimensionen, die die alltäglichen Lebensweisen und die Prinzipien der Lebensführung bestimmen: In der Vertikalen ist dies die soziale Lage, bei der Bildung, Einkommen und beruflicher Status zusammengefasst werden. Auf dieser Dimension kann die Gesellschaft in hohe, mittlere und niedrige soziale Lagen strukturiert werden. Die Horizontale dagegen beschreibt die verschiedenen biografischen Prägungen, die durch die gemeinsame Sozialisation bestimmter Generationen bedingt sind und die Grundorientierung beeinflussen. Zu berücksichtigen ist, dass sich in der sozialen Wirklichkeit nicht jede und jeder immer eindeutig einer Gruppe zuordnen lässt. Die Grafik zeigt daher Überschneidungsbereiche, die andeuten, dass es auch Übergangs- und Mischformen zwischen den Milieus gibt.

Im Folgenden werden die sozialen Milieus hinsichtlich folgender vier Aspekte dargestellt:

- ihrer soziodemografischen Schwerpunkte entsprechend der Verteilung in den beiden Erhebungswellen der Umweltbewusstseinsstudie 2018,
- ihrer Grundorientierung im Alltag entsprechend der Ergebnisse aus der langjährigen Milieuforschung von Sociodimensions,
- ihrer Einstellungen zu Umwelt- und Klimaschutz im Allgemeinen entsprechend der Ergebnisse dieser und der vorangegangenen Umweltbewusstseinsstudien
- sowie ihrer Einstellungen zu zentralen Fragen der Schwerpunktthemen der vorliegenden Umweltbewusstseinsstudie.

Die Charakteristika eines sozialen Milieus werden dabei aus einer Analyse der Antworten des jeweiligen Milieus im Vergleich zum Durchschnitt aller Befragten abgeleitet.

Abbildung 40: **Soziale Milieus in Deutschland 2018**



Repräsentativerhebung bei 4.038 Befragten, 1. und 2. Befragungswelle aggregiert, Stichprobe ab 14 Jahren
(Anteile der sozialen Milieus im Modell von Sociodimensions in Prozent der Stichprobe, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

7.1 Traditionelle Milieus: Festhalten am Bekannten und Bewährten

Lebensmotto:
„Hoffentlich bleibt alles so, wie es ist“

Bei den Angehörigen der traditionellen Milieus handelt es sich meist um ältere Personen über 70 Jahre. Frauen sind demografisch, also durch den hohen Altersschwerpunkt dieses Milieus, bedingt überrepräsentiert. Es finden sich unterschiedliche soziale Lagen. Gemeinsam ist ihnen eine an traditionellen Werten ausgerichtete Grundeinstellung.

Sicherheit und Stabilität ist den Traditionellen wichtig. Sparsamkeit und die Bereitschaft zu verzichten entsprechen ihrer Grundorientierung. Sie haben grundsätzlich den Wunsch, Gewohntes und Bewährtes zu bewahren – wie die soziale Ordnung und die Natur, letztere von ihnen oft als „die Schöpfung“ verstanden. Viele der aktuellen Entwicklungen sind für sie Anlass zu großer Sorge.

Umwelt- und Klimaschutz: Ein wichtiges Problem – unter anderen

Umweltfragen oder der Klimawandel stehen für die Traditionellen aktuell nicht an erster Stelle. Die größten Probleme sehen sie derzeit darin, wie ein funktionierendes Regierungssystem gewährleistet und der soziale Zusammenhalt aufrechterhalten werden kann. Außerdem bereitet ihnen die Migration nach Deutschland Unbehagen. Doch sorgen sich die Angehörigen dieser Milieus auch um die Umweltverhältnisse, unter denen zukünftige Generationen – also auch ihre eigenen Kinder und Enkelkinder – womöglich leben müssen. Sie sind der Ansicht, dass dringend Wege gefunden werden müssen, die auch unabhängig von weiterem Wirtschaftswachstum ein gutes Leben ermöglichen.

Für die Mobilität ist das eigene Auto zentral, aber E-Bikes sind im Kommen

Unter den Traditionellen finden sich viele Alleinlebende, sowohl in großen Städten als auch in kleineren Gemeinden. Sie sind seltener unterwegs als Angehörige anderer Milieus. In 87 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Auto verfügbar. Mit dem eigenen Auto werden in der Regel eher geringe Fahrleistungen erbracht (bis zu 10.000 Kilometer pro Jahr). Es ist für sie ein wichtiges Mittel, um individuell mobil zu bleiben. Fahrräder mit Elektroantrieb nutzen sie deutlich häufiger als Angehörige anderer Milieus – zehn Prozent täglich oder mehrmals in der Woche. Das Aufkommen der E-Bikes hat den älteren Traditionellen offensichtlich eine neue Mobilitätsform eröffnet, die sie zunehmend nutzen.

Sorgen um eine zu starke Kommerzialisierung der Landwirtschaft

Die gegenwärtigen Zustände in der Landwirtschaft sehen die Traditionellen kritisch. Ihr Ideal ist eine kleinbäuerliche Landwirtschaft, bei der Naturschutz, Tierwohl und die Produktion von gesunden Lebensmitteln als selbstverständliche Aufgaben der Landwirtschaft im Vordergrund stehen. Vermutlich spielt hier eine Rolle, dass sie sich an Zeiten erinnern, in denen die Landwirtschaft noch überwiegend kleinstrukturiert und bäuerlich geprägt war.

Befürworten die Energiewende, sehen aber wenig Möglichkeiten, selbst etwas beizutragen

Aufgrund tief verankerter Sparsamkeitsprinzipien achten die Angehörigen der traditionellen Milieus seit eh und je darauf, nicht unnötig Strom und Wärme zu verbrauchen. Über ihren Stromverbrauch sind sie überdurchschnittlich gut informiert. Möglichkeiten, Wohngebäude energetisch zu sanieren, sind ihnen gut bekannt, kommen für sie persönlich – meist aus Altersgründen – aber weniger in Frage. Insgesamt befürwortet ein überwiegender Teil der Traditionellen die Energiewende klar. Ein wichtiges Anliegen ist ihnen allerdings, dass eine bezahlbare Energieversorgung für alle gewährleistet bleibt.

7.2 Etablierte Milieus: Leistungs- und erfolgsorientiert

Lebensmotto:
„Auf das Erreichte stolz sein und es genießen“

Mittlere und höhere Altersgruppen im Alter von 40 bis 70 Jahren sind in den etablierten Milieus am häufigsten anzutreffen. Männer sind etwas stärker vertreten als Frauen. Sie haben ein mittleres bis hohes Bildungsniveau – mittlere Reife, Abitur oder Hochschulabschluss – und verfügen meist über gehobene bis sehr hohe Einkommen.

Die Angehörigen dieser Milieus sind ausgesprochen leistungs- und erfolgsorientiert. Sie legen Wert auf einen hohen Lebensstandard, den sie sich ihrer Einschätzung nach aufgrund des eigenen beruflichen Engagements auch verdient haben. Die persönliche und gesellschaftliche Zukunft sehen sie optimistisch. Die wirtschaftliche Globalisierung befürworten sie und sind überzeugt, dass freie, möglichst unregulierte Märkte eine in ihrem Sinne gute Entwicklung am besten voranbringen.

Wirtschaftliches Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit haben Priorität

Wirtschaftliches Wachstum, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sind für die Etablierten wichtige Ziele. Auch beschäftigen sie die Herausforderungen der Digitalisierung und des aktuellen Fachkräftemangels. Ökologische Probleme nehmen sie ernst, betrachten sie jedoch gegenüber wirtschaftlichen Zielen als nachgeordnet. Die Umweltsituation in Deutschland und in der Welt schätzen die Etablierten positiver ein als andere soziale Milieus. Die Politik der Bundesregierung, aber auch das Engagement der Industrie in Sachen Umwelt- und Klimaschutz bewerten sie überdurchschnittlich gut.

Das Auto: Ein Symbol für Fortschritt und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Im Vergleich mit allen anderen sozialen Milieus nutzen die Etablierten das Auto im Alltag am intensivsten. In diesem Milieu findet sich der höchste Autobesitz: 47 Prozent verfügen über zwei Autos, zwölf Prozent über drei oder mehr Autos im Haushalt. Mit diesen Autos werden in der Regel hohe Kilometerleistungen erbracht – charakteristisch sind 20.000 bis 40.000 Kilometer pro Jahr und Auto. Oft wohnen die Milieuangehörigen in kleineren (Umland-)Gemeinden „im Grünen“ und haben längere Wege zu Arbeitsplatz, Einkaufsstätten und anderen Einrichtungen. Aber auch von ihren Orientierungen her bevorzugen sie den motorisierten Individualverkehr eindeutig. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren sie eher selten, das Fahrrad nutzen sie vor allem an Wochenenden als Sportgerät.

Für die etablierten Milieus ist die Welt der modernen Landwirtschaft in Ordnung

Landwirtschaft wird in den etablierten Milieus vor allem unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Effizienz betrachtet. Ökologische Probleme wie Artensterben, Umweltbelastungen durch Pflanzenschutzmittel, Pestizide oder durch übermäßige Düngung stufen die Angehörigen der etablierten Milieus als weniger gravierend ein als andere Milieus.

Mit energetisch vorteilhaftem Wohnen zeigen sie Modernität

Der Energiewende stehen die Etablierten zwar insgesamt positiv gegenüber, jedoch skeptischer als andere Milieus. Gegenüber Energiesparmaßnahmen im Wohnbereich sind sie sehr aufgeschlossen. Ihre – meist großen – Wohnungen oder Häuser haben sie oft energetisch saniert oder im Niedrigenergiestandard gebaut oder gekauft. Hier auf dem neuesten technischen Stand zu sein, gehört für sie zum modernen Wohnen ganz selbstverständlich dazu.

7.3 Bürgerlicher Mainstream: Sicherheit und Harmonie im Privaten

Lebensmotto:
„Dazugehören und integriert sein“

Die Milieus des bürgerlichen Mainstreams befinden sich meist in mittleren sozialen Lagen, in mittleren Bildungs- und in mittleren Einkommensgruppen. Die Altersgruppen der 40- bis 70-Jährigen sind am stärksten vertreten.

Bei den alltäglichen Prioritäten steht das Privat- und Familienleben ganz oben. Im bürgerlichen Mainstream besteht eine starke Sehnsucht, sich im Privaten geschützt und in einer funktionierenden Gemeinschaft – Freundes- und Bekanntenkreis, Nachbarschaft, aber auch in der Gesellschaft insgesamt – gut aufgehoben zu fühlen. Im Konsum orientieren sich Angehörige dieser Milieus an Komfort, Convenience und am Preis-Leistungs-Verhältnis. Dabei ist es ihnen wichtig, ihren gewohnten Lebensstandard und den sozialen Status in der Mitte der Gesellschaft zu erhalten. Dafür sind sie bereit, Leistung zu erbringen und sich anzustrengen. Jedoch nehmen Ängste vor einem möglichen sozialen Abstieg zu.

Rente und Altersvorsorge bereiten große Sorgen

Die Angehörigen des bürgerlichen Mainstreams sorgen sich derzeit stark um die Sicherheit der Renten und die zunehmende Altersarmut, die ihnen womöglich selbst droht. Daneben hat die Migrationspolitik für sie einen hohen Stellenwert. Doch auch Umwelt- und Klimaschutz sehen sie als wichtige gesellschaftliche Aufgabe.

Ökologisch korrekter Konsum, wenn er keine preislichen Nachteile hat

Beim Konsum ist der bürgerliche Mainstream aufgeschlossen gegenüber umweltfreundlichen Angeboten, vor allem, wenn diese mit Kosteneinsparungen verbunden sind, wie etwa bei Energiespartechniken. Bei Gütern des täglichen Bedarfs steht in diesen Milieus das Ziel, preisgünstig einzukaufen häufig in Konflikt mit dem Anspruch, sich ökologisch verträglich zu verhalten.

Ein eigenes Auto gilt als unverzichtbar

Die Angehörigen des bürgerlichen Mainstreams nutzen das Auto intensiver als andere. In 52 Prozent der Haushalte ist ein Auto, in weiteren 35 Prozent sind zwei Autos im Haushalt vorhanden, mit denen eine mittlere bis hohe Kilometerleistung erbracht wird – charakteristisch sind 20.000 bis 30.000 Kilometer pro Jahr und Auto. Öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradfahren und Zufußgehen sind für sie im Vergleich mit allen Milieus am wenigsten bedeutsam. Einer stärkeren Förderung des öffentlichen und des Fahrradverkehrs stehen sie aber nicht ablehnend gegenüber.

Probleme in der Landwirtschaft werden gesehen, aber nicht als vordringlich

Ökologische Probleme in der Landwirtschaft und bei der Lebensmittelerzeugung sieht der bürgerliche Mainstream durchaus, hält sie aber nicht für vordringlich. Überdurchschnittlich wichtig ist die Versorgung mit preisgünstigen Lebensmitteln. Aber auch Tierschutz und Tierwohl sind ihnen große Anliegen.

Bereitschaft zur energetischen Sanierung, um Kosten zu sparen

Die Energiewende beurteilt der bürgerliche Mainstream ähnlich positiv wie der Bevölkerungsdurchschnitt. Dass Energie weiterhin bezahlbar bleibt und dass die Kosten der Energiewende sozial gerecht verteilt sind, ist den Menschen in diesen Milieus allerdings besonders wichtig. Derzeit sehen sie hier Defizite. Die eigenen Energiekosten gering zu halten, ist ihnen wichtig. Maßnahmen zur energetischen Sanierung im Wohnbereich sind daher attraktiv, staatliche Zuschüsse dafür ein hilfreiches Instrument.

7.4 Prekäre Milieus: Alltagsbewältigung als zentrale Herausforderung

Lebensmotto:
„Über die Runden kommen und nicht negativ auffallen“

In den prekären Milieus sind vor allem Altersgruppen ab 40 Jahren vertreten. Sie haben überwiegend niedrige formale Bildungsabschlüsse und sehr geringe bis geringe Einkommen. Meist handelt es sich um Menschen mit einfachen und schlecht bezahlten Jobs, zum Beispiel im Niedriglohnsektor, sowie um Empfänger von staatlichen Transferleistungen. Auch alleinerziehende Frauen sind überrepräsentiert.

Der Alltag in den prekären Milieus ist von einer starken Orientierung auf die Gegenwart geprägt: Die Menschen möchten (und müssen) die Dinge geregelt bekommen, den Job (soweit vorhanden) durch- und behalten, sich und die Familie versorgen und die alltäglichen Routinen bewältigen. Insgesamt sehen sie sich als Verliererinnen und Verlierer der aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen und blicken eher pessimistisch in die Zukunft.

Arbeit und Rente aktuell wichtige Themen, aber auch Migration

In diesen Milieus sind Fragen des Arbeitsmarktes und der Rentensicherung sowie Kriminalitätsbekämpfung besonders wichtig. Aktuell hat auch die Migrationsproblematik für sie einen herausragenden Stellenwert. Die Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz erkennen sie grundsätzlich an, die Problematik des Klimawandels ist ihnen aber weniger bewusst. Das Engagement der Regierung und anderer Akteure für Umwelt- und Klimaschutz beurteilen auch diese Milieus durchaus kritisch. In Bezug auf den Beitrag der Bürgerinnen und Bürger für die Umwelt sind sie allerdings eher der Meinung, diese täten schon genug.

Orientierung an Umweltschutz als sozialer Norm, dabei aber überdurchschnittlichen Umweltbelastungen ausgesetzt

Die Angehörigen der prekären Milieus erkennen (wie andere Milieus auch) die sozialen Normen des umweltgerechten Verhaltens an und bemühen sich etwa, Müll zu trennen und Energie zu sparen. Gleichzeitig sehen sie sich alltäglichen Umweltbelastungen wie Lärm oder Luftschadstoffen in besonderem Maße ausgesetzt und fühlen sich auch in dieser Hinsicht benachteiligt.

Der öffentliche Verkehr gilt als zu teuer

Die prekären Milieus sind generell weniger mobil als andere. 85 Prozent der Haushalte in diesen Milieus verfügen über (mindestens) ein Auto. Die damit erbrachten Kilometerleistungen sind eher gering – meist bis zu 10.000 Kilometer pro Jahr. Das eigene Auto ist auch im Alltag das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Die öffentlichen Verkehrsmittel dagegen nutzen die Prekären unterdurchschnittlich und führen als Barriere oft Kostengründe an. Entsprechend geben sie überdurchschnittlich häufig an, der öffentliche Verkehr müsse günstiger werden, um eine attraktive Alternative zum Auto darzustellen. Auch mit dem Fahrrad fahren sie eher selten.

Ökologische Probleme der Landwirtschaft wenig präsent

Als Aufgabe der Landwirtschaft nennen die prekären Milieus die Erzeugung preisgünstiger Lebensmittel überdurchschnittlich häufig. Damit verbundene ökologische Probleme nehmen sie hingegen weniger wahr. Vor allem das Tierwohl liegt ihnen am Herzen.

Energie darf nicht teurer werden

Menschen in den prekären Milieus befürworten die Energiewende, sind aber der Ansicht, dass deren Kosten in Deutschland zu ungleich verteilt sind. Eine bezahlbare Energieversorgung für alle finden sie extrem wichtig. Wo immer sie im eigenen Haushalt Energie sparen können, bemühen sie sich selbstverständlich darum.

7.5 Kritisch-kreative Milieus: Aufgeklärt, weltoffen und tolerant

Lebensmotto:
„Die Dinge kritisch hinterfragen; verantwortlich und sinnvoll leben“

Die kritisch-kreativen Milieus umfassen ein breites Altersspektrum von 30 bis 70 Jahren. Typisch sind eine mittlere oder höhere Formalbildung und mittlere wie gehobene Einkommensgruppen. Frauen sind in diesen Milieus mit einem Anteil von 60 Prozent deutlich stärker vertreten als Männer.

Die Milieuangehörigen zeigen sich aufgeklärt, weltoffen und tolerant. Sie streben nach Selbstverwirklichung sowie nach Unabhängigkeit von Normen und Konventionen. An gesellschaftlichen und kulturellen Themen zeigen sie sich sehr interessiert.

Umwelt- und Klimaschutz wichtige Probleme, für deren Lösung derzeit nicht genug getan wird

Ökologie spielt für die Kritisch-Kreativen eine herausragende Rolle. Das aktuelle Engagement von Regierung und Industrie, aber auch von Bürgerinnen und Bürgern für Umwelt- und Klimaschutz bewerten sie als unzureichend. Soziale Gerechtigkeit ist ihnen ebenfalls wichtig. Aktuell thematisieren sie jedoch überdurchschnittlich oft Probleme im Regierungshandeln und im politischen Klima; insbesondere bereitet ihnen der zunehmende Rechtspopulismus Sorgen.

In ihren Verhaltensweisen zeigen die kritisch-kreativen Milieus eine hohe soziale und ökologische Verantwortungsbereitschaft. Sie kaufen bevorzugt ökologisch verträglich hergestellte und fair gehandelte Produkte. Auch für soziale Innovationen wie gemeinschaftliche Wohnformen, gemeinschaftliche Produktnutzung oder Leih- und Tauschangebote sind sie aufgeschlossen.

Offen für umweltfreundliche Verkehrsmittel, aber kein grundsätzlicher Verzicht aufs Auto

In den kritisch-kreativen Milieus sind Haushalte mit zwei oder drei Autos tendenziell überdurchschnittlich häufig. Aber auch Haushalte ohne Auto sind mit 14 Prozent etwas stärker vertreten als im Durchschnitt (elf Prozent). Die damit erbrachten Fahrleistungen sind eher unterdurchschnittlich – bis zu 10.000 Kilometer pro Jahr und Auto. Die Häufigkeit der Autonutzung im Alltag der Kritisch-Kreativen entspricht in etwa der des Bevölkerungsdurchschnitts. Tendenziell mehr als andere fahren sie Fahrrad – wofür aus ihrer Sicht Fitness und Spaß ebenso sprechen wie Umwelt- und Klimaschutz. Dieser stellt auch einen zentralen Grund für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dar; außerdem nennen sie als Grund dafür die Möglichkeit, während der Fahrt andere Dinge tun zu können. Die Kritisch-Kreativen befürworten eine stärkere Förderung des öffentlichen und des Radverkehrs – denn zu einer (noch) intensiveren Nutzung dieser Verkehrsmittel bedarf es aus ihrer Sicht attraktiverer Bedingungen als heute.

Landwirtschaft für Umwelt- und Naturschutz verantwortlich

Umwelt- und Naturschutz ist für die Kritisch-Kreativen eine wichtige Aufgabe der Landwirtschaft, der sie in ihren Augen bislang nur unzureichend gerecht wird. Sie haben ein hohes Bewusstsein für die mit der modernen Landwirtschaft verbundenen Umwelt- und Klimabelastungen. Auch für das Tierwohl sind sie sensibilisiert. Sie fordern politische Maßnahmen, die all dies verbessern. Als Barriere sehen sie jedoch eine gegenwärtig zu starke Ausrichtung der Landwirtschaftspolitik an den Interessen der Industrie. Die Erzeugung hochwertiger und gesunder Lebensmittel hat für sie Vorrang gegenüber dem Preis der Produkte.

Bezug von Ökostrom und Energiesparen selbstverständlich

Die kritisch-kreativen Milieus befürworten die Energiewende eindeutig. Auch im eigenen Handeln versuchen sie, eigene Beiträge dazu zu leisten. Sie beziehen häufig Ökostrom, achten auf energiesparende Geräte und versuchen Energiefresser im Haushalt zu vermeiden. Der energetischen Sanierung von Wohngebäuden gegenüber sind sie aufgeschlossen.

7.6 Junge Idealistische: Wollen am sozial-ökologischen Wandel mitwirken

Lebensmotto:
„Nachhaltig leben und die Welt zu einem besseren Ort machen“

Die jungen Idealistischen finden sich – wie die anderen jungen Milieus auch – in der Altersgruppe von 14 bis 30 Jahren. Unter ihnen sind deutlich mehr junge Frauen als Männer. Sie verfügen über eine hohe Formalbildung – Abitur oder Hochschulstudium oder darauf zielende Schullaufbahnen. Ein Drittel lebt noch bei den Eltern, die anderen allein, in einem Zweipersonenhaushalt oder in einer Wohngemeinschaft. Sie stammen meist aus Elternhäusern mit überdurchschnittlichem Einkommen, verfügen selbst allerdings meist über (noch) geringe eigene Einkommen.

Für die jungen Idealistischen haben Werte wie Toleranz, Respekt und Vielfalt eine hohe Bedeutung, ebenso Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Daneben sind ihnen – wie anderen jungen Menschen auch – die Familie, gute Freunde und eine Partnerin oder ein Partner sowie eine solide Ausbildung wichtig. Sie sind bereit, sich beruflich stark zu engagieren. Gleichzeitig meinen sie, dass unsere derzeitige Lebensweise auf Dauer nicht verantwortbar ist. Sie sind daher in hohem Maße bereit, sich für soziale und ökologische Ziele einzusetzen und unterstützen entsprechende Organisationen, Aktionen und Kampagnen. Soweit möglich, kaufen sie umweltfreundliche und fair gehandelte Produkte. Moderne Technik nutzen sie selbstverständlich, sie ist ihnen aber – ebenso wie modische Kleidung oder ein eigenes Auto – weniger wichtig als anderen in der Altersgruppe. Wichtig hingegen finden sie zu reisen, die Welt kennenzulernen und neue Erfahrungen zu machen.

Hohe Sensibilität für ökologische Probleme, insbesondere den Klimawandel

Die Mehrheit der jungen Idealistischen nennt Umwelt- und Klimaschutz als eine der wichtigsten Herausforderungen in Deutschland. Insbesondere den Klimawandel thematisieren sie häufig – aber auch soziale Fragen. In diesem Milieu findet sich ein klares Plädoyer dafür, dass Umwelt- und Klimaschutz in allen politischen Handlungsfeldern Priorität genießen sollte.

Mehrheit nutzt umweltfreundliche Verkehrsmittel im Alltag – aber fliegt auch viel

Die jungen Idealistischen nutzen am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad. Mehr als die Hälfte fährt mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad. Der Autobesitz ist in diesem Milieu unterdurchschnittlich: 29 Prozent der Haushalte verfügen über kein Auto, 40 Prozent über ein Auto und 31 Prozent über zwei oder mehr Autos. (Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei Milieuangehörigen meist um Autos der Eltern handeln dürfte – zu den erbrachten Kilometerleistungen pro Auto und Jahr überwiegen die Antworten „weiß nicht“.)

Weil es ihnen sehr wichtig ist, zu reisen und die Welt kennenzulernen, fliegen sie eher häufig. Die Klimawirkungen sind ihnen dabei bewusst und sie leisten dafür tendenziell auch häufiger als die anderen Milieus Kompensationszahlungen. Sie fordern nachdrücklich, dass der öffentliche und der Fahrradverkehr stärker gefördert werden sollten.

Ökologische Probleme der Landwirtschaft: Mehr Bio-Produkte, weniger Fleisch

Die jungen Idealistischen sind der Ansicht, dass die Landwirtschaft derzeit für viele ökologische Probleme verantwortlich und eine „Landwirtschaftswende“ unvermeidlich ist. Umwelt- und Naturschutz, das Tierwohl und die Versorgung mit hochwertigen und gesunden Lebensmitteln haben für sie einen hohen Stellenwert. Ihr eigener Beitrag besteht darin, wann immer möglich, biologische, regionale und saisonale Lebensmittel zu kaufen und wenig oder kein Fleisch zu essen. Ein Drittel der jungen Idealistischen ernährt sich grundsätzlich vegetarisch oder vegan.

Energiewende stark befürwortet, aber wenig eigene Handlungsmöglichkeiten im Alltag

Die Energiewende in Deutschland unterstützen die jungen Idealistischen engagiert. Maßnahmen, um Strom und Wärmeenergie einzusparen, sind für viele von ihnen aber insofern nicht relevant, da sie im Haushalt der Eltern leben und nicht über die Anschaffung von Haushaltsgeräten und Heizungsanlagen oder über energetisches Sanieren und ähnliches entscheiden. In Zukunft können sie sich vorstellen, derartige Maßnahmen verstärkt umzusetzen.

7.7 Junge Pragmatische: An beruflichem Erfolg und gutem Lebensstandard orientiert

Lebensmotto:
„Flexibel sein und Chancen wahrnehmen“

In dieser Gruppe sind junge Männer überrepräsentiert. Im Schnitt sind die jungen Pragmatischen jünger als die anderen beiden jungen Milieus, knapp die Hälfte ist unter 20 Jahren. Das formale Bildungsprofil entspricht dem für diese Altersgruppe Typischen: Viele gehen noch zur Schule, andere haben einen Realschulabschluss oder Abitur, einige auch eine abgeschlossene Berufs- oder Hochschulausbildung. Etwa ein Drittel ist bereits berufstätig. Mehr als die Hälfte lebt bei den Eltern, hierbei sind gehobene und höhere Haushaltseinkommen überdurchschnittlich vertreten.

Die jungen Pragmatischen denken vor allem an ihre persönliche Lebensgestaltung. Deutlich wichtiger als anderen in dieser Altersgruppe ist es ihnen, Karriere zu machen und einen hohen Lebensstandard zu erreichen. Der Lebensstil der etablierten Milieus hat für sie Vorbildcharakter (und ist nicht selten auch ihr Herkunftsmilieu). Sie sind davon überzeugt, dass auch weiterhin ein hohes wirtschaftliches Wachstum benötigt wird, um den gesellschaftlichen Wohlstand zu erhalten. Geräte mit modernster Technik zu besitzen, ein Auto zu haben, Kleidung nach neuester Mode zu tragen und viele (Fern-)Reisen zu unternehmen, sind für sie wichtige Ansprüche. Über die Umweltverhältnisse machen sie sich vergleichsweise wenige Sorgen.

Lösung der Umweltprobleme durch Technik, Forschung und staatliche Maßnahmen

Aktuell sind für die jungen Pragmatischen die wirtschaftliche Lage und der Zustand des Bildungswesens von besonderer Bedeutung. Die Problematik des Klimawandels ist ihnen bewusst, aber sie vertrauen darauf, dass neue Erfindungen, technischer Fortschritt und staatliche Maßnahmen hierfür Lösungen finden werden. Wenig Verständnis haben die jungen Pragmatischen für Forderungen nach Einschränkungen des Lebensstandards oder einer Änderung ihres Konsumverhaltens.

Eigenes Auto wichtig, viele Flugreisen

Die meisten jungen Pragmatischen, die älter als 17 Jahre sind, besitzen einen Führerschein. In knapp zwei Dritteln der Haushalte, in denen die Milieuangehörigen leben, sind zwei oder mehr Autos vorhanden. Mehr als die Hälfte der jungen Pragmatischen nutzt auch selbst regelmäßig ein Auto für Wege im Alltag. Aber auch öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad werden überdurchschnittlich genutzt. Ein eigenes Auto zu besitzen, bedeutet ihnen viel. Es steht für Lebensqualität und Unabhängigkeit. Sie sind mehr als andere ihrer Altersgruppe der Auffassung, dass Autofahren Spaß macht. Daneben unternehmen sie viele Flugreisen; Kompensationszahlungen leisten sie dabei eher häufiger als der Durchschnitt aller Befragten, jedoch seltener als andere in ihrer Altersgruppe.

Landwirtschaft kein Thema

Landwirtschaft ist für die jungen Pragmatischen kein Thema, über das sie sich viele Gedanken machen. Umweltbelastungen durch die Landwirtschaft schätzen sie als weniger relevant ein als andere. Sie nennen überdurchschnittlich häufig die Erzeugung preisgünstiger Lebensmittel als wichtige Aufgabe der Landwirtschaft, daneben den Anbau von Pflanzen als Industrierohstoffe und zur Energiegewinnung. Insgesamt sind sie der Ansicht, dass die Landwirtschaft in Deutschland ihre Aufgaben gut erfüllt.

Energiefragen (noch) wenig relevant

Für Energiefragen interessieren sich die jungen Pragmatischen nicht sonderlich. Mit dem Strom- und Wärmeverbrauch im Haushalt setzen sie sich nur wenig auseinander. Der Energiewende stehen sie grundsätzlich positiv gegenüber. Der Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieträger und der Ausbau von Erneuerbaren findet klare Zustimmung. Anderen mit der Energiewende verbundenen Zielen, wie der Verringerung des Energieverbrauchs im Verkehr, in der Wirtschaft und bei den privaten Haushalten, stehen sie jedoch eher skeptisch gegenüber.

7.8 Junge Distanzierte: Große Distanz zu politischen und gesellschaftlichen Themen

Lebensmotto:
„So gut es geht mein eigenes Ding machen“

In diesem Milieu ist das Geschlechterverhältnis ausgeglichen. Personen mit Hauptschulabschluss oder mittlerer Reife beziehungsweise entsprechenden Schullaufbahnen sind überrepräsentiert. Knapp die Hälfte ist erwerbstätig, mit Schwerpunkt auf wenig anspruchsvollen Tätigkeiten. Der Anteil von Erwerbslosen liegt über dem Durchschnitt. Die Einkommen sind eher gering, sowohl die eigenen, sofern vorhanden, als auch die der Eltern, sofern die jungen Distanzierten noch zu Hause leben.

Ähnlich wie für die anderen jungen Menschen sind für die jungen Distanzierten eine vertrauensvolle Partnerschaft und ein gutes Familienleben sowie Freundinnen und Freunde, die einen anerkennen und akzeptieren, von zentraler Bedeutung. Darüber hinaus haben sie allerdings deutlich geringere Erwartungen an ihr zukünftiges Leben als andere in dieser Altersgruppe. Ein gut bezahlter Job und ein hoher Lebensstand erscheinen ihnen kaum erreichbar. Im privaten Konsum orientieren sie sich vor allem am Preis von Produkten. Für politische und gesellschaftliche Entwicklungen interessieren sie sich kaum, da sie einerseits die Bewältigung alltäglicher Aufgaben bereits als herausfordernd genug erleben, andererseits aber auch davon ausgehen, dass sich für sie persönlich dadurch ohnehin wenig ändert.

Umwelt- und Klimaschutz: Wichtig, aber abstrakt – im Zweifel Vorrang für soziale Gerechtigkeit

Fragen der sozialen Gerechtigkeit und Teilhabechancen nennen die jungen Distanzierten überdurchschnittlich oft als aktuell wichtige Probleme. Daneben sind für sie Umweltprobleme und insbesondere der Klimawandel überdurchschnittlich relevant. Mit konkreten Herausforderungen diesbezüglich setzen sie sich aber wenig auseinander und eigene Handlungsmöglichkeiten sehen sie kaum. Zudem gehen sie davon aus, dass auch die Politik wenig zur Lösung der Probleme beiträgt. Die jungen Distanzierten plädieren stärker als andere dafür, dass Umwelt- und Klimaschutz auch mal zurückstehen muss, insbesondere wenn es um soziale Gerechtigkeit und um Arbeitsplätze geht.

Auto, wenn’s geht – öffentlicher Verkehr, wenn’s sein muss

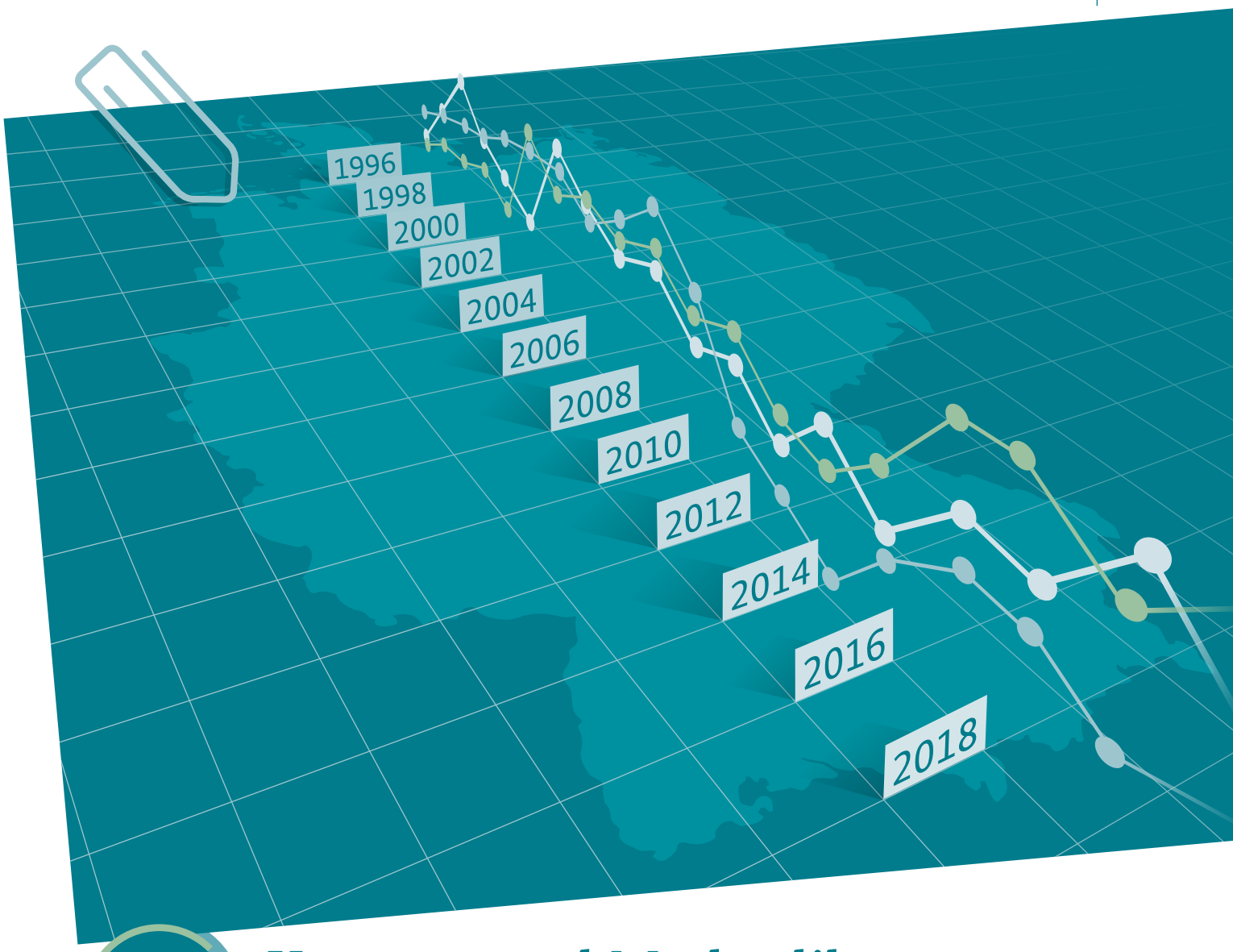
In Haushalten, in denen junge Distanzierte leben, ist überdurchschnittlich oft kein Auto vorhanden (24 Prozent gegenüber elf Prozent im Durchschnitt aller Befragten). Das oder die im Haushalt vorhandene(n) Auto(s) werden aber von den Milieuangehörigen wenig genutzt – was sich daran zeigt, dass sie zu den damit erbrachten Kilometerleistungen pro Jahr meist keine Angaben machen können. Viele, auch wenn sie alt genug sind, haben (noch) keinen eigenen Führerschein. Statt des Autos nutzen die jungen Distanzierten daher überdurchschnittlich häufig öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad für ihre Wege im Alltag. Doch vor allem mit dem öffentlichen Verkehr sind sie wenig zufrieden. Demgegenüber sprechen aus ihrer Sicht vielfältige Gründe für ein eigenes Auto – auch wenn man es sich (noch) nicht leisten kann –, wie etwa Bequemlichkeit, Spaß, aber auch Kostengründe (im Vergleich zum öffentlichen Verkehr). Wie alle anderen jungen Milieus reisen auch die jungen Distanzierten überdurchschnittlich häufig mit dem Flugzeug.

Kaum persönlicher Bezug zur Landwirtschaft

Zur Landwirtschaft haben die jungen Distanzierten kaum Bezug. Dass Lebensmittel preiswert sind, ist ihnen aber deutlich wichtiger als anderen Milieus. Wegen geringer finanzieller Mittel für den Konsum allgemein sind für diese Gruppe preisliche Kriterien beim Lebensmittelkauf besonders wichtig. Umwelt- und Naturschutz in der Landwirtschaft schätzen sie als weniger relevant ein, jedoch liegt ihnen das Wohl von Tieren am Herzen.

Die Kosten der Energiewende sozial gerecht verteilen

Die jungen Distanzierten befürworten die Energiewende grundsätzlich. Zu konkreten damit verbundenen Zielen und Maßnahmen wissen sie aber wenig zu sagen. Wichtig ist ihnen allenfalls, dass die mit der Energiewende verbundenen Kosten sozial gerecht verteilt werden. Mit Möglichkeiten, im persönlichen Verhalten Energie zu sparen, setzen sie sich kaum auseinander.



8. Konzept und Methodik der Studie

Kontinuierliche Erforschung von Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland

Die vorliegende Umweltbewusstseinsstudie ist die zwölfte Erhebung seit 1996, mit der in zweijährigem Rhythmus die Entwicklung von Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland erforscht wird. Die Studien werden im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und des Umweltbundesamts (UBA) durchgeführt. Sie tragen dazu bei, eine sozialwissenschaftlich fundierte Grundlage für die Umweltpolitik und Umweltkommunikation bereitzustellen.

Die Umweltbewusstseinsstudie verfolgt verschiedene Ziele. Damit sie als Monitoring-Instrument genutzt werden kann, besteht ein Teil der Befragung aus bereits in früheren Studien erhobenen Fragen. Für diese Fragen liegen zum Teil langjährige Zeitreihen vor. Darüber hinaus dient die Umweltbewusstseinsstudie als „Seismograf", um aktuelle umweltpolitisch bedeutsame Themen und neue gesellschaftliche Entwicklungen zu erfassen. Deshalb sind qualitative Studien ein wesentlicher Bestandteil der Forschung. Außerdem besteht ein Teil der Erhebung aus wechselnden Schwerpunktthemen, die vertiefend ausgeleuchtet werden. Für die Erhebung von 2018 sind dies die Themen Mobilität, Landwirtschaft und Energiewende. Nicht zuletzt erfüllt die Umweltbewusstseinsstudie auch die Aufgabe, sozialwissenschaftliche Erkenntnisse zu vielfältigen Nachhaltigkeitsthemen bereitzustellen. In der aktuellen Erhebung leistet auch die erstmalige Messung von Kenngrößen des Umweltbewusstseins dazu einen Beitrag.

Hauptstudie: Repräsentativerhebung in zwei Befragungswellen mit je 2.000 Befragten

Wie bei den Umweltbewusstseinsstudien von 2014 und 2016 wurde auch 2018 die Repräsentativerhebung im Rahmen des Panels Forsa-Omninet des Forsa-Instituts als Onlinebefragung realisiert. Damit liegen nun drei Messzeitpunkte mit dieser Erhebungsmethode und Stichprobe vor.[57] Das Forsa-Omninet ist ein für die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren repräsentatives Panel mit derzeit rund 75.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Um dem großen Fragenprogramm gerecht zu werden, wurde die Erhebung 2018 auf zwei Befragungen aufgeteilt und durchgeführt. Für jede Erhebungswelle wurde eine Stichprobe von rund 2.000 Personen befragt. Die Stichproben sind im Hinblick auf ihre Struktur identisch, es handelt sich aber nicht um dieselben Personen. Sie sind vergleichbar hinsichtlich der Methode der Stichprobenziehung und der Zusammensetzung nach Geschlecht und anderen Merkmalen. Zwei Fragen wurden zusätzlich im Dezember 2018 erhoben: Eine offene Frage sowie eine Statement-Batterie zu den wichtigsten Problemen in Deutschland wurden in eine Mehrthemenbefragung des Forsa-Omninets eingestellt. Befragt wurde eine Stichprobe von 2.004 Personen, die ebenfalls repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren ist.

Bei der Erfassung der soziodemografischen Merkmale wurde für das Geschlecht neben den Antwortmöglichkeiten männlich und weiblich erstmals auch eine dritte Kategorie „inter*/trans*“ vorgesehen. Die sprachlichen Formulierungen benennen dagegen weiterhin nur Frauen und Männer, da die Benennung anderer geschlechtlicher Identitäten bislang noch nicht geregelt ist.

In der vorliegenden Broschüre sind die zentralen Befunde aus beiden Erhebungswellen sowie der Nacherhebung dargestellt. Die Fragen wurden nach soziodemografischen Merkmalen, unter anderem Geschlecht, Alter, Bildung, Wohnortgröße, sowie nach sozialen Milieus ausgewertet. In den Auswertungen wird vor allem auf deutliche und auffällige Abweichungen vom Durchschnitt hingewiesen.

Methodensteckbrief der Repräsentativbefragungen

- **Durchführung:** Forsa-Omninet in zwei Erhebungswellen sowie einer kurzen Nacherhebung mit strukturidentischen (aber nicht personenidentischen) Stichproben
- **Grundgesamtheit:** deutschsprachige Personen ab 14 Jahren, die in Privathaushalten in Deutschland leben
- **Online-Erhebung:** bei Personen ohne Internetzugang per Tablet oder Set-Top-Box
- **1. Erhebungswelle:** Stichprobengröße 2.021 Befragte, Erhebungszeitraum vom 23. August bis 5. September 2018, Befragungsdauer etwa 30 Minuten
- **2. Erhebungswelle:** Stichprobengröße 2.017 Befragte, Erhebungszeitraum vom 5. bis 20. September 2018, Befragungsdauer etwa 30 Minuten
- **Nacherhebung:** Stichprobengröße 2.004 Befragte, Erhebungszeitraum vom 14. bis 21. Dezember 2018, Befragungsdauer etwa 5 Minuten

Repräsentativität der Stichproben methodisch sichergestellt

Die Ziehung repräsentativer Bevölkerungsstichproben im Rahmen von Onlinebefragungen wird immer wieder kritisch hinterfragt. Angesichts der heute noch nicht abschließend gelösten Repräsentativitätsprobleme bei Online-Access-Panels geht Forsa-Omninet einen Sonderweg. Die Rekrutierung der Panelteilnehmenden im Forsa-Omninet erfolgt über ein mehrstufiges Zufallsverfahren, das auf dem Telefon-Mastersample des Arbeitskreises Deutscher Marktforschungsinstitute basiert.[58] Die Panelteilnehmenden werden ausschließlich offline, das heißt telefonisch, rekrutiert. Die Rekrutierung erfolgt im Rahmen von Forsa-Omnitel, der telefonischen Mehrthemenumfrage von Forsa, in deren Rahmen täglich mindestens 500 repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung ausgewählte Personen ab 14 Jahren befragt werden. Da man sich dafür nicht selbst bewerben oder auf einer Webseite registrieren kann, ist eine Selbstselektion der Teilnehmenden ausgeschlossen. Im Forsa-Omninet sind sowohl Internetnutzende als auch Personen ohne Zugang zum Internet vertreten. Personen, die das Internet sonst nicht nutzen, werden mit Hilfe von Tablets befragt, die dem Haushalt zur Verfügung gestellt werden, oder in einer Übergangszeit mit einer Set-Top-Box für das Fernsehgerät.

Die Teilnehmenden für eine bestimmte Befragung werden aus dem gesamten Pool des Panels nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dank der zufallsgesteuerten Rekrutierung der Panelteilnehmenden und der Einbeziehung von Personen ohne Internetzugang entsprechen die Stichproben den Anforderungen an Repräsentativität. Die Ergebnisse der Stichprobe können also für die Grundgesamtheit, die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Privathaushalten in der Bundesrepublik Deutschland ab 14 Jahren, verallgemeinert werden.

Anwendung etablierter Testverfahren bei der milieuspezifischen Analyse

Unterschiede zwischen verschiedenen sozialen Milieus werden in den einzelnen Kapiteln detailliert untersucht. Zur Prüfung der Ergebnisse auf statistische Signifikanz wurden der Chi-Quadrat-Test oder der t-Test verwendet.[59] Dabei wurde ein für sozialwissenschaftliche Zwecke übliches Konfidenzintervall von 95 Prozent zugrunde gelegt. Demnach werden Merkmale als überrepräsentiert oder überdurchschnittlich beziehungsweise unterrepräsentiert oder unterdurchschnittlich interpretiert, wenn die Wahrscheinlichkeit dafür bei mindestens 95 Prozent liegt. In den Abbildungen und Tabellen werden Über- und Unterrepräsentanzen farbig markiert und in der Legende erklärt.

Zusätzlich werden – auch in Tabellen – Prozentwerte mit „*“ gekennzeichnet, wenn das Signifikanzniveau $p < .05$ ist und damit die Wahrscheinlichkeit, dass es sich nicht um einen zufälligen Unterschied handelt, größer als 95 Prozent ist. Die Kennzeichnung „**“ bedeutet, dass das Signifikanzniveau $p < .01$ ist – die Wahrscheinlichkeit, dass es sich nicht um einen zufälligen Unterschied handelt, ist also größer als 99 Prozent. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ergebnisse von Signifikanztests auch von der Größe der untersuchten Teilgruppen abhängig sind sowie von der Verteilung des erfragten Merkmals.[60] Aus diesem Grund werden in einzelnen Fällen identische Prozentanteile unterschiedlich interpretiert. Mitunter wird auf interessante, augenfällige und plausible Abweichungen von Teilgruppen gegenüber dem Durchschnitt der Befragten hingewiesen, auch wenn keine Signifikanztests gerechnet wurden. In diesen Fällen werden derartige Abweichungen als „tendenziell“ oder „eher“ überbeziehungsweise unterdurchschnittlich beschrieben.

Qualitative Einsichten im Vorfeld durch intensive Arbeit in Gruppendiskussionen

Vor den Repräsentativbefragungen wurde eine qualitative Vorstudie im Format von ausgedehnten Gruppendiskussionen durchgeführt. Mit dieser qualitativen Studie sollten grundlegende Wahrnehmungen und Deutungsmuster zu den Themen der Repräsentativstudie vorab offen und explorativ sondiert werden.

Neben qualitativen Einsichten diente die Vorstudie auch dazu, eine Wissensgrundlage zu schaffen, um geeignete Fragenmodule und Formulierungen für die Repräsentativbefragung zu entwickeln. Um das gesamte Spektrum der in der Bevölkerung vertretenen Einstellungen auch in der qualitativen Studie abzubilden, wurde diese mit Teilnehmenden beiderlei Geschlechts, aus allen sozialen Milieus und aus unterschiedlichen Altersgruppen durchgeführt. Die Rekrutierung von quotengerechten Befragungspersonen erfolgte durch das Institut Seickel Marktforschung (Frankfurt/Main) durch telefonische Vorabinterviews mithilfe eines Screening-Fragebogens.

Methodensteckbrief der qualitativen Vorstudie

- Sechs Gruppendiskussionen mit einer Dauer von jeweils 3,5 bis 4 Stunden
- Insgesamt 54 Teilnehmende:
  26 Männer und 28 Frauen,
  pro Gruppe acht bis zehn Personen,
  Quotierung der sechs Gruppen nach sozialen Milieus und Alter:
  - **1. Gruppe: Traditionelle Milieus,** 65 Jahre und älter
  - **2. Gruppe: Etablierte und kritisch-kreative Milieus,** 25 bis 44 Jahre
  - **3. Gruppe: Etablierte und kritisch-kreative Milieus,** 45 bis 64 Jahre
  - **4. Gruppe: Bürgerlicher Mainstream und prekäre Milieus,** 25 bis 44 Jahre
  - **5. Gruppe: Bürgerlicher Mainstream und prekäre Milieus,** 45 bis 64 Jahre
  - **6. Gruppe: Junge Milieus,** 16 bis 25 Jahre
- Zeit und Ort: 16. bis 23. April 2018 in Berlin

In den Gruppendiskussionen wurde ein Mix aus verschiedenen Methoden eingesetzt. Neben offenen Diskussionsrunden, schriftlichen Einzelarbeiten und der Erstellung von Collagen wurden Rollenspiele und Akteursaufstellungen durchgeführt, außerdem gab es moderierte Dialoge mit Teilnehmenden aus dem Umweltbundesamt und dem Bundesumweltministerium. Inhaltlich ging es unter anderem darum, zu erfahren, welchen unterschiedlichen Akteuren die Teilnehmenden bei den Themen Mobilität, Landwirtschaft und Energie welche Handlungsmöglichkeiten und welche Verantwortung zuschreiben.

Die qualitativen Einsichten hat das Forschungsteam im Wesentlichen genutzt, um die Repräsentativerhebung inhaltlich zu fundieren und vorzubereiten. Auch bei der Ergänzung und Interpretation der quantitativen Daten haben sie eine wichtige Rolle gespielt. Die wörtlichen Zitate in dieser Broschüre stammen aus den Gruppendiskussionen.[61]

Quantitative Pre-Tests zur methodischen Vorbereitung und Absicherung

Im Vorfeld der Repräsentativerhebungen wurden zwei Pre-Tests durchgeführt. Der erste Pre-Test diente dazu, das weiterentwickelte Instrument zu den Kenngrößen des Umweltbewusstseins zu überprüfen.[62] Die Daten des Pre-Tests wurden einer umfangreichen testtheoretischen Analyse unterzogen, um sicherzustellen, dass die relevanten statistischen Gütekriterien erfüllt sind. Mit dem zweiten Pre-Test wurden neu entwickelte Fragen und Statement-Batterien zu umweltpolitischen Themen und zu den Schwerpunktbereichen Mobilität, Landwirtschaft und Energie im Hinblick auf ihre Praktikabilität in der Erhebung und ihre statistischen Kennwerte überprüft.

Methodensteckbrief der Pre-Tests

- Durchführung von zwei Onlinebefragungen durch Respondi, Köln
- Quotenstichprobe: jeweils Quotierung nach Geschlecht, Alter und Bildung
- Stichprobengrößen: erster Pre-Test 483 Befragte, zweiter Pre-Test 504 Befragte
- Erhebungszeitraum erster Pre-Test:
  17. bis 23. Mai 2018, zweiter Pre-Test:
  6. bis 13. Juni 2018
- Befragungsdauer: jeweils etwa 15 Minuten

Erarbeitung der Studie in einem Forschungsverbund

Die Studie wurde konzipiert und durchgeführt in einem Forschungsverbund aus dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Sociodimensions und Holzhauerei in Fachbegleitung des Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums. Das Instrument zur Erfassung zentraler Kenngrößen des Umweltbewusstseins entwickelte Dr. Sonja Geiger, Technische Universität Berlin.

Die Arbeit an dieser Umweltbewusstseinsstudie wurde von einem wissenschaftlichen Beirat begleitet. Er bestand aus Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus unterschiedlichen Bereichen der Umwelt- und Sozialforschung. Der Beirat war vor allem bei den methodischen Vorarbeiten eingebunden sowie bei der Kommentierung der Fragebögen und der Interpretation der Befragungsergebnisse der Umweltbewusstseinsstudie 2018.

Studie und Daten online zum Download

Unter www.umweltbundesamt.de kann die Studie eingesehen und heruntergeladen werden. Dort finden sich außerdem alle seit dem Jahr 2000 veröffentlichten Broschüren mit den Basisdaten sowie die wissenschaftlichen Vertiefungsberichte seit dem Jahr 2006.

Die Daten der beiden Erhebungswellen der Umweltbewusstseinsstudie 2018 werden vollständig im Datenarchiv für die Sozialwissenschaften beim GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften archiviert. Sie stehen interessierten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern für Sekundäranalysen unter www.gesis.org/institut/abteilungen/datenarchiv-fuer-sozialwissenschaften zur Verfügung.

Wir danken für die wissenschaftliche Unterstützung:

- Dr. Weert Canzler und Prof. Dr. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin (WZB)
- Prof. Dr. Andreas Diekmann, Seniorprofessur Soziologie Universität Leipzig und Prof. em. ETH Zürich
- Dr. Konrad Götz, Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt/Main
- Prof. Dr. Cordula Kropp und Dr. Jürgen Hampel, Universität Stuttgart
- Prof. Dr. Andreas Oehler, Otto-Friedrich-Universität Bamberg
- Dr. Manuel Rivera, Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS), Potsdam
- Maxie Schulte und Prof. Dr. Sebastian Bamberg, Fachhochschule Bielefeld
- Prof. Dr. Jürgen Schupp, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin
- Prof. Dr. Annette Spellerberg und Christoph Giehl, Technische Universität Kaiserslautern
- Dr. Ines Thronicker, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ, Leipzig

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Soziale Milieus in Deutschland 2018 14
Abbildung 2: Aktuell wichtigste Probleme 2016 und 2018 im Vergleich 17
Abbildung 3: Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz für andere Handlungsfelder 18
Abbildung 4: Zeitvergleich: Umwelt- und Klimaschutz als Priorität für politische Aufgaben 19
Abbildung 5: Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutz in anderen Politikbereichen 20
Abbildung 6: Einschätzung der Umweltqualität vor Ort, in Deutschland und weltweit 21
Abbildung 7: Einschätzung der Umweltqualität vor Ort, in Deutschland und weltweit im Zeitvergleich 22
Abbildung 8: Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz 23
Abbildung 9: Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz im Zeitvergleich 23
Abbildung 10: Benennung von Umwelt- und Klimaschutz als Bedingung für die Sicherung des Wohlstands in den sozialen Milieus 25
Abbildung 11: Wichtigkeit verschiedener Ziele, damit die Energiewende gelingt 30
Abbildung 12: Treibhausgase, Kostenverteilung, wirtschaftliche Entwicklung – Erwartungen an die Energiewende 31
Abbildung 13: Wahrnehmung der aktuellen Energiepolitik 32
Abbildung 14: Zustimmung zu politischen Aussagen zur Energiewende 32
Abbildung 15: Bedeutsamkeit verschiedener politischer Maßnahmen in der Energiewende 34
Abbildung 16: Akteure mit Verantwortung für eine gelingende Energiewende 35
Abbildung 17: Verhaltensweisen bei erneuerbaren Energien – bisher und perspektivisch 36
Abbildung 18: Präferenz in den sozialen Milieus für eine rasche und deutliche Verminderung der Treibhausgasemissionen 37
Abbildung 19: Einschätzung von Umweltproblemen, die durch die Landwirtschaft verursacht werden 42
Abbildung 20: Die wichtigsten gesellschaftlichen Aufgaben der Landwirtschaft 43
Abbildung 21: Wie gut die Landwirtschaft gesellschaftliche Aufgaben erfüllt 44
Abbildung 22: Präferenzen für künftige Entwicklungen der Landwirtschaft 45
Abbildung 23: Wahrgenommene Prioritäten der Landwirtschaftspolitik 46
Abbildung 24: Akteure für eine umweltfreundlichere Landwirtschaft 47
Abbildung 25: Maßnahmen zur Verringerung von Umweltbelastungen in der Landwirtschaft 49
Abbildung 26: Verhaltensweisen bei Ernährung und Lebensmittelkauf – bisher und perspektivisch 51
Abbildung 27: Umwelt- und Klimaschutz als wichtigste Aufgaben der Landwirtschaft in den sozialen Milieus 52
Abbildung 28: Einschätzung von Aufgaben für eine umwelt- und klimafreundlichere Mobilität 56
Abbildung 29: Verkehrsmittelnutzung für Wege im Alltag 57
Abbildung 30: Auto, Fahrrad, Öffentliche – Gründe für Verkehrsmittelnutzung im Vergleich 58
Abbildung 31: Auto, Fahrrad, Öffentliche – Schulnoten für die Verkehrsmittel 59
Abbildung 32: Einstellungen zu Maßnahmen für den öffentlichen und den Radverkehr 60
Abbildung 33: Präferenzen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs 61
Abbildung 34: Welche Prioritäten in der aktuellen Verkehrspolitik wahrgenommen werden 62
Abbildung 35: Akteure, die zu einem umweltfreundlicheren Verkehr beitragen können 63
Abbildung 36: Priorität für Umwelt- und Klimaschutz als wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik/ Verkehrsentwicklung in den sozialen Milieus 64
Abbildung 37: Umweltaffekt und Umweltkognition 69
Abbildung 38: Umweltverhalten 70
Abbildung 39: Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei den Kenngrößen des Umweltbewusstseins 71
Abbildung 40: Soziale Milieus in Deutschland 2018 74

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beurteilung des Einsatzes verschiedener Akteure für Umwelt- und Klimaschutz in den sozialen Milieus 24
Tabelle 2: Einstellungen zur Energiewende in den sozialen Milieus 38
Tabelle 3: Einschätzung von wichtigen Aufgaben der Landwirtschaft in den sozialen Milieus 53
Tabelle 4: Welche Verkehrsmittel in den sozialen Milieus genutzt werden 65
Tabelle 5: Statistische Kennwerte für Umweltaffekt, Umweltkognition und Umweltverhalten 70
Tabelle 6: Kenngrößen des Umweltbewusstseins in den sozialen Milieus 72

Literaturverzeichnis

ADM [Arbeitskreis Deutscher Markt und Sozialforschungsinstitute e. V.] (2014): Stichproben-Verfahren in der Umfrageforschung. Eine Darstellung für die Praxis. 2. aktualisierte und erweiterte Auflage. Springer VS, Wiesbaden.

Allianz pro Schiene e. V. (2018): Bundesländerindex Mobilität & Umwelt. Berlin. www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2018/11/181106-Bundeslaenderindex-2018-19.pdf (07.03.2019).

Belwe, Katharina (2006): Editorial. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Aus Politik und Zeitgeschichte 44–45 /2006, Seite 2. Frankfurt am Main. www.bpb.de/system/files/pdf/NBSZ1X.pdf (24.03.2019).

BMEL [Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft] (2018a): Landwirtschaft verstehen. Fakten und Hintergründe. Berlin. www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Landwirtschaft-verstehen.pdf?__blob=publicationFile (24.03.2019).

BMEL [Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft] (2018b): Zukunft der Landwirtschaft: Global vernetzt, regional erfolgreich – Ziele des BMEL für die Außenwirtschaft. Berlin. www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Zukunft%20der%20Landwirtschaft:%20Global%20vernetzt,%20regional%20erfolgreich%20Ziele%20des%20BMEL%20f%C3%BCr%20die%20Au%C3%9Fenwirtschaft.pdf?__blob=publicationFile (01.03.2019).

BMEL [Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft] (2018c): Deutschland, wie es isst. Der BMEL-Ernährungsreport 2018. Berlin. www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Ernaehrungsreport2018.pdf?__blob=publicationFile (01.03.2019).

BMEL [Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft] (2018d): Agrarexporte verstehen. Fakten und Hintergründe 2018. Berlin. https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Agrarexporte-verstehen.pdf?__blob=publicationFile (15.03.2019).

BMEL [Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft] (2019): Deutschland, wie es isst. Der BMEL-Ernährungsreport 2019. Berlin. www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Ernaehrungsreport2019.pdf?__blob=publicationFile (01.03.2019).

BMU [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit] (Hrsg.) (2018): Zukunft? Jugend fragen! Nachhaltigkeit, Politik, Engagement – eine Studie zu Einstellungen und Alltag junger Menschen. Berlin. www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/jugendstudie_bf.pdf (24.03.2019).

BMUB [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit] (2016a): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Berlin. www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf (16.01.2019).

BMUB [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit] (2016b): Den ökologischen Wandel gestalten. Integriertes Umweltprogramm 2030. Berlin. www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/integriertes_umweltprogramm_2030_bf.pdf (01.03.2019).

BMU/BfN [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit/Bundesamt für Naturschutz] (Hrsg.) (2018): Naturbewusstsein 2017. Bevölkerungsumfrage zu Natur und biologischer Vielfalt. Berlin, Bonn. www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/naturbewusstseinsstudie_2017_de_bf.pdf (24.03.2019).

BMUB/BfN [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Bundesamt für Naturschutz] (2016): Naturbewusstsein 2015. Bevölkerungsumfrage zu Natur und biologischer Vielfalt. Berlin, Bonn. www.bfn.de/themen/gesellschaft/naturbewusstsein/studie-2015.html (01.03.2019).

BMUB/UBA [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2015): Umweltbewusstsein in Deutschland 2014: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin, Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2014 (01.03.2019).

BMUB/UBA [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2017): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin, Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2016 (01.03.2019).

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] (2018): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile (14.5.2019).

BMWi [Bundesministerium für Wirtschaft und Energie] (2016): Die Energiewende der Zukunft. Sechster Monitoring-Bericht zur Energiewende. Berichtsjahr 2016. Berlin. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/sechster-monitoring-bericht-zur-energiewende.pdf?__blob=publicationFile&v=37 (16.01.2019).

BMWi [Bundesministerium für Wirtschaft und Energie] (2019): Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung". Abschlussbericht. Berlin. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile (14.5.2019).

Eagly, Alice H.; Chaiken, Shelly (2011): The psychology of attitudes. Wadsworth Cengage Learning. Belmont, Calif.

Ethik-Kommission Sichere Energieversorgung (Hrsg.) (2011): Deutschlands Energiewende – Ein Gemeinschaftswerk für die Zukunft. Im Auftrag der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel. Berlin. www.bmu.de/download/deutschlands-energiewende-ein-gemeinschaftswerk-fuer-die-zukunft (27.01.2019).

Europäische Kommission (2016): Europäer, Landwirtschaft und gemeinsame Agrarpolitik (GAP) – Spezial-Eurobarometer 440. www.publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42aaa86e-21f8-4b3e-858f-1f80d728259e (01.03.2019).

Geiger, Sonja (im Erscheinen): Weiterentwicklung Kenngrößen des Umweltbewusstseins (AP 1.2.2, Meilenstein M 1.11), UBA-Texte. Dessau-Roßlau.

Heißenhuber, Alois; Haber, Wolfgang; Krämer, Christine (2015): 30 Jahre SRU-Sondergutachten „Umweltprobleme der Landwirtschaft" – eine Bilanz. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_28_2015_umweltprobleme_der_landwirtschaft.pdf (10.02.2018).

Hradil, Stefan (2006): Die Sozialstruktur Deutschlands im internationalen Vergleich. WS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

IASS [Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung] (Hrsg.) (2019): Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energiewende 2018. Kernaussagen und Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse. Potsdam. www.iass-potsdam.de/de/news/soziales-nachhaltigkeitsbarometer-energiewende-2018 (15.03.2019).

Janssen, Jürgen; Laatz, Wilfried (2010): Statistische Datenanalyse mit SPSS. Eine anwendungsorientierte Einführung in das Basissystem und das Modul Exakte Tests. Springer-Verlag, Berlin.

Kleinhückelkotten, Silke; Neitzke, Hans-Peter; Moser, Stephanie (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen). UBA-Texte 39/2016, Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_natuerlicher_ressourcen.pdf (14.5.2019)

Schipperges, Michael (2001): Stichworte „Lebenswelt“ und „Lebensweltforschung“, in: Brauner, Detlef Jürgen; Leitolf, Jörg; Raible-Besten, Robert; & Weigert, Martin M. (Hrsg.): Lexikon der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. R. Oldenbourg Verlag, München und Wien, Seite 221 folgende.

Scholl, Gerd; Gossen, Maike; Holzhauer, Brigitte; Schipperges, Michael (2016): Mit welchen Kenngrößen kann Umweltbewusstsein heute erfasst werden? Eine Machbarkeitsstudie. UBA-Texte 58/2016. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/mit_welchen_kenngrossen_kann_umweltbewusstsein_heute_erfasst_werden-eine_machbarkeitsstudie_final.pdf (01.03.2019).

Sedlmeier, Peter (2013): Forschungsmethoden und Statistik für Psychologen und Sozialwissenschaftler.

Sociodimensions (Hrsg.) (2010): Socio-Milieus 2010. Heidelberg. www.sociodimensions.com/files/milieus_2.pdf (24.03.2019).

Spada, Hans (1990): Umweltbewusstsein: Einstellung und Verhalten. In: Kruse, Lenelis; Graumann, Carl-Friedrich; Lantermann, Ernst-Dieter (Hrsg.), Ökologische Psychologie: Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen, Seite 623–631. Psychologie-Verlags-Union, München.

SRU [Sachverständigenrat für Umweltfragen] (1978): Umweltgutachten 1978. Bonn: Deutscher Bundestag.

UBA [Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2017a): Grüne Produkte in Deutschland 2017. Marktbeobachtungen für Umweltpolitik. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/171206_uba_fb_gruneprodukte_bf_low.pdf (19.02.2018).

UBA [Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2017a): Daten zur Umwelt 2017. Indikatorenbericht. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/daten_zur_umwelt_2017_indikatorenbericht.pdf (08.02.2018).

UBA [Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2018a): Daten zur Umwelt 2018: Umwelt und Landwirtschaft. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/publikationen/daten-zur-umwelt-2018-umwelt-landwirtschaft (22.02.2018).

UBA [Umweltbundesamt] (Hrsg.) (2018b): Gestaltung und Umsetzung der Gemeinsamen EU-Agrarpolitik ab 2021 – Übersicht über die politischen Debatten. UBA-Texte 08/2018. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/publikationen/gemeinsame-eu-agrarpolitik-2021 (22.02.2018).

UBA [Umweltbundesamt] (2018c): Hintergrundpapier Erneuerbare Energien in Deutschland 2017 – Daten zur Entwicklung im Jahr 2017. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/publikationen/erneuerbare-energien-in-deutschland-2017 (16.01.2019).

UBA [Umweltbundesamt] (2019): Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990–2017. Gekürzte Version zur EU-Submission. Dessau-Roßlau. http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/mmr/art07_inventory/ghg_inventory/envxd4xlg/2019-01-15_EU_NIR_2019.pdf/manage_document (27.01.2019).

Anmerkungen

1 BMUB (2016b)

2 Sociodimensions (2010)

3 Grundlage dieser Darstellungen ist die langjährige Milieuforschung von Sociodimensions (www.sociodimensions.com [22.01.2019]) sowie in Bezug auf die jungen Milieus die Studie „Zukunft? Jugend fragen!“ (BMU 2018).

4 Diese Frage wurde in einer Nacherhebung im Dezember 2018 erhoben, da sie in der Hauptbefragung vor allem wegen des Überschreitens der Befragungslänge nicht abgefragt werden konnte. Sie wurde in eine der Mehrthemenbefragungen des Forsa-Omninet eingestellt, die wöchentlich von Forsa durchgeführt werden. Befragt wurde eine Stichprobe von 2.004 Personen, die repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren ist. Die Stichprobe war struktur-, aber nicht personenidentisch mit denjenigen der Hauptbefragung.

5 Die Auswahl der Listenvorgaben erfolgte aufgrund von Erfahrungen aus den Vorgängerstudien, einer qualitativen Vorstudie sowie aktueller thematischer Schwerpunkte. Da nur Handlungsfelder, die von allgemeiner Bedeutung sind oder die mit zentralen gesellschaftlichen Werten verbunden sind, erfasst wurden, ergibt sich naturgemäß eine insgesamt hohe Einschätzung der Relevanz aller Probleme. Für die Interpretation der Ergebnisse werden insofern nur jeweils die Antworten „sehr wichtig“ herangezogen; die weniger aussagekräftigen Skalenpunkte (eher wichtig, eher nicht wichtig, überhaupt nicht wichtig) werden dagegen nicht berücksichtigt.

6 2014 wurde die Befragung von persönlichen Interviews auf eine Onlinebefragung im Forsa-Omninet und die Stichproben von Personen ab 18 Jahren auf Personen ab 14 Jahren umgestellt. Diese Umstellung kann für Veränderungen der Werte zwischen 2012 und 2014 mitverantwortlich sein (siehe auch Kapitel 8).

7 Diese Summe von acht Prozent ergibt sich aus den 1,4 Prozent Zustimmung zu „genug“ und 6,4 Prozent zu „eher genug“. Die Abweichungen zu den Zahlen der Abbildung 8 sind rundungsbedingt.

8 2014 wurde die Befragung von persönlichen Interviews auf eine Onlinebefragung im Forsa-Omninet und die Stichproben von Personen ab 18 Jahren auf Personen ab 14 Jahren umgestellt. Diese Umstellung kann für Veränderungen der Werte zwischen 2012 und 2014 mitverantwortlich sein. Deutliche Sprünge zeigen sich aber nur bei den Antworten zur Bundesregierung und den Bürgerinnen und Bürgern, was nahelegt, dass der Einfluss von Methoden und Stichproben als gering anzusehen ist.

9 Hierfür steht sinngemäß der Ausspruch „Ich will, dass ihr in Panik geratet“ der 16-jährigen schwedischen Umweltaktivistin Greta Thunberg vor (überwiegend älteren) Topmanagern in Davos im Januar 2019. https://meta.tagesschau.de/id/140669/klima-appell-in-davos-ich-will-dass-ihr-in-panik-geratet (29.01.2019).

10 UBA (2018c: Seite 7)

11 BMWi (2019: Seite 64 folgende)

12 BMWi (2016: Seite 163)

13 Ein großer Teil dieser Reduktion geht auf den Zusammenbruch der ostdeutschen Industrie zurück. Die energiebedingten Treibhausgasemissionen des Verkehrs stiegen zwischen 1990 und 2016 leicht um etwa 2,2 Prozent (UBA 2019: Seite 21 folgende).

14 2017 verursachten Industrieprozesse, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft 15,5 Prozent der gesamten wirtschaftsseitigen Treibhausgasemissionen Deutschlands (UBA 2019: Seite 56).

15 Das entspricht auch den Ergebnissen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energiewende (IASS 2019: Seite 8). Demnach befürworten 90 Prozent der Befragten die Energiewende quer durch alle Bildungs-, Einkommens- und Altersgruppen sowie gleichermaßen auf dem Land wie in den Städten.

16 Ethik-Kommission Sichere Energieversorgung (2011: Seite 20)

17 1.080 Befragte gaben an, am Hauptwohnsitz eine Eigentumswohnung oder ein eigenes Haus zu bewohnen. 888 Befragte gaben an, am Hauptwohnsitz in einer Mietwohnung oder einem gemieteten Haus zu wohnen. 49 Befragte machten keine Angabe zu ihrer Wohnsituation.

18 Siehe auch die Zeitreihen der Naturbewusstseinsstudie seit 2011 (BMU/BfN 2018: Seite 30)

19 Zum Klimaschutzplan 2050: BMUB (2016a, Seite 62)

20 BMEL (2018a, insbesondere Seite 7, 12, 15), BMEL (2018b) und BMEL (2018d, insbesondere Seite 9)

21 UBA (2018a) sowie UBA (2017b) und Heißenhuber et al. (2015), BMEL (2018a, insbesondere Seite 7, 12, 15), BMEL (2018b) und BMEL (2018d, insbesondere Seite 9)

22 UBA (2018a: Seite 16 bis 18)

23 Aktuelle Daten: www.bmel.de/DE/Landwirtschaft/Nachhaltige-Landnutzung/Oekolandbau/_Texte/OekologischerLandbauDeutschland.html?nn=309814 (19.03.2019)

24 Auch andere repräsentative Erhebungen weisen darauf hin, dass die Bevölkerung die Auswirkungen der Landwirtschaft mit großer Sorge sieht, siehe etwa die Naturbewusstseinsstudie (BMUB/BfN 2016: Seite 32 bis 33).

25 Diese Abfrage lehnt sich mit leichten Abwandlungen an die Erhebung des Eurobarometers 440 zur Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) an (Europäische Kommission 2016: Seite 13). Dort wurden ebenfalls als wichtigste Aufgaben erachtet: 1. Die Bevölkerung mit einer Vielfalt hochwertiger Produkte versorgen; 2. Gewährleistung des Wohlergehens von Nutztieren; 3. Die Umwelt schützen.

26 Gleichwohl legen viele Menschen grundsätzlich Wert darauf, dass Nahrungsmittel erschwinglich bleiben. Die Relevanz von preisgünstigen Lebensmitteln wird in dieser Befragung eventuell aus methodischen Gründen etwas unterschätzt, da aus den zahlreichen Aufgaben der Landwirtschaft nur die drei wichtigsten ausgewählt werden sollten. Im Ernährungsreport (BMEL 2019: Seite 6 folgende) wurden die Befragten gebeten anzugeben, wie wichtig ihnen verschiedene Aspekte beim Essen (allgemein) sind, ohne direkten Bezug zur Landwirtschaft. Dass Essen preiswert ist, benannten dort 32 Prozent als (sehr) wichtig.

27 Wie das Engagement von Landwirten oder von Landesregierungen für Umwelt- und Klimaschutz allgemein beurteilt wird, wurde nicht erhoben.

28 UBA (2017a: Seite 22 folgende)

29 Daten zur Häufigkeit des Kaufs von Biolebensmitteln und des Konsums von Fleisch siehe Abbildung 38. Durch den Wechsel von Frageformulierungen und Antwortkategorien ist die Vergleichbarkeit zu früheren Umweltbewusstseinsstudien jedoch eingeschränkt.

30 Da In-vitro-Fleisch nicht allgemein bekannt ist, wurde den Fragen folgender Informationstext vorangestellt: „Unter ‚In-vitro-Fleisch' versteht man im Labor gezüchtetes Muskelfleisch für den Verzehr. Dabei werden tierische Zellen einem Tier schmerzfrei und ohne es zu töten entnommen. Diese Zellen wachsen dann in einer Nährlösung im Labor zu größeren Fleischstücken heran. So kann zum menschlichen Verzehr geeignetes Fleisch gewonnen werden, ohne dass dafür ganze Tiere heranwachsen und dann getötet werden müssen. Dieses Produkt ist noch nicht im Lebensmittelhandel erhältlich, könnte aber in zwei bis drei Jahren marktreif sein."

31 Nur sieben Prozent der Bevölkerung kaufen direkt beim Bauern/Hofladen, nur neun Prozent auf dem Markt (BMEL 2018c: Seite 21).

32 Nach Informationen des BMEL (2018a: Seite 8) beläuft sich die Höhe von Agrarfördermitteln, die im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik im Wirtschaftsjahr 2016/2017 im Durchschnitt an deutsche Haupterwerbsbetriebe ausgezahlt wurden, auf 289 Euro pro Hektar Direktzahlungen und 119 Euro pro Hektar andere Zahlungen (unter anderem für Agrarumwelt- und Agrarklimaprogramme). Insgesamt handelt es sich um durchschnittlich 33.817 Euro pro Betrieb. Einen Überblick über die Debatten zur anstehenden Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU bietet UBA (2018b).

33 UBA (2017b: Seite 22)

34 Ebd.: Seite 98

35 BMVI (2018: Seite 6)

36 Daten zum Pendeln: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2017-pendeln.html (24.01.2019)

37 BMUB (2016a: Seite 51)

38 Die Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) erfasst die „übliche Verkehrsmittelnutzung" mit etwas anderen Häufigkeitskategorien. Sie kommt trotz der methodischen Unterschiede zu annähernd denselben Ergebnissen: Auto 76 Prozent, zu Fuß 68 Prozent, Fahrrad 35 Prozent und öffentlicher Personennahverkehr 23 Prozent – jeweils „tägliche" oder „fast tägliche" Nutzung sowie „an 1–3 Tagen pro Woche" aggregiert (BMVI 2018: Seite 15). Zusätzlich werden dort der Besitz von Verkehrsmitteln im Haushalt, die Fahrkartennutzung im ÖPNV sowie der sogenannte Modal Split in Wegeanteilen und Anteilen von Verkehrskilometern erhoben (ebd.: Seite 11 bis 13).

39 Das Zufußgehen kann dabei mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel einhergehen; etwa, wenn man zu Fuß zum Auto oder zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs geht.

40 Auch diese Tendenzen werden durch die Studie „Mobilität in Deutschland" bestätigt. Dort wird zudem festgestellt: „Das Fahrrad legt also nicht nur in seinem Anteil etwas zu, sondern vor allem in der erbrachten Verkehrsleistung. Es wird nicht nur öfter, sondern auch weiter Rad gefahren" (BMVI 2018: Seite 6). Gegenüber 2008 konstatiert die Studie eine Steigerung der geradelten Personenkilometer um 20 Prozent. Für den öffentlichen Personennahverkehr hält sie fest: „Der öffentliche Verkehr wächst vor allem im Aufkommen. Dort kann er im Vergleich zu 2008 um ein Viertel zulegen" (ebd.: Seite 15).

41 Eine Studie der „Allianz pro Schiene" (2018) kommt auf Basis von Auswertungen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu dem Ergebnis, dass es zwischen den einzelnen Bundesländern deutliche Unterschiede gibt.

42 Spaß als Grund für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wurde nicht erhoben, da dies in diesem Zusammenhang nicht als relevantes Motiv angesehen wurde. Stattdessen wurde hier als Äquivalent zu Spaß im Sinne von „persönlich befriedigend" der Nutzungsgrund erfragt: „Ich kann während der Fahrt andere Dinge tun, wie zum Beispiel arbeiten oder lesen".

43 SRU (1978)

44 In der Machbarkeitsstudie von Scholl et al. (2016: Seite 38 bis 42) sind die einschlägigen Definitionen dargestellt, darunter auch SRU (1978: Seite 445).

45 Alternativ könnte man auch durch Beobachtung der Menschen auf ihr Umweltbewusstsein schließen oder durch Messungen etwa ihres Stromverbrauchs anhand ihres Stromzählers. In der vorliegenden Erhebung basiert die Messung des Umweltbewusstseins auf Befragungsdaten.

46 Geiger (im Erscheinen) beschreibt die nach inhaltlichen und methodischen Prinzipien erfolgte Weiterentwicklung der von Scholl et al. (2016) skizzierten Messung von Umweltbewusstsein anhand zentraler Kenngrößen. Dabei wurde ein klassisches dreiteiliges Modell der Einstellung (zum Beispiel von Ealy und Chaiken 2011, Spada 1990) zugrunde gelegt.

47 Die Antwortmöglichkeiten waren mehrfach abgestuft: Für Aussagen zu Umweltaffekt und Umweltkognition gab es vier Abstufungen (Grad der Zustimmung) (siehe Abbildung 37), zum Umweltverhalten sechs (Häufigkeitsangaben) beziehungsweise zwei (ja/nein) (siehe Abbildung 38).

48 Der Skalenmittelwert für jeden Teilbereich wurde als arithmetisches Mittel der einzelnen erhobenen Fragen gebildet (gleiche Gewichtung aller Fragen). Die Werte wurden dann so standardisiert, dass ein Maximalwert von 10 erreicht werden konnte.

49 Die Teilbereiche Affekt und Kognition sind nur indirekt mit dem Umweltverhalten zu vergleichen, da die Abfrage auf unterschiedlichen Skalen erfolgt ist (Zustimmung vs. Häufigkeit).

50 Korrelationen sind ein Maß für einen Zusammenhang zwischen zwei Variablen und können von null bis eins variieren. Null bedeutet, dass es keinen und eins, dass es einen perfekten Zusammenhang gibt. In der sozialwissenschaftlichen Forschung spricht man ab einem Wert von 0,5 von starken Zusammenhängen.

51 t [Umweltaffekt] = 11,5, p <.001; t [Umweltkognition] = 10,8, p<.001, t [Umweltverhalten] = 6,5, p < .001

52 Siehe auch die Studie von Kleinhückelkotten et al. (2016)

53 So die Definition in der Zeitschrift „Aus Politik und Zeitgeschichte“ (Belwe 2006), siehe auch Hradil (2006).

54 Schipperges (2001)

55 Zum Modell siehe Sociodimensions (2010). Um die Zugehörigkeit der Befragten zu einem sozialen Milieu zu ermitteln, wurden in beiden Erhebungswellen der Repräsentativstudie bestimmte Fragen gestellt; aufgrund der Antwortmuster erfolgte dann die Zuordnung zu einem Milieu.

56 Grundlage war die Studie „Zukunft? Jugend fragen!“ (BMU 2018), die vom Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Holzhauerei und Sociodimensions im Auftrag des Bundesumweltministeriums durchgeführt wurde und neue Einsichten in jugendliche Lebenswelten ermöglicht hat.

57 In den früheren Umweltbewusstseinsstudien bis einschließlich 2012 fand die Datenerhebung mit persönlichen Interviews in Anwesenheit einer Interviewerin oder eines Interviewers bei den Befragten zu Hause statt; es wurden nur Personen ab 18 Jahren befragt. Die folgenden Erhebungen ab 2014 erfolgten durch Onlinebefragungen von Stichproben ab 14 Jahren. Im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Werte mit den Vorgängerstudien ist dieser Methodenwechsel ab 2014 zu beachten.

58 Bei den Mastersamples des Arbeitskreises Deutscher Marktforschungsinstitute handelt es sich um standardisierte Systeme für die Ziehung von repräsentativen Stichproben in Deutschland. Die Verfahren wurden für mündliche Interviews und für Telefonbefragungen entwickelt, siehe www.adm-ev.de/leistungen/arbeitsgemeinschaft-adm-stichproben (26.04.2019). Eine detaillierte Darstellung findet sich in ADM (2014).

59 Sedlmeier (2013)

60 Janssen und Laatz (2010: Seite 276)

61 Die wörtlichen Zitate wurden sprachlich leicht an die Schriftsprache angepasst, um die Lesbarkeit zu erhöhen.

62 Siehe Kapitel 6 sowie Geiger (im Erscheinen)

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADM	Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
CO_2	Kohlenstoffdioxid
EU	Europäische Union
GAP	Gemeinsame Agrarpolitik der Europäischen Union
IÖW	Institut für ökologische Wirtschaftsforschung
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
p	bei Signifikanztests die Wahrscheinlichkeit, ein entsprechendes Stichprobenergebnis (oder ein Extremeres) zu erhalten, wenn die Nullhypothese wahr ist und ein in der Stichprobe beobachteter Unterschied zwischen zwei Gruppen zufällig entstanden sein könnte
r	Korrelationskoeffizient
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
t	Testprüfgröße bei t-Tests (= Signifikanztests)
UBA	Umweltbundesamt

www.bmu.de