



# Die Corona-Krise als 'Gamechanger' für die Transformation zur Nachhaltigkeit?

## Abschlussbericht

Förderung des Vorhabens durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt

AZ: 36002

Name des herausgebenden Bewilligungsempfängers: Prof. Dr. Ellen Matthies  
(Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg)

Namen der Verfasserinnen: Prof. Dr. Ellen Matthies, Dr. Karolin Schmidt, Dr. Hannah Wallis, Theresa Sieverding

Magdeburg, den 31.03.2021





# Die Corona-Krise als 'Gamechanger' für die Transformation zur Nachhaltigkeit?

## Abschlussbericht

Förderung des Vorhabens durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt

AZ: 36002

Name des herausgebenden Bewilligungsempfängers: Prof. Dr. Ellen Matthies (Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg)

Namen der Verfasserinnen: Prof. Dr. Ellen Matthies, Dr. Karolin Schmidt, Dr. Hannah Wallis, Theresa Sieverding

Magdeburg, den 31.03.2021



Az **AZ 36002**Referat **43**

Fördersumme

**Antragstitel** Die Corona-Krise als 'Gamechanger' für die Transformation zur Nachhaltigkeit?

**Stichworte**

Laufzeit	Projektbeginn	Projektende	Projektphase(n)
<b>6 Monate</b>	<b>22.04.2020</b>		

Zwischenberichte	13.08.2020	31.03.2021
------------------	------------	------------

**Bewilligungsempfänger** **Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg**

Institut für Psychologie

Abteilung für Umweltpsychologie

39106 Magdeburg

Tel +49 391 67 58470

Fax +49 391 67 41963

Projektleitung

Prof. Dr. Ellen Matthies\*

Bearbeiterin

Theresa Sieverding

**Kooperationspartner****Zielsetzung und Anlass des Vorhabens**

Anlass des Projektes war die beginnende Corona-Krise. Es sollten die durch die Krise ausgelösten, nachhaltigkeitsrelevanten gesellschaftlichen Veränderungsprozesse untersucht werden. Der Fokus lag auf dem Individuum in seiner soziophysischen Umwelt, als wichtige/r Akteur\*in in den Veränderungsprozessen der Großen Transformation (in den Rollen Konsument\*in, Bürger\*in und Nischenakteur\*in). Ziel war die Identifikation von Gelegenheitsfenstern und Herausforderungen für die Große Transformation, um Einschätzungen darüber treffen zu können, ob und durch welche Maßnahmen Nachhaltigkeitseffekte durch die Corona-Krise ggf. verstärkt werden können, bzw. wo entgegengewirkt werden sollte.

**Darstellung der Arbeitsschritte und der angewandten Methoden**

Im Juni/ Juli 2020 wurden eine *deutschlandweite repräsentative Befragung* (Abkürzung: COR20; N = 3092) und eine *Sachsen-Anhalt-weite Befragung* (Abkürzung: LSA20; N = 300) durchgeführt. Ausgehend von eigenen Datensätzen (Erhebung im Land Sachsen-Anhalt zu Nachhaltigkeitsengagement und Wohlbefinden, Schulte et al., 2016) bzw. von öffentlich zugänglichen Datensätzen (z. B. UBA-Studien Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, 2018) wurden im Juni/Juli 2020 parallele Erhebungen durchgeführt, um Hauptveränderungslinien im nachhaltigkeitsrelevanten Alltagsverhalten und in Politikakzeptanz zu identifizieren. Es wurden Items aus Vorerhebungen verwendet, in Teilen zusätzlich retrospektiv und prospektiv. Der Fokus lag auf den Bereichen Mobilität, Ernährung, Politikunterstützung und Maßnahmenakzeptanz, nachhaltigem Engagement, wahrgenommener Umweltqualität und Lebenszufriedenheit. Zusätzlich wurden moderierende bzw. medierende Konstrukte erhoben (z. B. persönliche Klimaschutznorm, Wertorientierungen). Für Juli 2021 ist eine zweite Befragung der COR20-Stichprobe geplant, um Kausalschlüsse zu ermöglichen.

## **Ergebnisse und Diskussion**

Die Ergebnisse der COR20-Befragung zu Veränderungen während der Corona-Krise zeigen wie erwartet eine Verringerung individueller Mobilität für nahezu alle Verkehrsmittel für April bis Ende Juni 2020 im Vergleich zum Vorjahr. Besonders geteilte Mobilität (Flugreisen, ÖPNV) nahm ab, individuelle Mobilität (Fahrrad, Auto) sank verhältnismäßig weniger. Mobilitätswünsche und -pläne zeigen keine starken Kompensationstendenzen, die Befragten wollen zukünftig umweltfreundlicher unterwegs sein. Für den Umstieg auf das Fahrrad und die Veränderung der künftigen Urlaubsplanung (Flugreisen) wurden per Regressionsanalysen externe Faktoren identifiziert, die Verhaltensänderungen langfristig stabilisieren könnten. Die persönliche Klimaschutznorm erwies sich hierbei als relevanter Moderator (Matthies et al., 2020; Schmidt et al., under review). Darüber hinaus legen die Ergebnisse beider Befragungen (COR20 und LSA20) ebenfalls potenziell Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise nahe. So zeigen sich beispielsweise ein verringerter Fleischkonsum sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung für April bis Ende Juni 2020 im Vergleich zum Vorjahr. Zudem erweist sich die persönliche Klimaschutznorm auch im Ernährungsbereich als relevanter Moderator für nachhaltigkeitsförderliche Veränderungen in den Corona-Monaten und darüber hinaus.

Die Bedeutung vieler Politikthemen hat sich gegenüber 2016 und 2018 geändert, bspw. hat der Zustand des Gesundheitssystems an Bedeutung gewonnen. Die Einschätzung der Dringlichkeit des Klimaschutzes hat sich durch die Corona-Krise nicht abgeschwächt, die Akzeptanz einschränkender umweltbezogener Maßnahmen nahm sogar leicht zu (Matthies et al., 2020).

In der LSA20-Befragung zeigten sich Parallelen in der Wahrnehmung von und im Umgang mit der Corona- und der Klimakrise (Wallis et al., eingereicht.). In beiden Krisen spielte für die Unterstützung der jeweiligen krisenmitigierenden Maßnahmen (Corona-Maßnahmen, CO<sub>2</sub>-Bepreisung) die soziale Identifikation mit anderen, die sich für die Eindämmung der jeweiligen Krise einsetzen, sowie eine gemeinsame Wertorientierung (Selbsttranszendenz) eine relevante Rolle. Es konnte auch bestätigt werden, dass die lokale Umweltqualität in den ersten drei Corona-Monaten positiver wahrgenommen wurde als in den Vorjahren (sowohl retrospektiv als auch im Vergleich mit Vorjahresdaten). Die wahrgenommene positive lokale Umweltqualität schien im Lebenszufriedenheitskontext zudem ein kompensatorischer Faktor für Bedrohungerleben in der Corona-Krise zu sein.

## **Öffentlichkeitsarbeit und Präsentation**

Erste Ergebnisse der COR20-Befragung wurden in dem Zwischenbericht „Stärken die Corona-Maßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik?“ (Matthies et al., 2020) veröffentlicht. Die Projektergebnisse wurden in wissenschaftlichen und öffentlichen Kontexten vorgestellt und diskutiert (siehe Abschnitt 6). Es wurden im Januar und März 2021 zwei Paper für internationale Fachzeitschriften eingereicht (Wallis et al., eingereicht) und befinden sich teils im Begutachtungsprozess (Schmidt et al., under review), zwei weitere Paper werden aktuell fertiggestellt (Schmidt et al., i. Vorb., Wallis et al., i. Vorb.).

## **Fazit**

Durch den Vergleich mit Vorherdaten konnten in einer frühen Pandemiephase Hauptveränderungslinien für nachhaltigkeitsrelevantes Verhalten identifiziert werden. Die Ergebnisse zeigen eine generell gesunkene Mobilität und Veränderung der Mobilitätsmuster sowie nachhaltigkeitsförderliche Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln. Der Klimawandel hat für die Befragten nicht an Relevanz und Ernsthaftigkeit verloren, und die Akzeptanz einschränkender Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz nahm teilweise sogar zu. Es konnte bestätigt werden, dass die lokale Umweltqualität in den ersten drei Corona-Monaten positiver wahrgenommen wurde als in den Vorjahren; die positiv wahrgenommene lokale Umweltqualität schien zudem ein kompensatorischer Faktor für Bedrohungerleben in der Corona-Krise zu sein.

Die vielfältigen Befunde bestätigen die Vermutung, dass die Corona-Maßnahmen in den frühen drei Monaten (April bis Juni 2020) sich nicht negativ auf nachhaltigkeitsförderliche Verhaltensweisen und Umwelterleben ausgewirkt haben. Teils scheinen sich Gelegenheitsfester geöffnet zu haben (Radmobilität, klimabewusste Ernährung), insbesondere für Individuen mit ausgeprägter persönlicher Klimaschutznorm. Die Vermutungen über Kausalzusammenhänge sollten durch längsschnittliche Erhebungen validiert werden.

## Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	9
2. Ausgangspunkt und theoretischer Hintergrund des Projekts	10
2.1 Theoretischer Hintergrund .....	11
2.2 Leitende Forschungsfragen .....	12
3. Methodisches Vorgehen	13
3.1 Konzept der Untersuchung – Vergleich mit vorhandenen Datensätzen sowie retrospektive Erhebung .....	13
3.1.1 Herangezogene Vergleichsdatsätze .....	14
3.1.2 Datenerhebungen und Stichproben .....	15
3.2 Datenanalysen .....	16
4. Zentrale Ergebnisse	16
4.1 Das Individuum in der Rolle als Konsument*in - Änderungen im Mobilitätsverhalten .....	17
4.1.1 Systematische Untersuchung des selbstberichteten Verkehrsmittelwahlverhaltens und der Mobilitätswünsche .....	17
4.1.2 Relevanz normativer Überzeugungen für Änderungen des Mobilitätsverhaltens unter Corona-Beschränkungen .....	19
4.2 Das Individuum als Konsument*in - Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln .....	22
4.2.1 Selbstberichtete Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln .....	22
4.2.2 Veränderungen beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise im Vergleich zu Werten aus vorangegangenen Befragungen .....	24
4.2.3 Relevanz normativer Überzeugungen für Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise .....	26
4.3 Das Individuum in der Rolle als Bürger*in (aktive und passive Politikunterstützung) .....	28
4.3.1 Änderungen in der Problemwahrnehmung und Politikunterstützung .....	28
4.3.2 #fighteverycrisis: Motive der Maßnahmenunterstützung in der Corona- und Klimakrise .....	31
4.4 Nischenaktivitäten – aktive und passive Akzeptanz von Nachhaltigkeits-Initiativen in Zeiten von Corona .....	32

4.5 Lebensqualität und Umwelterleben in der Corona-Krise .....	33
4.5.1 Lebenszufriedenheit im Vergleich .....	33
4.5.2 Umweltqualität im Vergleich .....	33
4.5.3 Zur Rolle von Umweltqualität für den Erhalt subjektiver Lebenszufriedenheit unter Krisen- bzw. Bedrohungserleben .....	35
5. Corona als Hemmnis oder Gelegenheitsfenster für die Beteiligung an der großen Transformation zur Nachhaltigkeit?	35
6. Darlegung der Maßnahmen zu Verbreitung der Vorhabensergebnisse	37
7. Literaturverzeichnis	42
Anhang	45
Anhang A .....	45
Anhang B .....	45
Zusatzmaterial DBU	46

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. Vergleich der Mobilitätswünsche deutscher Konsument*innen im Sommer 2020 (COR20) zu 2019 (Acatech, 2019), entnommen aus Matthies et al., 2020	18
Abbildung 2. Erfasster Fleischkonsums in der COR20-Befragung im Vergleich	24
Abbildung 3. Erfasster Bio-Lebensmittelkonsum in der COR20-Befragung im Vergleich	24
Abbildung 4. Erfasste Lebensmittelverschwendung in der COR20-Befragung im Vergleich	25
Abbildung 5. Relevanz politischer Themen im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020.	29
Abbildung 6. Wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020	30
Abbildung 7. Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020	31
Abbildung 8. Einschätzung der Umweltqualität in der Stadt / örtlichen Gemeinde.	34

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1. <i>Herangezogene Vergleichsstudien</i>	14
Tabelle 2. <i>Soziodemographische Merkmale der Stichprobe der COR20-Studie im Vergleich zur bundesweiten Verteilung</i>	15
Tabelle 3. <i>Soziodemographische Merkmale der Stichprobe der LSA20-Studie im Vergleich zur Verteilung in Sachsen-Anhalt</i>	16
Tabelle 4. <i>Ergebnisse einer hierarchischen Regression für den Umstieg auf das Rad und Veränderungen in den externen Faktoren während der Corona-Krise in Abhängigkeit von der persönlichen Klimaschutznorm</i>	19
Tabelle 5. <i>Ergebnisse einer hierarchischen Regression für die geplante Reduzierung des Flugverhaltens von 2020 gegenüber 2019 und Veränderungen in den externen Faktoren während der Corona-Krise in Abhängigkeit von der persönlichen Klimaschutznorm</i>	20

## 1. Zusammenfassung

Die Umweltpsychologie identifiziert verschiedene Rollen (Stern, 2000), in denen Individuen die Große Transformation zur Nachhaltigkeit mitantreiben oder aber auch blockieren können (Matthies, 2018). Menschen können durch ihr Verhalten als Konsument\*innen Einfluss auf die Umweltkrise nehmen, indem sie bei ihren Konsumentscheidungen Klimaschutzaspekte berücksichtigen, also bestimmte Produkte (Fleisch) oder Dienstleistungen (Fliegen) meiden und ihren Lebensstil nachhaltig ausrichten. Außerdem können sie in ihrer Rolle als Bürger\*innen einen Beitrag leisten, etwa als Aktivist\*innen oder durch die Unterstützung von klimaschützenden Steuerungsmaßnahmen; schließlich auch als Nischenakteur\*innen, die in ihrem Umfeld innovative Veränderungen anstoßen und unterstützen. Kern unserer Studien war es, systematisch, unter Bezug auf alle diese Rollen, Informationen zu möglichen Einflüssen der Pandemie auf die Beteiligung an der Großen Transformation zu generieren. Dazu führten wir im Frühsommer 2020 zwei, für ausgewählte Bevölkerungsmerkmale repräsentative, Erhebungen durch (COR20,  $N = 3092$  und LSA20,  $N = 300$ ). Veränderungen wurden sowohl retrospektiv, sowie durch den Vergleich mit öffentlich zugänglichen Datensätzen aus Vorjahren (z. B. Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, 2018) untersucht. Zusätzlich wurden in den Erhebungen vermittelnde psychologische Konstrukte erfasst. Es konnten für alle Rollen Hinweise auf die Relevanz der Pandemie gefunden werden:

**Als Konsument\*in:** Es konnte gezeigt werden, dass die Corona-Krise im Sinne eines Gelegenheitsfensters für nachhaltigkeitsrelevante Veränderungen wirkt (Matthies et al., 2020; Schmidt et al., under review; Schmidt et al., i. Vorb.). Zwar berichteten die Studienteilnehmer\*innen im Sommer 2020 den Wunsch nach künftig wieder mehr Mobilität, aber es gab keine Anzeichen für Überkompensation. Im Gegenteil, der Wunsch nach nachhaltiger Mobilität (insbesondere Rad- und Fußmobilität) erschien im Vergleich zu Vorjahren ausgeprägter. Im Bereich der Radmobilität und bei der Flugreisplanung zeigen psychologische Analysen die Relevanz von persönlichen Klimaschutznormen. Beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln berichteten die Studienteilnehmer\*innen im Sommer 2020 u. a. einen verringerten Fleischkonsum sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung im Vergleich zum Vorjahr. Auch im Ernährungsbereich zeigen die Analysen die Relevanz persönlicher Klimaschutznormen.

**Als Bürger\*in:** Die Corona-Krise führte nicht zu einer Verdrängung der Bedeutung der Klimaschutzthematik oder der Klimaschutzmaßnahmenakzeptanz (Datensatz COR20; Vergleich mit Vorjahresehebungen). Klima- und Umweltschutz wurden im Sommer 2020 als noch genauso relevant und ernst wahrgenommen wie vor der Pandemie. Die Bereitschaft zur Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen blieb im Vergleich zu vor der Pandemie konstant oder nahm sogar zu (Matthies et al., 2020). Die Bereitschaft zur Maßnahmenakzeptanz (Datensatz LSA20) kann bezogen auf die Klima- und Corona-Krise durch gemeinsame Faktoren vorhergesagt werden: Selbsttransparenz-Werte und soziale Identität. Auch die Wahrnehmung der Krise(n) als kollektive

Herausforderungen und die wahrgenommene kollektive Wirksamkeit sagen, krisenspezifisch unterschiedlich, Maßnahmenunterstützung voraus (Wallis et al., eingereicht).

**Als Nischenakteur\*in:** Hier zeigen Vergleiche, dass Nischenaktivitäten im Bereich der Nachhaltigkeit seit 2016 positiver bewertet und auch häufiger genutzt werden (z. B. Initiativen und Kooperativen für nachhaltigen Konsum von Nahrungsmitteln oder Internetseiten, auf denen Produkte aus Second-Hand-Beständen angeboten werden).

Mit Blick auf das **Konzept der solidarischen Lebensqualität** interessierte zudem der Zusammenhang von Krisenwahrnehmung, Umweltqualität und Lebensqualität. Vorläufige Analysen zeigen, dass eine positiv wahrgenommene lokale Umweltqualität relevant für die erlebte Lebenszufriedenheit ist und möglicherweise die erlebte Bedrohung durch Corona teilweise kompensieren konnte (Wallis et al., i. Vorb.).

Somit konnten vor allem im Bereich der Mobilität und des alltäglichen Konsums Hinweise gewonnen werden, dass Menschen die starken Veränderungen im Rahmen der Corona-Krise für klimaschonende Verhaltensänderungen genutzt haben. Die hier impliziten Kausalannahmen können querschnittlich jedoch nicht geprüft werden. Eine Empfehlung ist daher, diese möglichen Veränderungen längsschnittlich zu untersuchen und zu prüfen, ob sich Habitualisierungen ändern, bzw. normative Orientierungen kausal für Veränderungen verantwortlich sind.

Die Studie wurde durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (AZ 36002) gefördert und am Lehrstuhl für Umweltpsychologie der Otto-von-Guericke Universität durchgeführt. Wissenschaftliche Unterstützung bei der Entwicklung und Interpretation gab es durch vielfältige Diskussionsmöglichkeiten (s. z.B. online-Fach Austausch DBU, Dezember 2020), sowie durch Veranstaltungen mit Praxisakteuren und Zivilgesellschaft (s. Diskussionsveranstaltung "Corona als Gamechanger für den Klimaschutz?", Januar, 2021, Abschnitt 6.).

## 2. Ausgangspunkt und theoretischer Hintergrund des Projekts

Wenige Wochen nach den ersten Covid-19-Fällen in Deutschland und nur wenige Tage nach den zunehmenden Einschränkungen des Alltagslebens im März 2020 wurden Stimmen laut, die auf die Bedeutung der Krise für die Große Transformation (WBGU, 2011) hingewiesen haben (etwa John Schellnhuber im Interview mit den Klimareportern am 23.3.2020, Dirk Messner in der Süddeutschen Zeitung vom 30.3.2020). Eine Vielzahl von Überlegungen zum Nexus Corona und Nachhaltigkeit wurden im Frühjahr 2020 geäußert, sowohl Befürchtungen (etwa ob die drohende Rezession die Umsetzung des Klimapakets bedroht) als auch positive Erwartungen (z. B. eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor) und Hoffnungen, etwa, dass Solidaritätserleben und Beschränkungserfahrungen künftige Lebensstiländerungen befördern könnten. Es erschien daher wichtig, gesellschaftliche Veränderungsprozesse forschend zu begleiten und frühzeitig zu Einschätzungen zu gelangen, welche

Gelegenheitsfenster und Herausforderungen sich aus der Pandemie für die Große Transformation ergeben.

## 2.1 Theoretischer Hintergrund

**Überlegungen aus Perspektive der Umweltpsychologie:** Die Umweltpsychologie identifiziert verschiedene Rollen und Verhaltensklassen (z. B. Stern, 2000), in denen Individuen an der Großen Transformation zur Nachhaltigkeit teilnehmen, diese mitantreiben oder auch blockieren können (Matthies, 2018). Menschen können durch ihr Verhalten als Konsument\*innen Einfluss auf die Umweltkrise nehmen, etwa durch ihre individuellen Lebensstile. Außerdem können sie in ihrer Rolle als Bürger\*innen einen Beitrag leisten, etwa als Aktivist\*innen bzw. durch ihre Unterstützung oder Kritik an Steuerungsmaßnahmen und als Nischenakteur\*innen, die in ihrem Umfeld innovative Veränderungen anstoßen.

**Solidarische Lebensqualität als weiterer Ausgangspunkt:** Im 2016 veröffentlichten Gutachten zum Transformationsfeld der Urbanisierung thematisiert der WBGU die Perspektive eines möglichen „solidarischen Lebensstils“, gemeint als einen im Konsum aber auch in der politischen Orientierung am Ziel der nachhaltigen Entwicklung ausgerichteten Lebensstil. Weitergeführt wurde dieses Konzept im psychologischen Kontext (Jaeger-Erben & Matthies, 2014; Matthies, 2018) als Lebensstil, der aufgrund des gelebten Wertewandels auch individuell, subjektiv als positiv und stärkend erlebt werden kann; die Autor\*innen sprechen daher von „solidarischer Lebensqualität“. Zentral für den positiven Gewinn, den das Individuum aus einem solidarischen Lebensstil ziehen kann, ist insbesondere eine erlebte individuelle und kollektive Wirksamkeit. Es kann vermutet werden, dass gemeinschaftliches Krisenerleben Solidarität hervorruft und damit positiv zur Stressbewältigung (z. B. DeLongis et al., 1988) beiträgt. Aus der Sozialpsychologie ist zudem bekannt, dass die Bewusstheit der eigenen Sterblichkeit Werte und Lebensziele „salient“, also bewusster und stärker handlungsleitend, machen kann (Terror Management Theory; Greenberg et al., 1997). Insofern könnte sich die Corona-Krise auch positiv auf das Engagement für Nachhaltigkeit auswirken.

**Übergeordnetes Ziel des Projekts** war es, systematisch und unter Bezug auf alle Rollen, Hinweise auf mögliche Einflüsse der Corona-Krise auf das Verhalten von Individuen in der Großen Transformation zu generieren. Unter Rückgriff auf öffentlich zugängliche Datensätze (z. B. UBA-Studien Umweltbewusstsein in Deutschland, 2016, 2018) sollten durch parallele Erhebungen mit identischen Items an vergleichbaren Stichproben Hauptveränderungslinien identifiziert und Leithypothesen getestet werden. Zusätzlich sollten mit in eigenen Vorerhebungen (weiter-) entwickelte Messungen (z. B. Online Panel Studie zu Klimaschutzengagement, 2019) moderierende bzw. medierende psychologische Konstrukte erhoben werden. Mittelfristiges Ziel war dabei, Chancen und Herausforderungen der Corona-Krise für die Transformation zur Nachhaltigkeit mit Fokus auf das Individuum zu identifizieren und den Akteur\*innen der Großen Transformation zugänglich zu machen.

## 2.2 Leitende Forschungsfragen

Die Fragestellungen der Studie orientierten sich an den oben dargestellten umwelt- und sozialpsychologischen Ansätzen. Im Folgenden werden die Fragestellungen differenziert nach den Transformationsrollen des Individuums dargestellt.

*Individuen in der Rolle als nachhaltigkeitsrelevante Konsument\*innen:*

Auf welche nachhaltigkeitsrelevanten Alltagsbereiche (selbstberichtetes Verhalten, aber auch Bereitschaften) wirkt sich die Corona-Krise positiv bzw. negativ aus (Berücksichtigung der Verhaltensbereiche Reisen, Mobilität im Alltag, täglicher Konsum)? Es wird angenommen, dass normative Überzeugungen (z. B. persönliche Klimaschutznormen) als Moderatoren wirken und die Interpretation/ Wahrnehmung der Beschränkungen und Wirkungen auf Bereitschaften beeinflussen.

Welche Rolle spielen neue Erfahrungen von alternativer Alltagsgestaltung (Homeoffice, virtuelle soziale Events, etc.) und Verzichtserleben (positiv vs. negativ) für nachhaltigkeitsbezogene Bereitschaften? Sind Fortführungen der neuen Routinen (gezieltes Einkaufen, virtuelle Konferenzen/ Meetings und weniger berufliches Reisen) geplant oder besteht Nachholbedarf? Auch hier ist anzunehmen, dass normative Überzeugungen als Moderatoren wirken.

*Individuen in der Rolle als aktive und unterstützende Bürger\*innen:*

Wie wirkt sich die Krise auf normative Überzeugungen und Wertorientierungen aus? Verstärkt sich die persönliche Klimaschutznorm aufgrund eigener Werte, gemeinwohlorientiert zu konsumieren (politischer Konsum)? Vermutet wird auch hier eine moderierende Funktion des Bedrohungserlebens/ der Bewertung der Krise sowie des Selbstwirksamkeitserlebens. Wie ist der Einfluss auf politikunterstützende Bereitschaften (etwa Akzeptabilität der geplanten Klimaschutzmaßnahmen) einzuschätzen? Auch hier vermuten wir moderierende Einflüsse (s.o.), sowie Einflüsse von Bedrohungserleben und kollektiver Wirksamkeit.

Die hier formulierten kausalen Zusammenhangsannahmen sollen erst auf Basis einer Nacherhebung (geplant für Juni/Juli 2021) untersucht werden.

Sind Menschen, die stärker solidarisches Engagement in ihrem Umfeld und der Bevölkerung wahrnehmen, auch stärker bereit, sich politisch zu engagieren? Entwickeln Menschen, die die Corona-Krise als kollektives Problem wahrnehmen, allgemein ein stärkeres Bewusstsein für kollektive Probleme wie den Klimawandel – und eine stärkere kollektive Wirksamkeit?

*Individuen als Nischenakteur\*innen*

Wirkt sich Bedrohungserleben und kollektive Wirksamkeit auf die Bereitschaften zum Erproben und Unterstützen neuer Produktions- und Konsumweisen aus?

## *Engagement und Lebensstiländerung als Quelle Solidarischer Lebensqualität*

Wenn Menschen ihre Umwelt positiv erleben und sich aktiv mit der Krisenbewältigung beschäftigen – hängt dies ggf. mit höherer Lebenszufriedenheit zusammen?

### 3. Methodisches Vorgehen

#### 3.1 Konzept der Untersuchung – Vergleich mit vorhandenen Datensätzen sowie retrospektive Erhebung

Im vorliegenden Forschungsprojekt wurden aktuelle Verhaltens-, Meinungs- und Einstellungsabfragen einerseits mit retro- und prospektiven Selbstberichten, sowie mit Datensätzen vorangegangener nationaler Studien verglichen, um potenzielle Corona-bedingte Veränderungstendenzen in nachhaltigkeitsrelevanten Bereichen und damit zusammenhängende psychologische Konstrukte zu untersuchen. Dazu wurden öffentlich zugängliche und für Deutschland repräsentative Datensätze (s. Tabelle 1) zu Umwelt- und Klimaschutz sowie zu Mobilität und (Lebensmittel-) Konsum herangezogen. Die interessierenden Konstrukte/ Fragen wurden parallel in zwei Befragungen (COR20 und LSA20) erhoben. Hierfür wurden mit den vorherigen Datensätzen vergleichbare Stichproben akquiriert: eine in Bezug auf Alter, Geschlecht und Bildung für Deutschland repräsentative Stichprobe (COR20), und eine für Sachsen-Anhalt repräsentative Befragung in Hinblick auf Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße (LSA20). Neben der parallelen Erhebung der Konstrukte wurden die interessierenden Verhaltensweisen zudem retrospektiv für die ausgehend vom Zeitpunkt der Befragung letzten zwölf und die letzten drei Monate (d. h. während der ersten Corona-Welle in Deutschland) sowie prospektiv für die kommenden zwölf Monate abgefragt. Darüber hinaus erhoben wir weitere potenziell interessierende Konstrukte, wie z. B. normative Überzeugungen in Bezug auf den Klimawandel (persönliche Klimaschutznorm; siehe Abschnitt 4 für Details).

### 3.1.1 Herangezogene Vergleichsdatensätze

Tabelle 1

#### Herangezogene Vergleichsstudien

Befragung	Quelle	Erhebungszeitraum	Veröffentlicht	Stichprobe	Draus genutzte Fragen/ Statements
Mobilität in Deutschland	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	2016/2017	2019	- N = 316.000 Personen aus 156.000 Haushalten - Repräsentativ	Verkehrsmittelnutzung
Mobilität und Klimaschutz	Durchgeführt vom Institut für Demoskopie Allensbach im Auftrag von Acatech	Februar/ März 2019	2019	- N = 1301 - Repräsentativ	Mobilitätswünsche
Umweltbewusstsein in Deutschland	Durchgeführt vom Forsa-Institut im Auftrag des BMUB und UBA	2016, 2018, 2019	2017 & 2019 2020	- 2016: N = 4053 - 2018: N = 6042 - Zwischenerhebung 2019: N = 2007 - Repräsentativ	Relevanz unterschiedlicher politischer Aufgabenfelder, Umweltqualität, umweltschonender Konsum von Lebensmitteln
Special Eurobarometer 490	Durchgeführt von Kantar im Auftrag der Europäischen Kommission	April 2019	2019	- N = 1539	Problemwahrnehmung Klimawandel
„Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz“	Durchgeführt von Kantar im Auftrag von Reader's Digest	Dez. 2019	Noch nicht veröffentlicht	- N = 1012	Bereitschaft zur Unterstützung politischer Maßnahmen

*Anmerkungen.* Aus Gründen der Verständlichkeit werden die Studien im Bericht (inkl. Abbildungen) mit dem jeweiligen Zeitraum der Datenerhebung zitiert. Im Literaturverzeichnis sind die Studien nach Veröffentlichungszeitpunkt gelistet.

### 3.1.2 Datenerhebungen und Stichproben

Die Datenerhebung für die deutschlandweite COR20-Studie wurde im Zeitraum vom 29.06. bis zum 06.07.2020 online durch das Markt- und Sozialforschungsinstitut *Respondi* durchgeführt. Dabei wurden in der COR20-Studie Skalen/ Items sowohl aus früheren öffentlich zugänglichen Datensätzen anderer Studien übernommen, sowie ergänzend dazu auch eigene Skalen/ Items entwickelt (siehe Abschnitt 4 für Details zu den spezifischen Erhebungsinstrumenten je Fragestellung). Nach Ausschluss unvollständiger Datensätze resultierte eine finale Stichprobengröße von  $N = 3092$ . Wie die in Tabelle 2 aufgeführten Verteilungen für Alter, Geschlecht und höchsten Bildungsabschluss zeigen, war die resultierende Stichprobe weitgehend repräsentativ für Deutschland (Statistisches Bundesamt, 2018, 2019).

Tabelle 2

*Soziodemographische Merkmale der Stichprobe der COR20-Studie im Vergleich zur bundesweiten Verteilung (Statistisches Bundesamt, 2020)*

<b>Soziodemographie Merkmal</b>	<b>Ausprägung</b>	<b>COR20</b>	<b>Deutschland</b>
Alter		$M = 44,86$	$M = 44,40$
Geschlecht	Weiblich	50,5%	50,6%
	Männlich	49,2%	49,4%
Höchster Schulabschluss	Kein Schulabschluss	0,4%	4,0%
	Volks-/ Hauptschulabschluss	31,5%	29,6%
	Mittlere Reife / Realschule/ Polytechnische Oberschule	30,8%	23,3%
	(Fach-)Abitur/ (Fach-)Hochschulreife	37,2%	32,5%

Die Datenerhebung für die Sachsen-Anhalt-weite LSA20-Studie wurde im Zeitraum vom 22.07. bis zum 30.07.2020 online durch das Markt- und Sozialforschungsinstitut *Aproxima* mithilfe des Online-Access-Panel der *Bilendi GmbH* durchgeführt. Dabei wurden in der LSA20-Studie bereits auf Basis eigener, vergangener Forschungsarbeiten als bewährt eingeschätzte Skalen/ Items zur Datenerhebung genutzt (siehe Schulte et al., 2016), sowie ergänzend dazu auch eigene Skalen/ Items entwickelt (siehe Abschnitt 4 für Details zu den spezifischen Erhebungsinstrumenten je Fragestellung). Die finale Stichprobengröße der LSA20-Studie lag bei  $N = 300$  Personen. Die Stichprobe spiegelt die Bevölkerung in Sachsen-Anhalt in Bezug auf Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße wider (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3

*Soziodemographische Merkmale der Stichprobe der LSA20-Studie im Vergleich zur Verteilung in Sachsen-Anhalt (Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 2019; 2020)*

<b>Soziodemographie Merkmal</b>	<b>Ausprägung</b>	<b>LSA20</b>	<b>Sachsen-Anhalt</b>
Alter		$M = 51,91$	$M = 47,9$
Geschlecht	Weiblich	51,2%	50,8%
	Männlich	48,8%	49,2%

### 3.2 Datenanalysen

Je nach übergeordneter Fragestellung wurden im Zuge der Datenauswertung unterschiedliche Analyseverfahren eingesetzt – deskriptive Analyseverfahren, parametrische und nichtparametrische Vergleichsanalysen, sowie korrelative Verfahren (siehe Abschnitt 4 für Details zu den spezifischen Analyseverfahren je Fragestellung).

Zunächst wurden die Daten aus der COR20- und LSA20-Studie je Fragestellung deskriptiv ausgewertet. Dabei wurden abhängig von der jeweiligen Fragestellung entweder die absoluten und relativen Häufigkeiten oder das arithmetische Mittel sowie die dazugehörige Standardabweichung berechnet. Auch der Vergleich der aktuellen Daten aus der COR20-Studie mit den Daten aus vorangegangenen Studien (siehe Tabelle 1 [Abschnitt 3.1.1] für einen Überblick) erfolgte mittels deskriptiver Analysen und, sofern sinnvoll, es wurden für die Datenvergleiche passende Grafiken erstellt. Wenn möglich wurden die deskriptiven Datenvergleiche um inferenzstatistische Prüfungen ergänzt.

## 4. Zentrale Ergebnisse

Im Folgenden werden zentrale Befunde zu den Hauptfragestellungen vorgestellt, d. h. wir betrachten die Individuen in den unterschiedlichen Rollen in der Großen Transformation: Als Konsument\*in (siehe Abschnitte 4.1 und 4.2), als Politikunterstützer\*in (siehe Abschnitt 4.3) und Nischenakteur\*in (siehe Abschnitt 4.4). Zudem untersuchen wir Zusammenhänge zwischen der Wahrnehmung der Corona- und der Klimakrise und der subjektiv erlebten Lebensqualität (siehe Abschnitt 4.5). Bei der Darstellung der Ergebnisse werden – wenn nötig – auch spezifische Erhebungs- und Analysemethoden erläutert. Es werden bei der Darstellung der Hauptergebnisse teilweise Passagen und Abbildungen sowie Tabellen aus aktuellen Veröffentlichungen bzw. zum Review eingereichten Publikationen übernommen. Dies kennzeichnen wir durch Verweis auf die jeweiligen Veröffentlichungen bzw. Publikationen in Vorbereitung.

## 4.1 Das Individuum in der Rolle als Konsument\*in - Änderungen im Mobilitätsverhalten

### 4.1.1 Systematische Untersuchung des selbstberichteten Verkehrsmittelwahlverhaltens und der Mobilitätswünsche

Zur Untersuchung von Veränderungen der Mobilität während der Corona-Krise formulierten wir die Fragen in der deutschlandweiten Befragung (COR20) so, dass sie mit vorangegangenen, nationalen Mobilitätssurveys (z. B. BMVI, 2019; siehe Tabelle 1 [Abschnitt 3.1.1] für einen Überblick) verglichen werden konnten. Dadurch wurden Verzerrungen der rein retrospektiven Erfassung vermieden. Zusätzlich erfassten wir in der COR20-Befragung das selbstberichtete Mobilitätsverhalten parallel für die Monate April bis Juni 2020 (d. h. für jene Monate, in denen in Deutschland erstmals Beschränkungsmaßnahmen zur Eindämmung der Pandemie umgesetzt wurden; im Folgenden als „*letzte drei Monate*“ oder „*Corona-Monate*“ bezeichnet), rückblickend für die letzten zwölf Monate, sowie prospektiv für die kommenden zwölf Monate. Somit erlaubte die COR20-Befragung die Untersuchung potenzieller Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl und der Mobilitätswünsche sowohl durch den Vergleich der aktuellen Daten mit den in anderen Studien erhobenen Vorherdaten als auch durch den Vergleich retro- bzw. prospektiver Selbstberichtsdaten.

Die COR20-Befragung zeigte, dass im retrospektiven Vergleich die selbstberichtete Verkehrsmittelwahl „in den letzten drei Monaten“ in Bezug auf alle Verkehrsmittel (z. B. Auto, Fahrrad, Bus und Bahn in der Region, Flugzeug) im Vergleich zu den Daten aus vorangegangenen Studien sowie im Vergleich zur selbstberichteten Nutzung im Vorjahr signifikant abnahm. Nur die Fußmobilität nahm in den Corona-Monaten signifikant zu. Zudem zeigte sich, dass die verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich stark von diesen Veränderungen betroffen waren, d.h. es fand eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl im Vergleich zu den vorangegangenen zwölf Monaten statt. Die Flugnutzung nahm am stärksten ab, gefolgt von der Nutzung des ÖPNV. Die PKW-Nutzung nahm auch ab, jedoch verhältnismäßig weniger, und die Radnutzung sank am wenigsten (Schmidt et al., under Review). Bezogen auf das geplante zukünftige Mobilitätsverhalten für die kommenden zwölf Monate zeigte sich, dass die Befragten künftig weniger häufig das Auto nutzen und häufiger Fahrrad fahren wollten.

Neben der Untersuchung von Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl untersuchten wir zudem potenzielle Veränderungen in den Mobilitätswünschen deutscher Konsument\*innen während der Corona-Krise. Dazu zogen wir Daten einer 2019 durchgeführten Studie heran (Acatech, 2019), um durch den Datenvergleich auch potenzielle Kompensationstendenzen im Mobilitätsbereich zu identifizieren (siehe Abbildung 1 für einen Überblick). Es zeigte sich, dass die Befragten der COR20-Studie im Vergleich zu 2019 künftig mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen wollten (Acatech 2019: 34%, COR20: 44,3%), während 2% künftig mehr Auto fahren wollten. Dies lässt auf potenzielle kompensatorische Wünsche in Reaktion auf die Pandemie schließen. Der 2019 von 18% der Befragten geäußerte Wunsch, künftig weniger unterwegs

sein zu wollen (Acatech, 2019), ging in der COR20-Befragung deutlich zurück auf 13,2%, d. h. weniger Menschen wollten im Sommer 2020 ihre Mobilität (noch) weiter einschränken. Diese Tendenzen erscheinen angesichts der starken unfreiwilligen Einschränkungen in der Alltagsmobilität erwartbar.

Überraschend war, dass die Befragten in der COR20-Befragung deutlich häufiger den Wunsch äußerten, künftig umweltfreundlicher unterwegs sein zu wollen (Acatech 2019: 28%, COR20: 39,5%). Ebenfalls überraschend war, dass ein größerer Anteil der Befragten angab, künftig deutlich weniger fliegen zu wollen als 2019 (Acatech 2019: 2%, COR20: 7,5%). Zusammen mit dem Befund, dass die Bewertung der Dringlichkeit des Umwelt- und Klimaschutzes und auch die Akzeptabilität von einschränkenden Klimaschutzmaßnahmen im Vergleich zu den Vorjahren nicht abgenommen hat (siehe Abschnitt 4.3), sehen wir hier Ansatzpunkte für eine künftig weitere Stärkung nachhaltiger Mobilität.

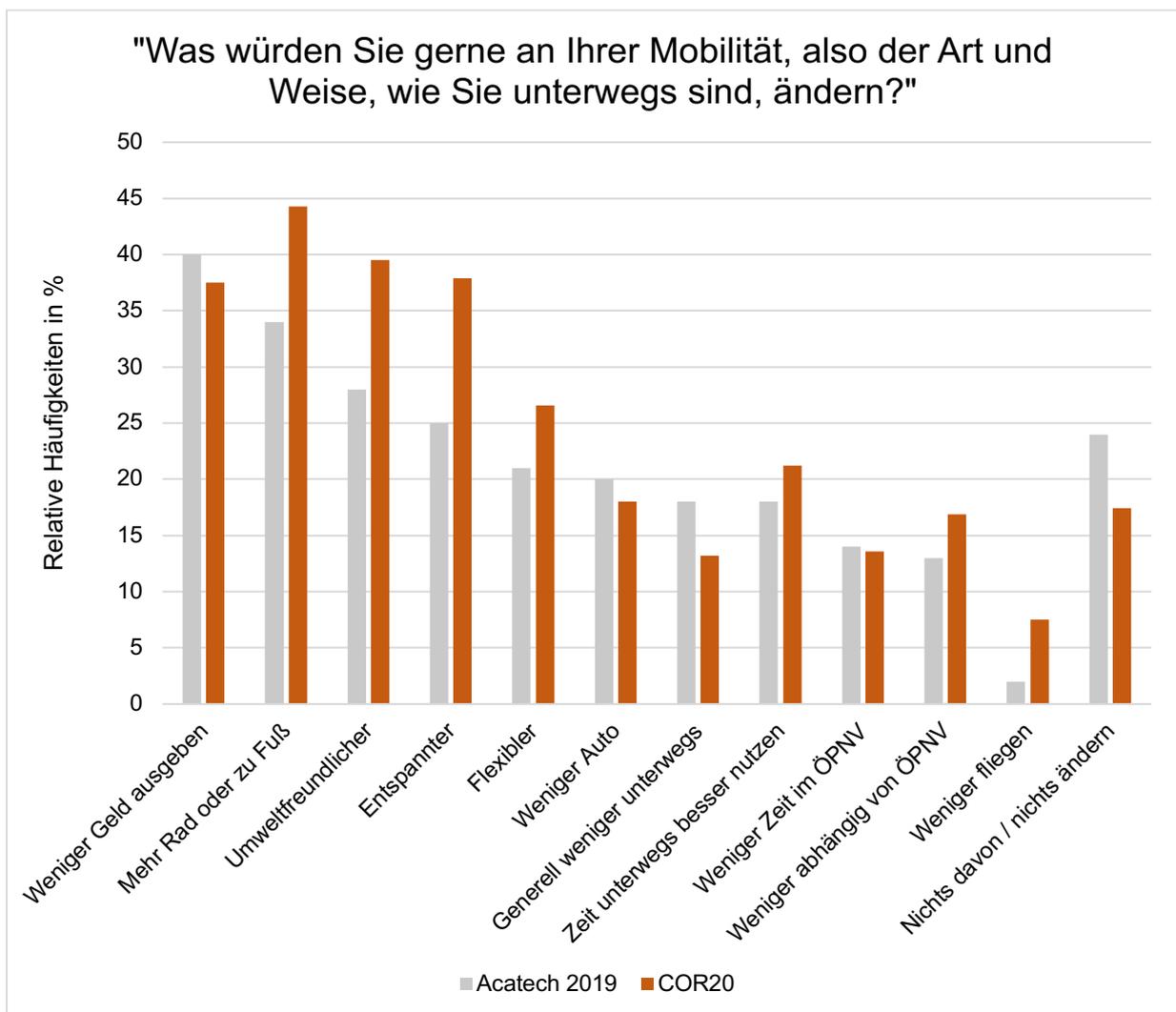


Abbildung 1. Vergleich der Mobilitätswünsche deutscher Konsument\*innen im Sommer 2020 (COR20) zu 2019 (Acatech, 2019), entnommen aus Matthies et al., 2020

#### 4.1.2 Relevanz normativer Überzeugungen für Änderungen des Mobilitätsverhaltens unter Corona-Beschränkungen

Tabelle 4

*Ergebnisse der hierarchischen Regression für den Umstieg auf das Rad (abhängige Variable) und Veränderungen in den externen Faktoren (unabhängige Variablen) während der Corona-Krise in Abhängigkeit von der persönlichen Klimaschutznorm*

<b>persönliche Klimaschutznorm</b>	<b>N</b>	<b>Aufgeklärte Varianz</b>	<b>Externe Faktoren (unabhängige Variablen)</b>	<b><math>\beta</math></b>	<b>p</b>
gering	1103	27,2%	Alter	-,06	,03
			Geschlecht	,05	,04
			Bildung	,06	,03
			Wahrgenommene Sicherheit im Straßenverkehr	-,01	n.s.
			Weniger Autos im Straßenverkehr	-,06	n.s.
			Wahrnehmung von anderen, die das Fahrrad nutzen	,13	,001
			Mehr verfügbare Fahrradwege	,00	n.s.
			Mehr Zeit	,08	,03
			Mehr Wegeziele in der Nähe	,40	,001
hoch	1333	31,5%	Alter	-,03	n.s.
			Geschlecht	,04	n.s.
			Bildung	,05	n.s.
			Wahrgenommene Sicherheit im Straßenverkehr	,09	,01
			Weniger Autos im Straßenverkehr	-,04	n.s.
			Wahrnehmung von anderen, die das Fahrrad nutzen	,06	,05
			Mehr verfügbare Fahrradwege	,10	,01
			Mehr Zeit	,15	,001
			Mehr Wegeziele in der Nähe	,33	,001

*Anmerkungen.* Soziodemografische Merkmale wurden als Kontrollvariablen mit in die Analyse aufgenommen; N = Stichprobengröße (bei listweisem Fallausschluss);  $\beta$  = standardisierte Beta-Werte; n.s. = nicht signifikant

Zur Untersuchung der Relevanz normativer Überzeugungen für Änderungen des Mobilitätsverhaltens unter Corona-Beschränkungen unterteilten wir die Gesamtstichprobe der COR20-Befragung anhand der persönlichen Klimaschutznorm der Befragten in zwei Substichproben (Mediansplit): Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm ( $N = 1103$ ) und Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm ( $N = 1333$ ). Dadurch erhielten wir Hinweise darauf, dass die persönliche Klimaschutznorm bei Veränderungen im Mobilitätsbereich im Zusammenhang mit Corona-Beschränkungen relevant sein kann: Für Personen mit hoher Klimaschutznorm ergab sich für den selbstberichteten Umstieg auf das Fahrrad während der Corona-Monate eine signifikant höhere Varianzaufklärung durch externe Faktoren als für Personen mit geringer Klimaschutznorm. Bei den weniger Klimaschutzmotivierten schienen die wahrgenommenen Änderungen der Handlungsbedingungen weniger relevant (siehe Tabelle 4 für einen Überblick). Ob dies auf Änderungen in der Habitualisierung von Verkehrsmittelwahlgewohnheiten zurückgeführt werden kann, und wie stabil dieser Effekt ist, lässt sich daraus nicht ableiten. Hier wären Längsschnitterhebungen nötig.

Ein Hinweis, dass hier tatsächlich Habitualisierungen eine Rolle spielen, lässt sich aus einem Vergleich mit der geplanten Urlaubsmobilität ableiten. Für dieses Verhalten kann keine Habitualisierung angenommen werden, da Habitualisierungen im Sinne von automatisierten Entscheidungen erst ab einer wöchentlichen Verhaltenshäufigkeit auftreten (Verplanken & Wood, 2006). Bei der geplanten Urlaubsmobilität verhielt es sich genau andersherum zum Ergebnismuster beim Umstieg auf das Fahrrad: Es scheinen die Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm zu sein, die sich durch externe Faktoren (das Risiko im Urlaubsland zu erkranken, das Risiko von Stornierungskosten, etc.) zu einer Urlaubsreiseplanung ohne Flugzeug motivieren ließen. Bei den Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm hingegen schien vor allem diese persönliche Klimaschutznorm entscheidend für die Planung und die veränderten Rahmenbedingungen spielten eine untergeordnete Rolle (siehe Tabelle 5 für einen Überblick sowie Schmidt et al, under Review).

Tabelle 5

*Ergebnisse der hierarchischen Regression für geplante Reduzierung des Flugverhaltens von 2020 gegenüber 2019 (abhängige Variable) und Veränderungen in den externen Faktoren (unabhängige Variablen) während der Corona-Krise in Abhängigkeit von der persönlichen Klimaschutznorm*

<b>Persönliche Klimaschutznorm</b>	<b>N</b>	<b>Aufgeklärte Varianz</b>	<b>externe Faktoren (unabhängige Variablen)</b>	<b><math>\beta</math></b>	<b>p</b>
gering	1034	12,6%	Alter	,03	n.s.
			Geschlecht	-,02	n.s.
			Bildung	,02	n.s.

			Gute Reisemöglichkeiten in der Nähe/ in Deutschland	,07	.05
			Wahrgenommene Sicherheit in Deutschland	,07	,01
			Finanzielle Risiken von Fernreisen	,12	,01
			Unterstützung des deutschen Tourismus	,04	n.s.
			Schwierigkeiten Reisen langfristig zu planen	,03	n.s.
			Angst aus dem Ausland nicht heimreisen zu können	,20	,001
			Reisekosten sind zu hoch	-,07	,05
			Reise- und Krankenversicherung im Ausland	,08	,04
hoch	1237	9,4%	Alter	,07	,02
			Geschlecht	-,01	n.s.
			Bildung	,02	n.s.
			Gute Reisemöglichkeiten in der Nähe/ in Deutschland	,01	n.s.
			Wahrgenommene Sicherheit in Deutschland	,05	n.s.
			Finanzielle Risiken von Fernreisen	,14	,001
			Unterstützung des deutschen Tourismus	,10	,01
			Schwierigkeiten Reisen langfristig zu planen	,09	,01
			Angst aus dem Ausland nicht heimreisen zu können	,07	,04
			Reisekosten sind zu hoch	-,00	n.s.
			Reise- und Krankenversicherung im Ausland	-,00	n.s.

---

*Anmerkungen.* Soziodemografische Daten wurden nur als Kontrollvariablen untersucht;  $N$  = Stichprobengröße (bei listenweisem Fallausschluss);  $\beta$  = standardisierte Beta-Werte; n.s. = nicht signifikant

Insgesamt ergibt sich für die Forschung der Alltags- und Urlaubsreisemobilität unter Corona-Beschränkungen der Eindruck, dass durch Mobilitätsbefragungen Kausalzusammenhänge nahegelegt werden. Um mögliche Ansatzpunkte für Maßnahmen aufzeigen zu können, bedarf es aber weiterer Forschung, die auch vermittelnde psychologische Konstrukte berücksichtigt und durch Messwiederholungen Kausalannahmen prüfbar macht. Insbesondere die Rolle normativer Orientierungen im Zusammenspiel mit Gewohnheiten und neuen Erfahrungen sollten erforscht werden, um evidenzbasierte Ansatzpunkte für Maßnahmen identifizieren zu können.

## 4.2 Das Individuum als Konsument\*in - Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln

Zusätzlich zum Mobilitätsbereich untersuchten wir auch Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise. Weitgehend analog zum methodischen Vorgehen bei der Analyse der Mobilitätsdaten (siehe Abschnitt 4.1. für Details) nutzten wir dazu in der COR20-Befragung zum einen Fragen aus vorausgegangenen Befragungsstudien (z. B. UBA, 2016 und 2018; siehe Tabelle 1 [Abschnitt 3.1.1] für einen Überblick). Auf dieser Basis verglichen wir auch im Ernährungsbereich die aktuellen Daten mit geeigneten Vorjahreswerten. Zudem erfassten wir auch im Ernährungsbereich das selbstberichtete Verhalten retrospektiv für die Corona-Monate und das Vorjahr („die letzten zwölf Monate“) sowie prospektiv für die kommenden zwölf Monate. Durch den Vergleich mit den Daten vorangegangener Studien sowie durch den Vergleich retro- bzw. prospektiver Selbstberichte war es uns möglich, Veränderungen beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln zu identifizieren. Dabei fokussierten wir in der COR20-Befragung vor allem folgende Verhaltensweisen: (1) Fleischkonsum, (2) Konsum von Lebensmitteln aus ökologisch zertifizierter Produktion (Bio-Lebensmittel) sowie (3) das (unnötige) Wegwerfen von Lebensmitteln (Lebensmittelverschwendung). Im Zuge der LSA20-Befragung erweiterten wir das Spektrum der untersuchten Verhaltensweisen und erhoben zusätzlich retrospektive sowie prospektive Selbstberichte mit Blick auf den Konsum saisonal und regional produzierter Lebensmittel, sowie den Konsum möglichst verpackungsarmer Lebensmittel und von Fertiggerichten.

### 4.2.1 Selbstberichtete Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln

Anders als für den Mobilitätsbereich war anzunehmen, dass die im Frühjahr/ Sommer 2020 in Deutschland umgesetzten Corona-Beschränkungen kaum unmittelbare/ direkte Auswirkungen auf das individuelle Konsumverhalten im Lebensmittelbereich hatten – die einzige Ausnahme stellt wahrscheinlich der Außer-Haus-Konsum von Lebensmitteln dar, der durch die Schließung von Restaurants etc. direkt erschwert wurde. Nichtsdestotrotz legten verschiedene Veränderungen im Alltagsleben der Konsument\*innen während der Corona-Krise nahe (z. B. mit Blick auf einen deutlich längeren, täglichen Aufenthalt im eigenen Haushalt, durch verstärkte Homeoffice-Nutzung oder Kurzarbeit, sowie die verstärkte Selbstversorgung mit Lebensmitteln, bedingt durch die eingeschränkten Möglichkeiten zum Außer-Haus-Konsum), dass sich

Veränderungen auch beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise zeigen könnten. Daher befragten wir die Teilnehmer\*innen im Rahmen beider Befragungen (COR20- und LSA20-Befragung) zu möglichen Veränderungen im Ernährungsbereich, z. B. bezogen auf spezifische Verhaltensweisen (bspw. mit der Frage: „Bitte denken Sie an die letzten drei Monate. Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zu? In den letzten drei Monaten habe ich weniger außer Haus Essen bzw. meine Mahlzeiten aus Restaurants, Mensen, Kantinen oder ähnlichem geholt“; beantwortet auf einer Skala von 1 (minimale Zustimmung) bis 7 (maximale Zustimmung), sowie bezogen auf ernährungsverbundene Überzeugungen (bspw. mit der Frage: „Bitte denken Sie an die letzten drei Monate. Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zu? Durch meine Erfahrungen in den letzten drei Monaten betrachte ich Lebensmittel als wertvollere Ressource als zuvor“; beantwortet auf einer Skala von 1 (minimale Zustimmung) bis 7 (maximale Zustimmung).

Im Wesentlichen ergaben sich aus den Daten beider Befragungen kaum Hinweise für starke Veränderungen im individuellen Ernährungsverhalten und damit verbundenen Überzeugungen. Mit Blick auf Veränderungen spezifischer Verhaltensweisen zeigte sich in beiden Befragungen nur beim Außer-Haus-Konsum von Lebensmitteln eine deutliche Veränderung ( $M_{COR20} = 5,04$ ;  $SD_{COR20} = 2,16$ ;  $M_{LSA20} = 5,27$ ;  $SD_{LSA20} = 2,00$ ). Mit Blick auf ernährungsverbundene Überzeugungen ergaben beide Befragungen die stärksten selbstberichteten Veränderungen für die Betrachtung von Lebensmitteln als wertvolle Ressource ( $M_{COR20} = 3,99$ ;  $SD_{COR20} = 2,05$ ;  $M_{LSA20} = 4,68$ ;  $SD_{LSA20} = 1,77$ ) sowie in Bezug auf die Fähigkeit zur Umsetzung einer selbstbestimmten Ernährungsweise im Alltag ( $M_{COR20} = 3,72$ ;  $SD_{COR20} = 1,93$ ;  $M_{LSA20} = 4,25$ ;  $SD_{LSA20} = 1,79$ ).

Im Wesentlichen bestätigen diese Ergebnisse unsere ursprüngliche Vermutung darüber, dass sich Konsument\*innen im Zuge der Corona-Monate stärker selbständig mit dem Einkauf und vor allem mit der Verwendung von Lebensmitteln im eigenen Haushalt auseinandersetzen. Die zugenommene Befähigung der Konsument\*innen zur Umsetzung einer selbstbestimmten Ernährungsweise lässt zudem vermuten, dass relevante ernährungsverbundene Überzeugungen der Konsument\*innen in den Corona-Monaten in besonderem Maße zu entsprechenden Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln geführt haben könnten (wie z. B. der Wunsch nach einer möglichst gesunden oder aber auch nach einer möglichst klimaschonenden Ernährungsweise). Vor diesem Hintergrund vermuteten wir, dass die persönliche Klimaschutznorm auch für mögliche Verhaltensänderungen im Ernährungsverhalten der Befragten während der Corona-Krise relevant sein könnte (in ähnlicher Weise, wie im Mobilitätsverhalten, siehe Abschnitt 4.1). Daher führten wir ergänzend zur übergreifenden Untersuchung möglicher nachhaltigkeitsrelevanter Verhaltensänderungen im Ernährungsbereich während der Corona-Krise (siehe Abschnitt 4.2.2) weitere Datenanalysen zur Untersuchung einer möglichen Moderatorfunktion der persönlichen Klimaschutznorm für entsprechende Verhaltensänderungen durch (siehe Abschnitt 4.2.3).

## 4.2.2 Veränderungen beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise im Vergleich zu Werten aus vorangegangenen Befragungen

Beim Vergleich der aktuellen COR20-Daten zum Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln mit den Daten vorangegangener Befragungen zeigten sich für keine der drei hier untersuchten Verhaltensweisen auf deskriptiver Ebene nennenswerte Unterschiede (Fleischkonsum, siehe Abbildung 2 für einen Überblick; Konsum von Bio-Lebensmitteln, siehe Abbildung 3 für einen Überblick und häusliche Lebensmittelverschwendung, siehe Abbildung 4 für einen Überblick).

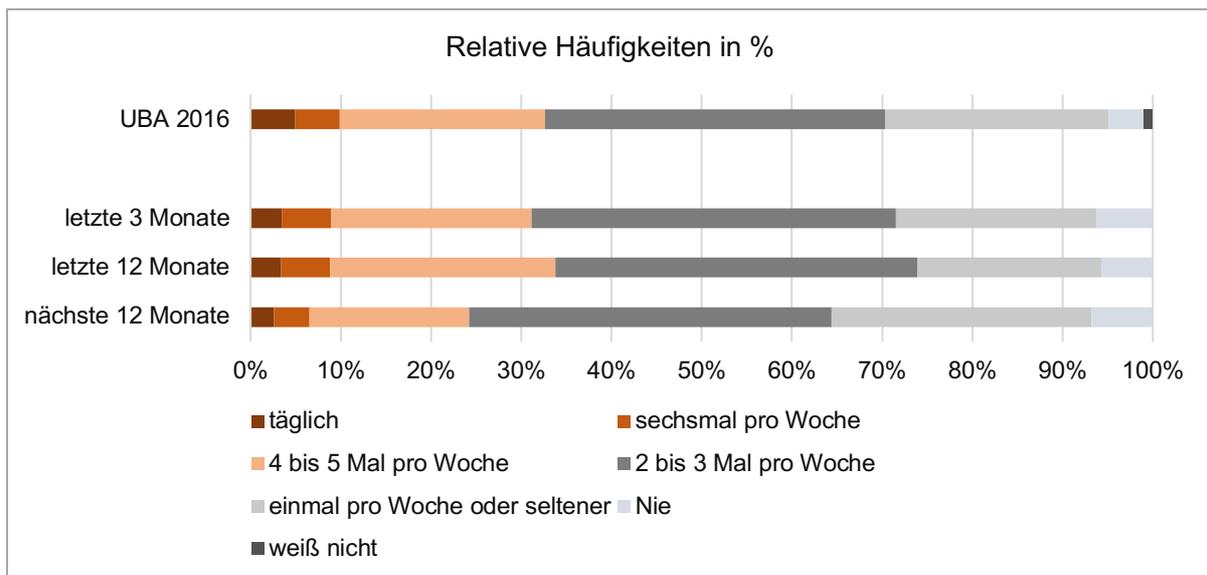


Abbildung 2. Erfasster Fleischkonsums in der COR20-Befragung im Vergleich („Bitte denken Sie an die letzten drei Monate [zwölf Monate]. Wie häufig haben Sie bei Ihrer Hauptmahlzeit Fleisch gegessen?“; „Was können Sie sich für die nächsten zwölf Monate vorstellen? Wie häufig werden Sie bei Ihrer Hauptmahlzeit Fleisch essen?“).

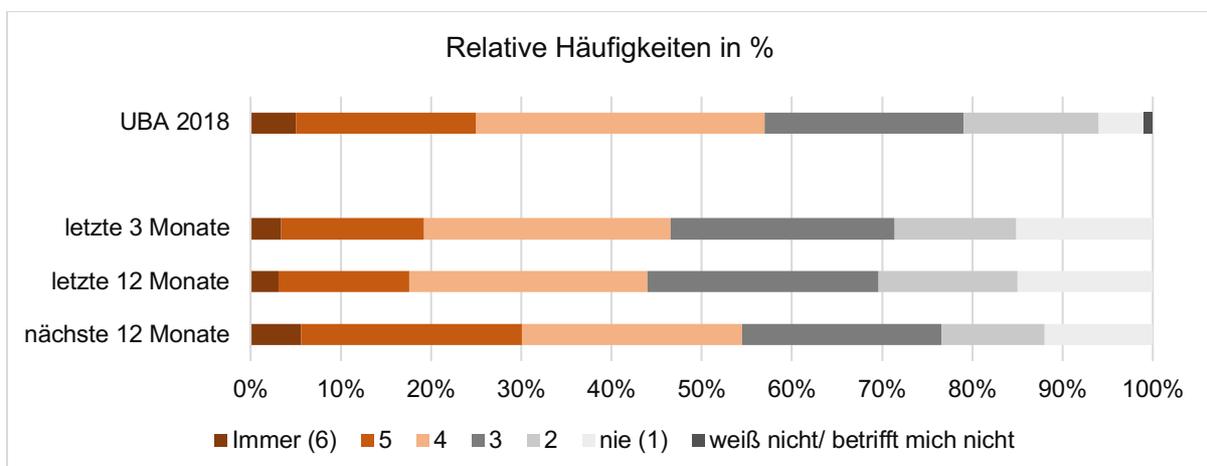


Abbildung 3. Erfasster Bio-Lebensmittelkonsum in der COR20-Befragung im Vergleich („Bitte denken Sie an die letzten drei Monate [zwölf Monate]. Wie häufig haben Sie folgende Tätigkeiten ausgeführt? Ich habe Lebensmittel aus kontrolliert-biologischem

Anbau gekauft.“; „Was können Sie sich für die nächsten zwölf Monate vorstellen? Ich werde Lebensmittel aus kontrolliert-biologischem Anbau kaufen“).

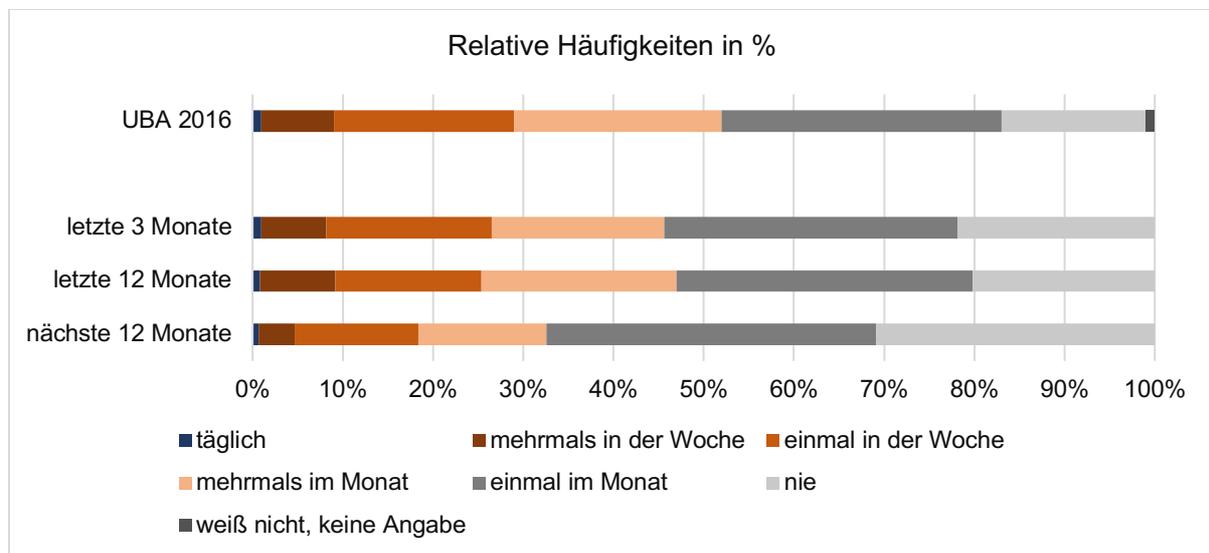


Abbildung 4. Erfasste Lebensmittelverschwendung in der COR20-Befragung im Vergleich

(„Bitte denken Sie an die letzten drei Monate [zwölf Monate]. Wie oft haben Sie Ihrer Einschätzung nach in einem durchschnittlichen Monat zu Hause Lebensmittel weggeworfen?“; „Was können Sie sich für die nächsten zwölf Monate vorstellen? Wie oft werden Sie Ihrer Einschätzung nach in einem durchschnittlichen Monat zu Hause Lebensmittel wegwerfen?“).

Anders verhielt es sich beim Vergleich der retrospektiv selbstberichteten Verhaltenshäufigkeiten: So berichteten die Befragten in der COR20-Studie für die Corona-Monate sowohl einen geringeren Fleischkonsum, einen höheren Konsum von Bio-Lebensmitteln, sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung. Im Rahmen der LSA20-Befragung zeigten sich größtenteils vergleichbare Befunde: Auch hier berichteten die Befragten einen geringeren Fleischkonsum sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung für die Corona-Monate im Vergleich zum Vorjahr. Für den Konsum von Bio-Lebensmitteln wurden in der LSA20-Befragung allerdings keine Veränderungen berichtet. Zusätzlich zu diesen drei Verhaltensbereichen berichteten die Befragten der LSA20-Befragung weitere, nachhaltigkeitsrelevante Verhaltensänderungen in den Corona-Monaten: So gaben sie an, in den Corona-Monaten mehr regional sowie saisonal produzierte Lebensmittel, sowie mehr möglichst verpackungsarme Lebensmittel als im Vorjahr konsumiert zu haben. Der Konsum von Fertiggerichten fiel in den Corona-Monaten hingegen geringer aus als bisher (siehe Schmidt et al., i. Vorb. für Details). In der Gesamtheit sprechen die Daten beider Befragungen damit weitgehend konsistent für verschiedene Verhaltensänderungen im Sinne einer nachhaltigen Ernährung während der Corona-Monate. Beim Vergleich des selbstberichteten Ernährungsverhaltens für die vergangenen zwölf Monate mit dem geplanten Verhalten für die kommenden zwölf Monate zeigte sich, dass die Befragten an diesen

nachhaltigkeitsrelevanten Verhaltensänderungen auch in Zukunft festhalten wollen: So berichteten die Befragten der COR20-Befragung für die kommenden zwölf Monate nicht nur einen geringeren Fleischkonsum, sondern auch einen höheren Konsum von Bio-Lebensmitteln sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung als bisher. Auch in der LSA20-Befragung wurde ein höherer Konsum von Bio-Lebensmitteln sowie eine geringere häusliche Lebensmittelverschwendung berichtet. Zusätzlich gaben die Befragten an, in den kommenden zwölf Monaten auch mehr Lebensmittel aus regionaler und saisonaler Produktion sowie mehr möglichst verpackungsarme Lebensmittel konsumieren zu wollen als bisher. Fertiggerichte wollten die Befragten hingegen weniger häufig als in den vergangenen zwölf Monaten konsumieren (siehe erneut Schmidt et al., i. Vorb. für Details).

#### 4.2.3 Relevanz normativer Überzeugungen für Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise

Wie bereits in Abschnitt 4.2.1 angemerkt untersuchten wir ebenfalls eine mögliche Moderatorfunktion der persönlichen Klimaschutznorm für die zuvor ermittelten Verhaltensänderungen beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln während der Corona-Krise. Dabei gingen wir bei der Analyse der Daten aus beiden Befragungen in zwei Schritten vor. Zunächst untersuchten wir die Daten mit Blick auf einen möglichen linearen Zusammenhang zwischen der persönlichen Klimaschutznorm der Befragten und dem Ausmaß der Verhaltensänderungen (1) während der Corona-Monate im Vergleich zum Vorjahr, sowie (2) während des Vorjahrs im Vergleich zur geplanten Verhaltensausführung in den kommenden zwölf Monaten.<sup>1</sup> Im zweiten Schritt prüften wir die Daten ergänzend bzw. alternativ mit Blick auf mögliche – nichtlineare – Effekte der persönlichen Klimaschutznorm. Dabei gingen wir ähnlich wie bereits bei der Untersuchung normativer Einflüsse auf die Veränderungen im Mobilitätsbereich während der Corona-Krise vor (siehe Abschnitt 4.1.1 für Details): Nach der Bildung von zwei Substichproben je Befragung in Abhängigkeit von der persönlichen Klimaschutznorm (Personen mit geringer vs. Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm) wiederholten wir die in Abschnitt 4.2.2 beschriebenen Analysen zur Untersuchung von nachhaltigkeitsrelevanten Veränderungen im Ernährungsbereich während der Corona-Krise. Dabei führten wir die entsprechenden Analysen separat in den beiden Substichproben durch und verglichen anschließend die Häufigkeit sowie die Stärke möglicher Verhaltensänderungen je Substichprobe.

##### *Untersuchung linearer Zusammenhänge:*

Sowohl die Analyse der Verhaltensänderungen während der Corona-Krise beim Fleischkonsum sowie beim Konsum von Bio-Lebensmitteln in der COR20-Befragung als auch die ergänzenden Analysen in diesen und weiteren Verhaltensbereichen in der LSA20-Befragung sprechen gegen die Annahme linearer Zusammenhänge dieser

---

<sup>1</sup> Anmerkung: aufgrund des Skalenniveaus waren diese Datenanalysen in der COR20-Befragung nur für den Fleischkonsum sowie den Konsum von Bio-Lebensmitteln möglich; in der LSA-Befragung konnten die korrelativen Analyseverfahren hingegen für alle erfassten Verhaltensweisen durchgeführt werden).

Veränderungen mit der persönlichen Klimaschutznorm. So lag die Stärke der ermittelten Zusammenhänge zwischen den untersuchten Verhaltensänderungen in der COR20-Befragung noch unter  $r = ,10$  (als Mindestgrenze für die Annahme eines kleinen Effekts, siehe z. B. Field, 2012). Auch in der LSA20-Befragung erfüllte nahezu keines der ermittelten Zusammenhangsmaße dieses Minimalkriterium (siehe Schmidt et al., i. Vorb. für Details). Es konnte daher nicht gezeigt werden, dass mit steigender persönlicher Klimaschutznorm zunehmende Veränderungen beim Fleisch- sowie beim Bio-Lebensmittelkonsum in den untersuchten Zeiträumen stattfanden.

*Ergänzende Untersuchung nichtlinearer Effekte der persönlichen Klimaschutznorm:*

Beim Vergleich der Häufigkeit sowie der Stärke der Verhaltensänderungen während der Corona-Krise je Substichprobe (geringe vs. hohe persönliche Klimaschutznorm) legten die ermittelten Befunde beider Befragungen eine Moderatorfunktion der persönlichen Klimaschutznorm nahe. In beiden Befragungen zeigten Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm häufiger nachhaltigkeitsrelevante Veränderungen (z. B. berichteten in der COR20-Befragung Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm im Gegensatz zu Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm keine Veränderungen beim Fleischkonsum während der Corona-Monate gegenüber dem Vorjahr). Ergaben die Analysen nachhaltigkeitsrelevante Verhaltensänderungen in beiden Substichproben, fielen diese in der Gruppe der Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm zudem in den meisten Fällen stärker aus (z. B. berichteten Personen mit hoher, persönlicher Klimaschutznorm in der COR20-Befragung einen noch stärker reduzierten Fleischkonsum für die kommenden zwölf Monate als Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm). Zusätzlich ist bei der Ergebnisinterpretation an dieser Stelle zu berücksichtigen, dass sowohl in der COR20-, wie auch in der LSA20-Befragung Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm im Vergleich zu Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm einen geringeren Spielraum zur Verhaltensänderung aufwiesen. Dabei berichteten Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm erwartungsgemäß bereits für das Vorjahr konsistent stärkere Ausführungshäufigkeiten für nachhaltigkeitsförderliche Verhaltensweisen als Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm. Vor diesem Hintergrund sollten Verhaltensänderungen der Personen mit hoher persönlicher Klimaschutznorm während der Corona-Monate sowie für die kommenden zwölf Monate trotz vergleichbarer Veränderungsstärke zu Personen mit geringer persönlicher Klimaschutznorm als vergleichsweise bedeutsamer betrachtet werden (siehe Schmidt et al., i. Vorb. für einen Überblick über sämtliche Ergebnisse).

In ihrer Gesamtheit legen die präsentierten Befunde damit die Relevanz normativer Überzeugungen für nachhaltigkeitsrelevante Verhaltensänderungen während der Corona-Krise beim Einkauf und bei der Verwendung von Lebensmitteln nahe. Letztendlich bedarf es jedoch auch in diesem Verhaltensbereich (ähnlich wie bereits im Mobilitätskontext angemerkt) weiterer Forschung, insbesondere Messwiederholungen und der damit möglichen Prüfung von Kausalannahmen.

### 4.3 Das Individuum in der Rolle als Bürger\*in (aktive und passive Politikunterstützung)

Individuen können sich nicht nur in der Rolle als Konsument\*innen in die Große Transformation einbringen, auch in ihrer Rolle als Bürger\*innen (Stern, 2000) können sie einen entscheidenden Beitrag leisten, etwa als Aktivist\*innen oder durch die Unterstützung von politischen Steuerungsmaßnahmen. In der COR20- und der LSA20-Befragung erhoben wir daher auch Problemwahrnehmungen im Bereich Klima und Umwelt, sowie Politikunterstützung (siehe Abschnitt 4.3.1), und analysierten Zusammenhänge von Krisenwahrnehmung, Unterstützung von Mitigationsmaßnahmen und Wirksamkeitserleben (siehe Abschnitt 4.3.2).

#### 4.3.1 Änderungen in der Problemwahrnehmung und Politikunterstützung

<sup>2</sup>Um potenzielle Veränderungen in der Politikunterstützung zu untersuchen, wurden relevante Fragen aus vorherigen Erhebungen (siehe Tabelle 1 [Abschnitt 3.1.1] für einen Überblick) verwendet und deren Antwortmuster mit den Antworten aus der vorliegenden COR20-Studie verglichen. Dabei interessierte zum einen die Frage nach der relativen Bedeutung verschiedener politischer Themen aus der Umweltbewusstseinsstudie (UBA 2016, 2018). Darüber hinaus interessierte der Vergleich mit der kürzlich erhobenen Klimaschutzzeinschätzung deutscher Bürger\*innen (European Union, 2019). Zudem wurden Veränderungen in der Bereitschaft zur Unterstützung konkreter Klimaschutzforderungen (Reader's Digest, 2019) untersucht.

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Relevanz zehn verschiedener politischer Themen in den Jahren 2016 (UBA), 2018 (UBA) und 2019 (COR20). Die Befragten gaben für jedes der Themen an, wie wichtig es aus ihrer Sicht ist (siehe Anhang A für Details). Für 2018 (UBA) liegen nur die Werte für die Antwortoption „Sehr wichtig“ vor. Mit Ausnahme der Themen „Zuwanderung, Migration“ und „Kriege, Terrorismus“ zeigt sich in den Daten bei der deskriptiven Betrachtung keine veränderte Bewertung der Bedeutsamkeit der anderen politischen Themen. Vor dem Hintergrund der Corona-Krise ist die Bedeutungszunahme des Zustands des Gesundheitssystems („Sehr wichtig“: UBA 2016: 48%, UBA 2018: 56%, COR20: 68,5%) erwartbar.

Dass Wirtschaftliche Entwicklung („Sehr wichtig“: UBA 2016: 33%, UBA 2018: 32%, COR20: 46,2%), und Arbeitslosigkeit („Sehr wichtig“: UBA 2016: 35%, UBA 2018: 30%, COR20: 46,7%), im Juni/ Juli 2020 (COR20) höhere Bedeutsamkeitswerte erhielt als noch 2016 und 2018, leuchtet aufgrund der aktuellen Wirtschaftskrise und der damit verbundenen gestiegenen Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit ein. Die Relevanz des Zustands des Bildungswesens („Sehr wichtig“: UBA 2016: 48%, UBA 2018: 69%, COR20: 68,5%), und der sozialen Gerechtigkeit („Sehr wichtig“: UBA 2016: 59%, UBA

---

<sup>2</sup> Der gesamte Abschnitt 4.3.1 wurde dem Zwischenbericht Matthies et al. (2020) entnommen und ist weitestgehend identisch dazu.

2018: 65%, COR20: 64,7%), unterscheidet sich hingegen kaum. Dies verwundert gerade im Hinblick auf aktuelle Diskurse zu Schulschließungen, Betroffenheit sozial Schwächerer durch das Virus, etc. (siehe z. B. Hark, 2020; Köller, 2020).

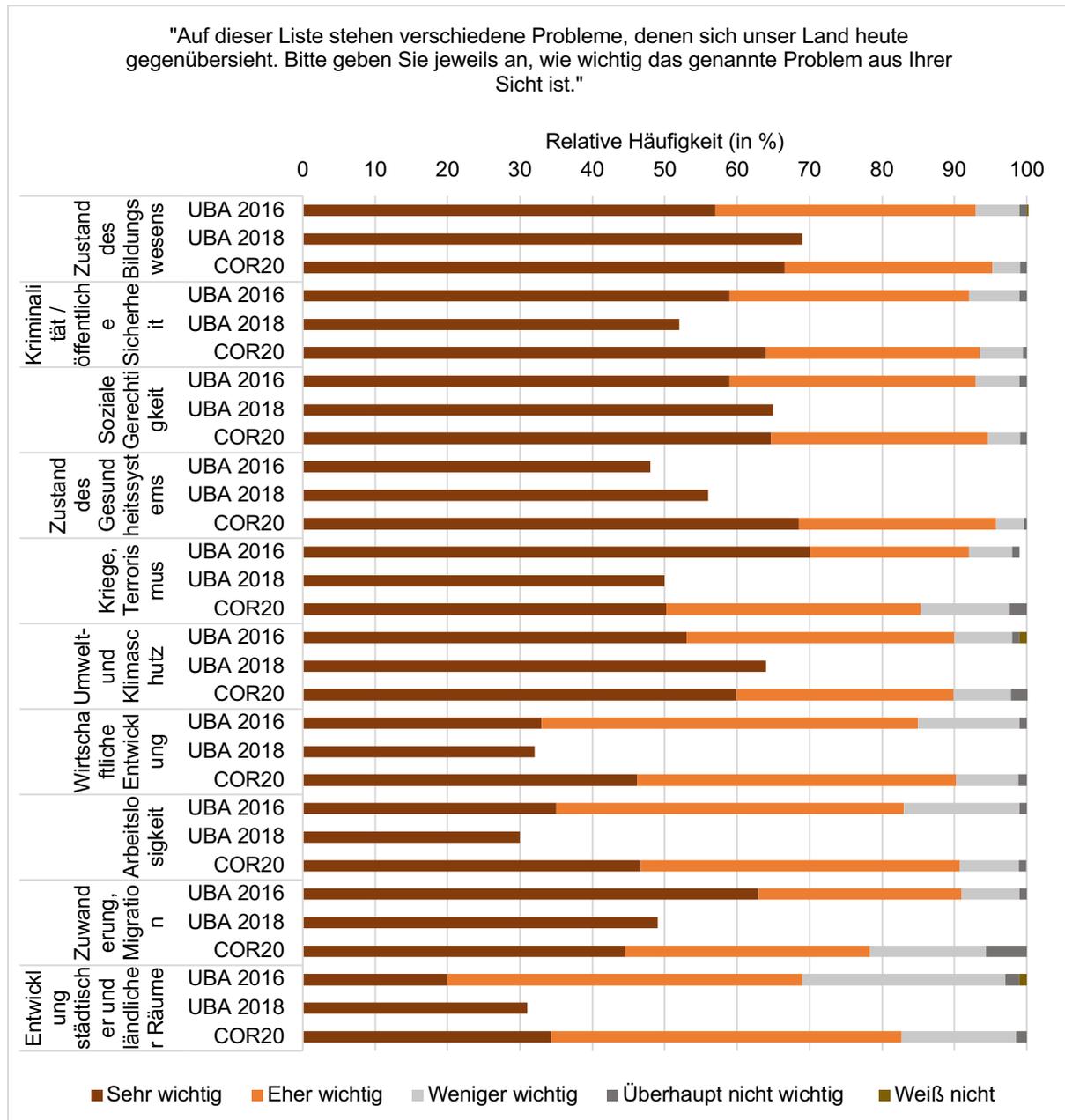


Abbildung 5. Relevanz politischer Themen im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020.

Beim Umwelt- und Klimaschutz zeigen die Ergebnisse nicht das Bild einer Verdrängung der Relevanz der Thematik (auch DBU, April 2020), sondern es zeigt sich Stabilität. Zur Prüfung dieser Stabilitätsannahme wurden die Konfidenzintervalle der relativen Häufigkeiten der ausgewählten Relevanz für UBA (2016) und COR20 berechnet. Dabei zeigte sich, dass sich beide Konfidenzintervalle nicht überlappen (UBA 2016:  $M = 53$  95% KI: [50,82; 55,18]; COR20:  $M = 59,2$ , 95% KI: [57,78; 61,22]). Dies legt den

Schluss nahe, dass der Zuwachs in der Relevanzbewertung des Umwelt- und Klimaschutzes zwischen 2016 und 2020 statistisch signifikant ist.

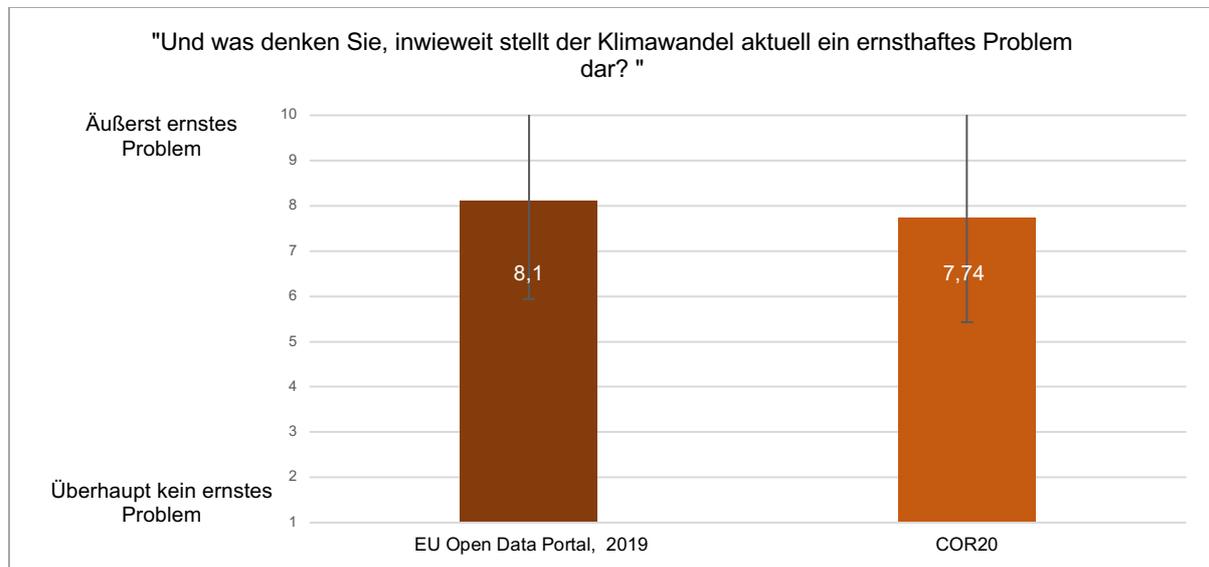


Abbildung 6. *Wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020*

Die Teilnehmenden wurden auch explizit danach befragt, inwieweit der Klimawandel ihrer Meinung nach aktuell ein ernsthaftes Problem darstellt (entsprechend der Frage aus dem Special Eurobarometer 490, European Union, 2019, siehe Anhang B für Details). Die Befragten konnten dabei die Ernsthaftigkeit des Klimawandels auf einer Skala von „überhaupt kein ernstes Problem“ (1) bis „äußerst ernstes Problem“ (10) einschätzen. Der Datenvergleich zeigt, dass sich die mittlere wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels zwischen 2019 ( $M = 8,1$ ,  $SD = 2,16$ ) und 2020 ( $M = 7,74$ ,  $SD = 2,31$ ) nicht unterscheidet. Wie in Abbildung 6 gezeigt, überlappen sich die Standardabweichungen der beiden Verteilungen, was nahelegt, dass der ohnehin geringe Unterschied in der Einschätzung der Klimaschutzdringlichkeit zwischen 2019 und 2020 statistisch nicht relevant, also zu vernachlässigen ist. Dies stützt die Annahme, dass trotz Corona-Krise die wahrgenommene Dringlichkeit des Klimawandels in der deutschen Bevölkerung nicht abnimmt.

In Anlehnung an die Befragung von Reader's Digest (2019) wurde im Zuge der COR20-Befragung auch die Bereitschaft zur Unterstützung verschiedener klimaschützender Maßnahmen bzw. Forderungen nach solchen Maßnahmen erfragt.

In Abbildung 7 sind die Vergleiche der relativen Häufigkeiten in den Bereitschaften zur Maßnahmenunterstützung dargestellt. Es zeigt sich, dass 2020 (COR20) bei drei der insgesamt vier abgefragten klimaschützenden Maßnahmen die Befragten eine höhere Bereitschaft zur Unterstützung angaben als im Jahr 2019 (Reader's Digest, 2019): So sprachen sich 2020 beispielsweise 78,6% der Befragten für die Steuerbefreiung von Ökostrom, Biogas und anderen umweltfreundlichen Energien aus. Im Jahr 2019 lag die Bereitschaft zur Unterstützung dieser klimaschützenden Maßnahme nur bei 66%.

Lediglich beim finanziellen Verzicht im Alltag zeigt sich kein Unterschied (Verteuerung von Fleisch- und Milchprodukten: Reader's Digest 2019: 54%, COR20: 53,5%).

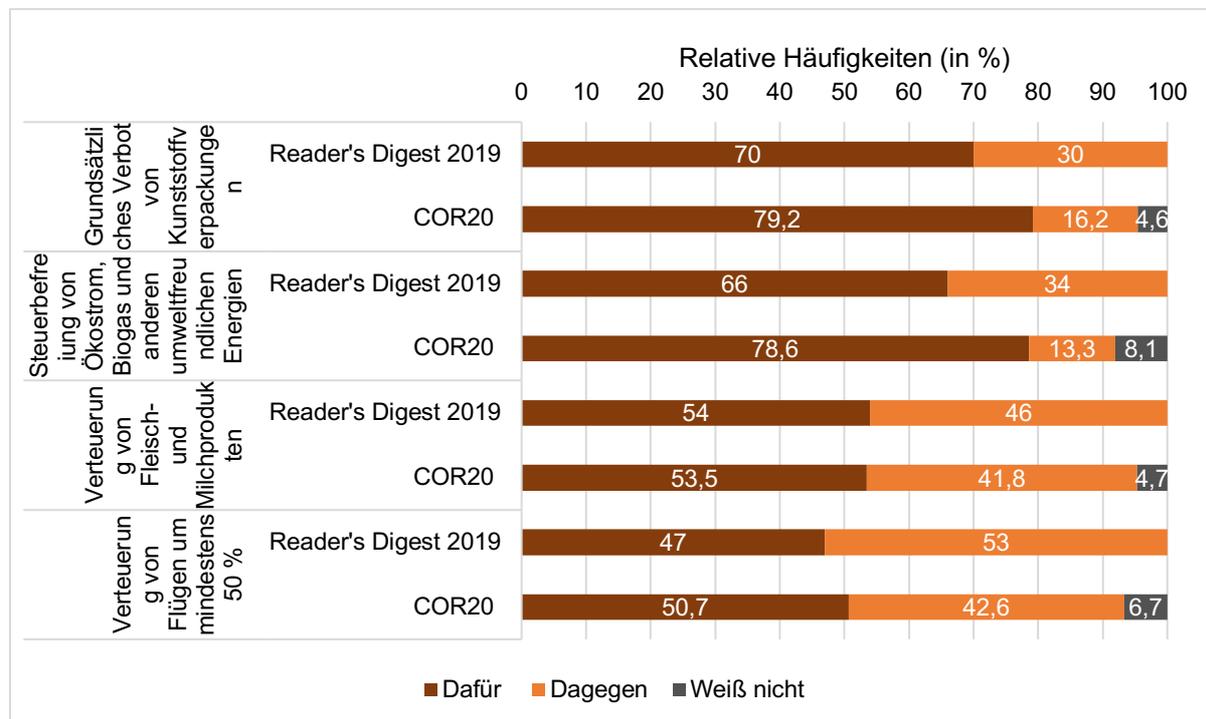


Abbildung 7. Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen im Vergleich, entnommen aus Matthies et al., 2020

Vor dem Hintergrund der Corona-bedingten, gestiegenen Relevanz von wirtschaftlichen Problemen und Arbeitslosigkeit ist dies nicht überraschend. Allerdings zeigen sich dennoch höhere Werte bei der Bereitschaft zur Unterstützung von Maßnahmen zur Verteuerung von Flügen um mindesten 50% (47,7% wählten diese Maßnahme 2019 als unterstützenswert aus, 2020 stimmten 50,7% dafür). Dieses Ergebnis korrespondiert mit der in Abschnitt 4.1 gezeigten gestiegenen Absicht der Befragten, in den folgenden zwölf Monaten weniger zu fliegen.

#### 4.3.2 #fighteverycrisis: Motive der Maßnahmenunterstützung in der Corona- und Klimakrise

In der Corona-Krise spielt die Unterstützung von Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie eine wichtige Rolle. Auch in der Klimakrise ist die Unterstützung von Migrationsmaßnahmen zentral, wie etwa von CO<sub>2</sub>-Bepreisungen. In der Corona-Krise wird viel spekuliert, was Menschen zur Maßnahmenunterstützung motivieren könnte. Die wissenschaftliche Evidenz hierzu fehlt aber weitestgehend. Im Kontext der Klimakrise untersuchen Psycholog\*innen hingegen schon seit vielen Jahren systematisch, was Menschen antreibt, sich für die Krisenmitigation einzusetzen und öffentliche Maßnahmen zu unterstützen (z. B. De Groot & Steg, 2009). Wir näherten uns der Frage nach allgemeinen Treibern von Maßnahmenunterstützung in Krisen deshalb mithilfe psychologischer Theorien an, die sich bereits im Klimaschutzkontext bewährten. Dafür übertrugen wir Annahmen und Messinstrumente aus dem Klimaschutzkontext auf den

Kontext der Corona-Krise und untersuchen und diskutieren so Parallelen und Unterschiede in beiden Krisen.

Anhand des LSA20-Datensatzes untersuchten wir, welche Rolle Wertorientierungen und kollektive Prozesse für Unterstützung von Maßnahmen in der Corona- und in der Klimakrise spielen. Dafür wurde erfragt, wie sehr Maßnahmen der Regierung zur Eindämmung der Corona-Krise befürwortet werden. Außerdem wurde eine Frage zur Befürwortung der Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gestellt. Mithilfe von statistischen Analysemodellen untersuchten wir, wie diese Befürwortung mit prosozialen und altruistischen Werten (Selbst-Transzendenz), sozialer Identifikation mit anderen, die sich für Eindämmung der jeweiligen Krise einsetzen, Krisenwahrnehmung und Wirksamkeitserleben zusammenhängen.

Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass eine stärkere Selbsttranszendenz als Wertorientierung mit stärkerer Maßnahmenunterstützung in der Corona- und in der Klimakrise zusammenhängen. In beiden Krisen (Corona-Krise und Klimakrise) spielt insbesondere die soziale Identifikation mit anderen, die sich für Mitigationsmaßnahmen einsetzen, eine relevante Rolle zur Vorhersage von Maßnahmenunterstützung. Kollektives Problembewusstsein und Wirksamkeitserleben hingen zwar in beiden Krisen positiv mit der Unterstützung von Maßnahmen zusammen, eigneten sich jedoch unterschiedlich gut zur Vorhersage von dieser (siehe Wallis et al., eingereicht).

#### 4.4 Nischenaktivitäten – aktive und passive Akzeptanz von Nachhaltigkeits-Initiativen in Zeiten von Corona

Die Einstellung zu Nachhaltigkeits-Initiativen und deren Nutzung wurde in der LSA20-Befragung parallel zu der 2016 erfolgten Befragung (Schulte et al., 2016 [GLAMURS]; siehe Tabelle 1 [Abschnitt 3.1.1]) abgefragt. Zunächst wurde die Einstellung der Befragten zu sieben verschiedenen Initiativen erhoben, eingeleitet durch die Frage „Hier finden Sie eine Liste von Initiativen, die in den letzten Jahren entstanden sind. Bitte geben Sie an, was für eine Meinung Sie zu diesen haben (von „sehr negativ“ [1] bis „sehr positiv“ [7]). Beispiele waren Fahrgemeinschaften, Energiegenossenschaften oder Second-Hand-Shops. Im nächsten Schritt wurden die Befragten gebeten anzugeben, wie oft sie diese Initiativen nutzen (von „nie“ [1] bis „immer“ [7]). Der Vergleich der Mittelwerte von LSA20 und GLAMURS (2016) zeigt, dass die erhobenen Initiativen 2020 im Vergleich zu 2016 signifikant positiver wahrgenommen wurden (2016:  $M = 4,79$ ,  $SD = 1,37$ , COR20:  $M = 5,02$ ,  $SD = 1,30$ ,  $t(457) = 1,99$ ,  $p < ,05$ ). Auch die Nutzung dieser Initiativen stieg 2020 im Vergleich zu 2016 signifikant an (2016:  $M = 2,13$ ,  $SD = 1,14$ , 2020:  $M = 2,55$ ,  $SD = 1,50$ ,  $t(462) = 3,78$ ,  $p < ,001$ ). Einschränkend müssen wir ergänzen, dass zwischen der ersten und der aktuellen LSA20-Erhebung vier Jahre liegen, d. h. etwaige Veränderungen sind vermutlich nicht nur auf die Corona-Krise zurückzuführen. Zur Beurteilung der Auswirkungen der Maßnahmen auf Nischenaktivitäten und Akzeptanz wäre eine weitere Erhebung sinnvoll. Leider sind uns auch keine allgemeinen Erhebungen bekannt, die Nischenaktivität und -akzeptanz unter Corona-Bedingungen analysiert hätten. Insofern haben wir hier einen für das

Land Sachsen-Anhalt zunächst positiven Befund einer guten Entwicklung der Nischenaktivitäten und nehmen die Befunde zudem als Hinweis, dass keine negativen Auswirkungen der Pandemie abzuleiten sind.

## 4.5 Lebensqualität und Umwelterleben in der Corona-Krise

Im allgemeinen Diskurs wurden zu Beginn der Corona-Krise in Deutschland verschiedene Vermutungen zu möglichen Einschränkungen der Lebensqualität durch die Corona-Krise und potenziellen Resilienzfaktoren angestellt. Angelehnt an diese Debatte und teils gestützt auf Vorerhebungen (UBA, 2019) haben wir untersucht, welche Rolle die Wahrnehmung lokaler Umweltqualität in der Pandemie als möglicher Resilienzfaktor spielt. Darüber hinaus interessierte uns, wie das Corona-bedingte Bedrohungserleben Lebenszufriedenheit beeinträchtigt, und wie Herausforderungsorientierung und Wirksamkeitserleben kompensierend wirken können.

### 4.5.1 Lebenszufriedenheit im Vergleich

*Subjektive Lebenszufriedenheit* wurde angelehnt an eine in psychologischer Forschung verbreitete 7-stufige Skala untersucht (Diener, 1984; Diener & Suh, 1997). Wir haben in unseren Befragungen den Teil der Lebenszufriedenheitsskala fokussiert (drei Items), in denen es um eine Bewertung der Lebensbedingungen geht: „In den meisten Bereichen entspricht mein Leben meinen Idealvorstellungen“, „Meine Lebensbedingungen sind ausgezeichnet“, „Ich bin mit meinem Leben zufrieden“. Hier wurde in beiden Befragungen (LSA20, COR20) parallel zur etablierten Skala nach Diener befragt und daher nicht bezogen auf letzte zwölf Monate, sondern allgemein. Außerdem wurde in der LSA20 Befragung Lebenszufriedenheit bezogen auf die letzten drei Monate erfragt.

Vergleicht man die subjektive Lebenszufriedenheit in Sachsen-Anhalt der letzten drei Corona-Monate mit der allgemeinen Einschätzung subjektiver Lebenszufriedenheit, zeigt sich ein leicht dämpfender Effekt in der subjektiven Retrospektion während der Corona-Monate ( $t = -4,72$ ;  $p < ,001$ : Lebenszufriedenheit LSA20 allgemein:  $M = 5,12$ ,  $SD = 1,24$ ; Lebenszufriedenheit LSA20 fokussiert auf letzte drei Monate:  $M = 4,9$ ,  $SD = 1,37$ ).

Hier deutet sich bereits zu Beginn der Pandemie an, dass die subjektive Lebenszufriedenheit insgesamt durch die Corona-Krise beeinträchtigt wurde, was mittlerweile bereits in verschiedenen nationalen und internationalen Bevölkerungstichproben gezeigt wurde (Alheim et al., 2020; Eurofund, 2020; Samlani et al., 2020)

### 4.5.2 Umweltqualität im Vergleich

Zu Beginn der Corona-Krise in Deutschland wurde vermehrt die These geäußert, Menschen nähmen im Rahmen der Corona-Krise ihre lokale Umwelt intensiver und positiver wahr (z. B. durch den stark verminderten Flugverkehr, gemeinsames Spaziergehen als Möglichkeit sozialer Begegnung). Wir untersuchen diese Frage zur Umweltqualität mit Bezug auf Vorjahreerhebungen (UBA, 2019) und stellten spezifische Fragen zum Zeitraum der letzten drei Corona-Monate.

*Umweltqualität* wurde wie in der regelmäßig stattfindenden UBA-Studie mit den Fragen: „Nun geht es um die Umweltqualität. Wie würden Sie insgesamt die Umweltqualität in Ihrer Stadt, Ihrer örtlichen Gemeinde beurteilen?“ erfragt. Hier wurde parallel zu UBA befragt und daher nicht bezogen auf die letzten zwölf Monate, sondern (zeitraumunspezifisch) „insgesamt“. Zusätzlich wurde in unserer deutschlandweiten Erhebung (COR20) auf die Corona-Monate fokussiert und gefragt: „Wenn Sie an die letzten drei Monate denken, wie würden Sie insgesamt die Umweltqualität in Ihrer Stadt, Ihrer örtlichen Gemeinde beurteilen?“ Die Fragen wurden parallel zur UBA-Erhebung von „sehr gut“ (1) bis „sehr schlecht“ (4) erhoben.<sup>3</sup>

Betrachtet man die Einschätzung der Umweltqualität in Deutschland lokal (Stadt, örtliche Gemeinde) im Zeitvergleich, deutet sich über die Jahre 2010 - 2019 ein negativer Trend an. 2010 beurteilten in der UBA-Studie noch 86% die lokale Umweltqualität in ihrer Stadt, ihrer örtlichen Gemeinde insgesamt als recht gut und als sehr gut, 2019 waren es nur noch 76% (UBA, 2020b).

Im Vergleich mit unseren Daten (Abbildung 8) zeigt sich, dass Menschen im Juni 2020 (COR20) die lokale Umweltqualität insgesamt als ähnlich bzw. leicht positiver bewerteten, als sie Umweltqualität in der UBA-Erhebung im Jahr 2019 beurteilten.

Darüber hinaus betrachteten wir den Unterschied zwischen den Umweltqualitätsbewertungen, wenn wir die Frage auf den Corona-Zeitraum fokussierten vs. der zeitunspezifischen Frage. Fokussiert auf die letzten drei Corona-Monate beurteilten Menschen im Juni 2020 (COR20) ihre lokale Umweltqualität als signifikant positiver als sie die lokale Umweltqualität insgesamt bewerteten (Friedman-Test:  $\chi^2(1) = 71,04$ ;  $p < ,001$ ;  $N = 2911$ ).

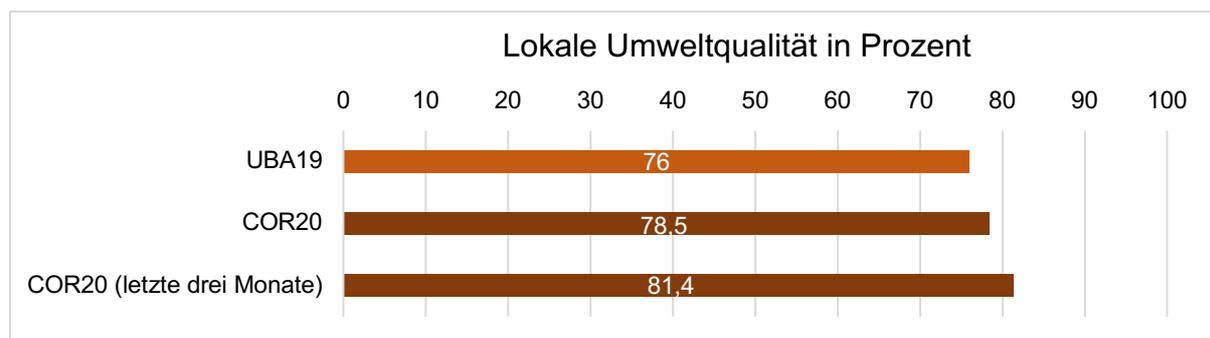


Abbildung 8. *Einschätzung der Umweltqualität in der Stadt / örtlichen Gemeinde. Bewertung der lokalen Umweltqualität in der UBA Erhebung 2019 (UBA2019) und der deutschlandweiten Erhebung aus 2020 (COR20). Außerdem die spezifische Einschätzung der Umweltqualität bezogen auf die letzten drei Monate während der Corona-Pandemie (COR20 [letzte drei Monate]).*

<sup>3</sup> Angaben sind für beide Erhebungen (COR20- und UBA-Zwischenerhebung 2019) die „Gültigen Prozent“, ohne Berücksichtigung der „weiß nicht“ Option.

Die Befragten nahmen ihre lokale Umweltqualität also während der Corona-Pandemie in der Retrospektion positiv wahr. Erklärungen hierfür sind vielfältig und sollten weiter untersucht werden. Beispielsweise könnte die Wertschätzung der lokalen Umweltqualität gestiegen sein, reduzierter Verkehr die Aufenthaltsqualität verbessert haben oder sich die Einstellung zur lokalen und natürlichen Umwelt allgemein verändert haben.

#### 4.5.3 Zur Rolle von Umweltqualität für den Erhalt subjektiver Lebenszufriedenheit unter Krisen- bzw. Bedrohungserleben

Aus umweltsychologischer Perspektive interessierte uns übergreifend, welche umweltbezogenen Resilienzfaktoren Menschen helfen, trotz Bedrohungserleben in der Corona-Krise ihre subjektive Lebenszufriedenheit aufrechtzuerhalten. Als Resilienzfaktoren bzw. Buffer nahmen wir (neben erwartbaren Einflüssen von Bildungsniveau) u.a. die vorweg beschriebene wahrgenommene lokale Umweltqualität (wie UBA, 2020b) und Bedrohungs- und Wirksamkeitserleben in der Krise in den Blick. Zudem differenzierten wir nach Altersgruppen. Die Fragen wurden in der deutschlandweiten Erhebung (COR20,  $N = 2739$ ) untersucht (vorläufige Ergebnisse, Veröffentlichung wird vorbereitet: Wallis et al., i. Vorb.).

Vorläufige Auswerten zeigen: Subjektive Lebenszufriedenheit hängt von einer Vielzahl innerer und äußerer Faktoren ab, von denen wir in den Erhebungen nur eine begrenzte Auswahl untersuchen konnten. Die korrigierte Varianzaufklärung unserer Analysen war mit ca. 14% daher entsprechend niedrig. Unsere Ergebnisse zeigen u.a., dass ein stärkeres Bedrohungserleben in der Corona-Krise insbesondere bei älteren Menschen (über 60 Jahre) eine geringere Lebenszufriedenheit voraussagte. Eine während der Corona-Monate positiv wahrgenommene lokale Umweltqualität sagte in allen Altersgruppen eine höhere Lebenszufriedenheit voraus, auch wenn für Bildungsniveau kontrolliert wurde. Hier sehen wir einen Hinweis, dass eine positiv erlebte Umweltqualität in Krisenzeiten (alters- und bildungsunabhängig) als Resilienzfaktor wirken kann, der Menschen darin unterstützt, eine gewisse Lebenszufriedenheit für sich zu erhalten.

## 5. Corona als Hemmnis oder Gelegenheitsfenster für die Beteiligung an der Großen Transformation zur Nachhaltigkeit?

Die vorliegenden Erhebungen lassen erste empirisch-basierte Annahmen darüber zu, wie die Corona-Krise sich auf die Motivation der Menschen auswirkt, den Klimaschutz weiterhin zu unterstützen. Die seit Jahren große und seit 2016 zunehmende Bedeutung des Themas in Deutschland scheint durch die neu aufkommenden Sorgen nicht beeinträchtigt zu werden. Klima- und Umweltschutz wird nach wie vor von knapp 90% der Menschen in Deutschland als wichtig oder sehr wichtig erachtet, sogar die Zustimmung zu teilweise einschränkenden politischen Maßnahmen scheint nicht abgenommen, sogar teilweise zugenommen zu haben. So stieg die Zustimmung zum Verbot von Plastikverpackungen auf fast 80% an, und selbst Verteuerungen im Flugverkehr wurden im Frühjahr/ Sommer 2020 weiterhin von etwa der Hälfte der Befragten unterstützt.

Aber nicht nur auf Meinungsebene zu politischen Forderungen, auch bezogen auf konkretes Alltagshandeln (Rolle als Konsument\*in) ergibt sich der Eindruck, dass die positive Haltung zu umweltfreundlichen Lebensstilen weiterhin zunimmt. So gaben 39,5% der Befragten an, in Zukunft umweltfreundlicher unterwegs sein zu wollen. Im Jahre 2019 unterstützten nur 28% der Befragten diese Aussage.

Mit Blick auf die Wirkungen der frühen Corona-Krise auf das künftige Mobilitätsverhalten lässt sich zunächst feststellen, dass es im Frühsommer 2020 kaum Anzeichen für kompensatorisches Verhalten gab. Die künftige Autonutzung wurde sogar geringer eingeschätzt als die vergangene, die künftige Radmobilität höher (beide Unterschiede sind statistisch signifikant).

Ausgewählte Verhaltensweisen wurden näher betrachtet. Psychologische Studien im Bereich der Verkehrsmittelwahl haben mehrfach gezeigt, dass durch temporäre Veränderungen der Gesamtsituation auch dauerhafte Verhaltensänderungen initiiert werden können (Fujii et al., 2001; Lattarulo et al., 2019). Wir haben vermutet, dass Menschen in der Corona-Krise bewusst auf das Rad umgestiegen sind, etwa um den ÖPNV zu vermeiden, und 30,4% Prozent der Befragten berichteten dies auch (obwohl auch dieses Verkehrsmittel wie alle anderen insgesamt weniger häufig genutzt wurde als im gleichen Zeitraum des Vorjahres). Faktoren, die für einen Umstieg auf das Rad besonders bedeutsam erscheinen (31% Varianzaufklärung), waren insbesondere die durch die Corona-Maßnahmen veränderten Alltagssituationen (mehr Wegeziele in der Umgebung, mehr Zeit) und die wahrgenommene Normalität des Radfahrens, sowie der generelle Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein.

Beim Verzicht auf Flugreisen ergab sich insgesamt ein weniger vollständiges Bild (lediglich 13% Varianzaufklärung, d. h. ggf. relevante Faktoren wurden nicht erfasst). 61,8% der Befragten gaben an, für die kommenden zwölf Monaten (also Juli 2020 bis Juni 2021) eher keine Flugreise zu planen. Für diese Entscheidung waren die Befürchtung, in einem fremden Land ohne Rückkehrmöglichkeit stranden zu können, sowie finanzielle Risiken am bedeutsamsten, gefolgt von dem Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein. Eine Absicherung der Kausalität der berichteten Veränderungen ist bei einer Querschnittsanalyse allerdings nicht möglich; idealerweise sollten sich hier weitere Erhebungen anschließen.

Die Vergleiche von Substichproben mit hoher vs. niedriger persönlicher Klimaschutznorm zeigen unterschiedliche Prädiktionsmuster. Stärker klimaschutzorientierte Menschen scheinen eher die veränderte Situation zum Anlass für eine Intensivierung von Formen der nachhaltigen Mobilität (mehr Radfahren) zu nutzen. Gleichmaßen sind es auch im Bereich der Ernährung die klimabewussteren Menschen, die die veränderte Situation für eine Umstellung (z. B. reduzierter Fleischkonsum) im Sinne nachhaltiger Ernährungsstile nutzen. Dieser Moderationseffekt der persönlichen Klimaschutznorm lässt sich in die Theorie und Empirie zum Aufbrechen von Habitualisierungen einordnen. Temporäre starke Veränderungen der Handlungssituation führen dann zu Verhaltensänderungen, wenn starke Motive zur Verhaltensänderung bereits vorlagen und wenn positive Erfahrungen mit dem „erzwungenen“ Verhalten verknüpft sind (Fujii et al., 2001). Auch neuere Studien zur Nutzung von Smartmeteringsystemen zeigen,

dass insbesondere hoch Umweltbewusste die veränderte Situation zur Verhaltensänderung nutzen (Henn et al. 2019).

Diese Befunde des vorliegenden Projekts deuten insgesamt darauf hin, dass sich die starken Veränderungen, die sich durch die Pandemie im Alltagsleben ergeben haben (z. B. kürzere Wege durch Homeoffice, Wegfall des Kantinenessens bzw. mehr Möglichkeiten der selbstbestimmten Ernährung) als Chancen für die Große Transformation nutzen lassen. Auch wenn die von uns untersuchten Zusammenhänge korrelativ sind und Kausalschlüsse nicht erlauben, zeigen sie doch, dass hier ein Potenzial für weitergehende Veränderungen liegt, das weiter untersucht werden sollte und künftige Klimaschutzpolitik leiten könnte.

Das Gesamtgeschehen im Juni/ Juli 2020 der Corona-Krise weist darüber hinaus darauf hin, was in Krisen zur Widerstandsfähigkeit von Gesellschaften beitragen kann. Befragte nahmen die lokale Umweltqualität im Frühsommer 2020 retrospektiv positiver wahr. Die wahrgenommene Umweltqualität scheint dabei auch einen Resilienzfaktor für den Erhalt der Lebenszufriedenheit in der Krise darzustellen.

Es zeigte sich zudem, dass – ebenso wie für den Klimaschutz – „Selbsttranszendenz“, also eine stärker auf Kooperation und Altruismus ausgerichtete Wertorientierung, in beiden Krisen positiv mit Maßnahmenunterstützung zusammenhängt.

## 6. Darlegung der Maßnahmen zu Verbreitung der Vorhabensergebnisse

Zur Verbreitung der Vorhabensergebnisse in disziplinäre sowie inter- und transdisziplinäre Kontexte wurden verschiedene Maßnahmen durchgeführt.

### Wissenschaftliche Veröffentlichungen

- Basierend auf den Ergebnissen der COR20-Befragung wurde zusammen mit der DBU im August 2020 der Zwischenbericht „Stärken die Corona-Maßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik? Eine parallele Querschnittserhebung zu Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung drei Monate nach Beginn der Krise.“ (Matthies et al., 2020) veröffentlicht.
- Basierend auf den Ergebnissen der COR20-Befragung zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten deutscher Konsument\*innen wurde im Januar 2021 der Zeitschriftenartikel „Covid19 – A Window of Opportunity for the transition towards sustainable mobility?“ (Schmidt et al., under review) im Journal „Transportation Research Interdisciplinary Perspectives“ eingereicht. Der Artikel nimmt nachhaltige Mobilität genauer in den Fokus, und untersucht die Reduktion von Verkehrsmittelnutzung und die Verschiebung von Mobilitätsmustern während der

Corona-Krise sowie zukünftige Mobilität. Zudem wird die moderierende Rolle persönlicher Klimaschutznormen für nachhaltigkeitsrelevante Mobilitätsveränderungen während sowie im Anschluss an die Corona-Krise untersucht (siehe Zusatzmaterial D für den eingereichten Artikelentwurf). *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* ist ein internationales Journal, welches sich mit allen sozialwissenschaftlichen Mobilitätsaspekten auseinandersetzt. Das Journal richtet sich dabei sowohl an Wissenschaftler\*innen, sowie gleichermaßen an Praktiker\*innen.

*The mobility sector was one of the sectors most affected by COVID-19 and its political restrictions, with a huge drop in mobility behavior due to travel bans, lockdowns, a reduced need to be mobile, etc. The present study examined the potential of COVID-19 related restrictions to be a window of opportunity for the transition towards sustainable mobility by breaking up strongly habitualized daily and travel transport mode choices through changes of behavioral contexts. We conducted an online survey (representative for the German population; N = 3092) to investigate direct consequences of COVID-19 and its restrictions on Germans' daily and travel mode choices and on their wishes for future mobility. Furthermore, we examined the moderating effects of personal norms for climate protection on consumers mobility behavioral changes towards sustainable mobility, both within and beyond the corona pandemic. In line with previous research, the present study shows an overall reduction of mobility across almost all modes of transport for daily and travel mobility during time periods of political restrictions due to COVID-19 compared to pre-COVID19-times, with different transport modes being affected differently (a relatively lower decrease in individual mobility usage and relatively higher decrease in shared mobility usage). Our findings additionally point out the relevance of personal norms for climate protection for the transition towards sustainable mobility behavior. Altogether, the present study provides first empirical evidence for the corona pandemic to represent a window of opportunity for the transition towards sustainable mobility.*

- Basierend auf den Ergebnissen der LSA20-Befragung wurde im März 2021 der Zeitschriftenartikel „#fighteverycrisis: A Psychological Perspective on Individuals' Motivations to Mitigate the Corona and Climate Crisis“ im Journal *Environment and Behavior* eingereicht (Wallis et al., eingereicht, siehe Zusatzmaterial E). In dem Artikel wurde untersucht, ob die Unterstützung kriseneindämmender Maßnahmen in der Corona- und der Klimakrise mit pro-sozialen und altruistischen Werten von Individuen (Selbsttranszendenz-Werte), Wirksamkeitserleben, Krisenwahrnehmung und Sozialer Identität zusammenhängen. *Environment and Behavior* ist ein internationales Journal zu Themen der Mensch-Umwelt-Interaktion.

*The corona pandemic and climate change are crises with severe social, ecological and economic consequences. They both entail the sustainment of common goods, which can only be achieved through the successful implementation of public mitigation measures. Drawing from environmental psychology, individuals' support of such measures is rooted in their value orientations (especially self-transcendence) and the awareness of the problem/ crisis. Additionally, social identification with others making efforts to mitigate the crisis and feelings of efficacy to successfully mitigate the crisis (self-efficacy in a collective) can allow individuals to successfully deal with collective crises.*

*We examined the influence of these potential predictors on individuals' support of public mitigation behaviors (corona pandemic: the support of governmental corona regulations; climate change: the support of carbon pricing) within a survey study carried out in July 2020. The final sample (N = 300) was representative for the adult population in a state in north-eastern Germany with regards to age, gender distribution and number of people per household. Particularly social identification with others making efforts to mitigate the respective crisis predicted public mitigation behavior in both corona and climate crisis, whereas collective problem awareness and collective self-efficacy only predicted specific mitigation behaviors. The self-transcendence value orientation predicted public mitigation behaviors in both crises via various paths.*

- Basierend auf den Ergebnissen der COR20-Befragung zu Umweltqualität und subjektiver Lebenszufriedenheit wird der Zeitschriftenartikel „Perceived environmental quality and life satisfaction in times of Corona“ (Wallis et al., i. Vorb.) vorbereitet.

*In times of crises and change, it becomes increasingly relevant to identify and support aspects that help people to maintain a certain quality of life (WBGU, 2019). We therefore focused on specific aspects of quality of life and examined respective changes during the corona pandemic in Germany.*

*Based on a survey that provides data on how people perceived their local environmental quality over a course of the last 10 years (UBA study 2019), we examined in a Germany-wide sample (N = 2739) retrospective changes in the perception of the local environmental quality during the first three month of the corona pandemic. Moreover, we investigated this perceived local environmental quality as a predictor of subjective life satisfaction, together with other socio-demographic (age, education) and psychological predictors.*

*Results show that perceiving the corona pandemic as a threat predicts a lower subjective life satisfaction among older people (>60 years). Perceiving a positive local environmental quality predicts a higher subjective life satisfaction among all age groups, even when education and age are controlled for. Feelings of collective efficacy to mitigate crises (within corona pandemic and the climate crisis) are positively associated with a higher life satisfaction but are not emerging as relevant predictors in the general model.*

*The results indicate that a positive perception of the quality of their local environment might help people to maintain a certain level of life satisfaction, regardless of age and education.*

- Basierend auf den Ergebnissen der COR20- und der LSA20-Befragung zu Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln, wird der Zeitschriftenartikel „Opportunities resulting from Covid-19 for the promotion of climate-friendly food consumption in Germany“ (Schmidt et al., i. Vorb.) vorbereitet. Der Artikel wird die Veränderungen beim Einkauf und der Verwendung von Lebensmitteln während, sowie im Anschluss an die Corona-Krise in den Blick nehmen. Zudem werden die moderierenden Effekte persönlicher Klimaschutznormen für nachhaltigkeitsrelevante Veränderungen im Ernährungsbereich während, sowie im Anschluss an die Corona-Krise näher untersucht.

*Worldwide, the corona-pandemic as well as the political measures to restrict further spreading of the virus had far-reaching consequences for consumers' everyday lives. Despite diverse challenges for society posed by the corona pandemic, the pandemic could also offer opportunities for sustainable change in individual behavior and consumption patterns in line with global environmental and climate protection goals. For Germany, initial empirical findings imply such sustainability-promoting effects of the corona pandemic on daily and travel mobility of German consumers. In addition to these initial finding, the present paper examines possible changes in German consumers' food consumption patterns during the corona-pandemic. Overall research goals are (1) the identification of changes in different types of climate-friendly food consumption during the corona-pandemic and (2) the investigation of the role of normative factors for such behavioral changes. Two online-studies were conducted in June/July 2020 with German consumers: (1) An online-study in a sample representative for German population (N = 3092) with a focus on individual meat consumption, consumption of organic food and household food waste. (2) Another online-study in a smaller sample of German consumers (N = 300) also examining further types of food consumption patterns relevant for climate protection. The data from both studies imply changes in various types of consumers' food consumption pattern during the corona pandemic (e.g., reduced meat consumption and household food waste). In addition, the results imply relevant effects of normative factors on these changes as well as for consumers' climate-friendly food consumption intentions.*

## **Diskursbeiträge und Impulse**

- Im November 2020 wurde im Rahmen der Ausstellung „Corona- und Klimakrise“ in der Group Global 3000 - Galerie für nachhaltige Kunst in Berlin von Theresa Sieverding ein Vortrag über die Parallelen und Wechselwirkungen zwischen der Corona- und Klimakrise gehalten (siehe <https://gg3.eu/de/>). Es nahmen ca. 25

Personen an dem dialogischen Lifestream Teil, das Publikum bestand u.a. aus Studierenden, Künstler\*innen und Lehrer\*innen. Im Anschluss an den Vortrag wurden die vorgestellten Ergebnisse gemeinsam diskutiert, eigene erfolgreiche Strategien im Umgang mit der Corona-Krise vorgestellt, und gesellschaftspolitische Auswirkungen der Krise erörtert.

- Impulsbeitrag in Politische Ökologie: Matthies, E. (2020). Große Transformation – Corona-Krise als Gamechanger? *Politische Ökologie* 163, 97-98.
- Am 18. Dezember 2020 wurden durch Ellen Matthies die Vorhabensergebnisse in dem online-Fachaustausch der Vorhabenträger des Corona-Förderpaketes präsentiert (Zusatzmaterial A) und mit den anderen Vorhabenträgern diskutiert.
- Am 19. Januar 2021 wurde von Hannah Wallis und Karolin Schmidt eine – virtuelle – Diskussionsveranstaltung "Corona als Gamechanger für den Klimaschutz?" organisiert (Zusatzmaterial B), in der die Frage beleuchtet wurde, ob und wie die Coronapandemie für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit genutzt werden kann. An dieser Veranstaltung waren u.a. Mitglieder des Nachhaltigkeitsforums der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, des ADFCs Magdeburg, Mitglieder von Fridays/ Scientists/ Students for Future und des Verkehrsclub Deutschlands, sowie weitere Interessierte, beteiligt.

## 7. Literaturverzeichnis

- Acatech. (2019). *Mobilität und Klimaschutz*. [https://www.verkehrswende.sh/fileadmin/pages/fundstuecke/STUDIE\\_Mobilitaet\\_Allensbach\\_final.pdf](https://www.verkehrswende.sh/fileadmin/pages/fundstuecke/STUDIE_Mobilitaet_Allensbach_final.pdf) [13.08.2020].
- Ahlheim, M., Bruckmeyer, S., Konrad, K. A. & Windsteiger, L. (2020). Verlorenes Glück — Zufriedenheitsverluste in der Corona-Krise. *Wirtschaftsdienst*, 100(8), 586–590. <https://doi.org/10.1007/s10273-020-2715-2>
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI]. (2019, September). *Mobilität in Deutschland*. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile) [13.08.2020].
- De Groot, J. I. M. & Steg, L. (2009). Morality and Prosocial Behavior: The Role of Awareness, Responsibility, and Norms in the Norm Activation Model. *The Journal of Social Psychology*, 149(4), 425–449. <https://doi.org/10.3200/socp.149.4.425-449>
- DeLongis, A., Folkman, S. & Lazarus, R. S. (1988). The impact of daily stress on health and mood: Psychological and social resources as mediators. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54(3), 486–495. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.54.3.486>
- Deutsche Bundesstiftung Umwelt (2020). *DBU-Umweltmonitor Corona-Folgen*. Verfügbar unter <https://www.dbu.de/doiLanding1591.html> [13.08.2020].
- Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*, 95(3), 542–575. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.95.3.542>
- Diener, E. D. & Suh, E. U. N. K. O. O. K. (1997). Measuring quality of life: Economic, social, and subjective indicators. *Social Indicators Research*, 40(1/2), 189–216. <https://doi.org/10.1023/a:1006859511756>.
- Eurofound. (2020). *Living, working and COVID-19*. [https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_publication/field\\_ef\\_document/ef20059en.pdf](https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef20059en.pdf) [13.08.2020].
- European Union. (2019). *Special Eurobarometer 490*. [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/support/docs/report\\_2019\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/support/docs/report_2019_en.pdf) [13.08.2020].
- Field, A., 2012. *Discovering statistics using IBM SPSS statistics*. Sage, Los Angeles u.a.: Sage.
- Fujii, S., Gärling, T. & Kitamura, R. (2001). Changes in Drivers' Perceptions and Use of Public Transport during a Freeway Closure. *Environment and Behavior*, 33(6), 796–808. <https://doi.org/10.1177/00139160121973241>
- Greenberg, J., Solomon, S., & Pyszczynski, T. (1997). Terror management theory of self-esteem and cultural worldviews: Empirical assessments and conceptual refinements. *Advances in experimental social psychology*, 29, 61-139. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60016-7](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60016-7)
- Hark, S. (2020). *Die Pandemie deckt soziale Ungleichheit auf*. [https://www.deutschlandfunkkultur.de/coronavirus-die-pandemie-deckt-soziale-ungleichheit-auf.1005.de.html?dram:article\\_id=476308](https://www.deutschlandfunkkultur.de/coronavirus-die-pandemie-deckt-soziale-ungleichheit-auf.1005.de.html?dram:article_id=476308) [13.08.2020].
- Henn, L., Taube, O., & Kaiser, F. G. (2019). The role of environmental attitude in the

- efficacy of smart-meter-based feedback interventions. *Journal of Environmental Psychology*, 63, 74-81.
- Köller, O. (2020). *Corona-Schulschließungen. Die Generation der Bildungsverlierer*. <https://www.faz.net/aktuell/karriere-hochschule/klassenzimmer/corona-schulschliessungen-hinterlassen-unabsehbare-schaeden-16830570.html> [13.08.2020].
- Lattarulo, P., Masucci, V. & Paziienza, M. G. (2019). Resistance to change: Car use and routines. *Transport Policy*, 74, 63–72. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.013>
- Matthies, E. (2018). Wenn 80% ihren Lebensstil ändern, ist dann die Große Transformation gelungen? Überlegungen zur transformativen Rolle der Umweltpsychologie [If 80% changed their lifestyle would the great transformation be succeeded? Deliberations on the transformative role of the environmental psychology]. *Umweltpsychologie*, 22(1), 131-138.
- Matthies, E., Sieverding, T., Schmidt, K. & Wallis, H. (2020). *Stärken die Coronamaßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik?* [http://www.ipsy.ovgu.de/ipsy\\_media/umweltpsychologie/Matthies+et+al\\_+2020-p-3266.pdf](http://www.ipsy.ovgu.de/ipsy_media/umweltpsychologie/Matthies+et+al_+2020-p-3266.pdf)
- Otto-von-Guericke Universität Magdeburg. (2020). *COR20* [Datensatz].
- Reader's Digest (in press). *Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz. Einstellungen zum Klimaschutz in Deutschland*.
- Schulte, M., Krause, K., Müller, F. J. Y., Bücken, J., Blöbaum, A. & Matthies, E. (2016). GLAMURS Deliverable 5.10: Determinants for the adoption and evolution of sustainable lifestyles on micro-level. GLAMURS: EU FP7 SSH Call: 2013.2.1-1 - Obstacles and prospects for Sustainable lifestyles and Green Economy, Grant agreement no: 613420.
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020a). *Bevölkerung nach Geschlecht und Staatsangehörigkeit*. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/zensus-geschlecht-staatsangehoerigkeit-2019.html> [13.08.2020].
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020b). *Durchschnittsalter nach Geschlecht und Staatsangehörigkeit 2011 bis 2019*. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/durchschnittsalter-zensus-jahre.html> [13.08.2020].
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020c). *Bevölkerung (ab 15 Jahren): Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung*. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1597236231177&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12211-0040&auswahltext=&werteabruf=starten#abreadcrumb> [13.08.2020].

- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt. (2019). *Bevölkerungsentwicklung Sachsen-Anhalts im Jahr 2019* [Datensatz]. [https://statistik.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landesamter/StaLa/startseite/Themen/Bevoelkerung/Tabellen/Bevoelkerungsstand/Bevoelkerungsentwicklung\\_Bilanz.pdf](https://statistik.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landesamter/StaLa/startseite/Themen/Bevoelkerung/Tabellen/Bevoelkerungsstand/Bevoelkerungsentwicklung_Bilanz.pdf) [13.08.2020].
- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt. (2020, 19. Juni). *Zahl des Tages: 2* [Pressemeldung]. [https://statistik.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landesamter/StaLa/startseite/Daten\\_und\\_Veroeffentlichungen/Pressemitteilungen/2020/f\\_Juni/159-ZdT-Durchschnittsalter.pdf](https://statistik.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Landesamter/StaLa/startseite/Daten_und_Veroeffentlichungen/Pressemitteilungen/2020/f_Juni/159-ZdT-Durchschnittsalter.pdf) [13.08.2020].
- Stern, P. C. (2000). New Environmental Theories: Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407–424. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00175>
- Schmidt, K., Sieverding, T., Wallis, H. & Matthies, E. (under Review). COVID-19 – A window of opportunity for the transition towards sustainable mobility? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.
- Schmidt, K., Matthies, E., Sieverding, T. & Wallis, H. (i. Vorb.). Opportunities resulting from Covid-19 for the promotion of climate-friendly food consumption in Germany Umweltbundesamt [UBA]. (2017). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf) [13.08.2020].
- Umweltbundesamt [UBA]. (2019). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2018> [13.08.2020].
- Umweltbundesamt [UBA]. (2020a). *Konsum und Umwelt: Zentrale Handlungsfelder*. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/konsum-umwelt-zentrale-handlungsfelder#umweltrelevanz-und-prioritaerbedarf-felder> [13.08.2020].
- Umweltbundesamt [UBA]. (2020b). *Umweltbewusstsein und Umweltverhalten*. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#bewertung-der-umweltqualitaet> [18.03.2021].
- Verplanken, B. & Wood, W. (2006). Interventions to Break and Create Consumer Habits. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90–103. <https://doi.org/10.1509/jppm.25.1.90>
- Wallis, H., Matthies, E., Sieverding, T., & Schmidt, K. (i. Vorb.). Perceived environmental quality and life satisfaction in times of Corona.
- Wallis, H., Sieverding, T., Schmidt, K. & Matthies, E. (eingereicht). #fighteverycrisis: A Psychological Perspective on Individuals' Motivations to Mitigate the Corona and the Climate Crisis.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen [WBGU]. (2011). *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. <https://www.bundestag.de/resource/blob/434158/6fbf11d713565fa35d4387383389407d/adrs-18-228-data.pdf>

## Anhang

### Anhang A

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Relevanz politischer Themen	10	<p>Auf dieser Liste stehen verschiedene Probleme, denen sich unser Land heute gegenüber sieht. Bitte geben Sie jeweils an, wie wichtig das genannte Problem aus Ihrer Sicht ist.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zustand des Bildungswesens</li><li>• Kriminalität / öffentliche Sicherheit</li><li>• Soziale Gerechtigkeit</li><li>• Zustand des Gesundheitssystems</li><li>• Kriege, Terrorismus</li><li>• Umwelt- und Klimaschutz</li><li>• Wirtschaftliche Entwicklung</li><li>• Arbeitslosigkeit</li><li>• Zuwanderung, Migration</li><li>• Entwicklung städtischer und ländlicher Räume</li></ul>	Sehr wichtig, Eher wichtig, Weniger wichtig, Überhaupt nicht wichtig

### Anhang B

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels	1	<p>Und was denken Sie, inwieweit stellt der Klimawandel aktuell ein ernsthaftes Problem dar? Bitte benutzen Sie die Skala von 1 bis 10, wobei 1 bedeutet, dass der Klimawandel kein ernsthaftes Problem ist, und 10 bedeutet, dass er ein äußerst ernstes Problem ist.</p>	Überhaupt kein ernstes Problem (1) bis Äußerst ernstes Problem (10), Weiß nicht

## Zusatzmaterial DBU

A Online-Fachaustausch der DBU 18. Dezember 2021	47
8.1. Abstract online-Fachaustausch	47
8.2 Folien online-Fachaustausch	49
B Diskussionsveranstaltung "Corona als Gamechanger für den Klimaschutz?"	63

## A Online-Fachaustausch der DBU 18. Dezember 2021

### 8.1. Abstract online-Fachaustausch

#### **Die Corona-Krise als 'Gamechanger' für die Transformation zur Nachhaltigkeit?**

Ellen Matthies, Hannah Wallis, Karolin Schmidt (Otto-von-Guericke Universität Magdeburg)

Die Umweltpsychologie identifiziert verschiedene Rollen (Stern, 2000), in denen Individuen an der Großen Transformation zur Nachhaltigkeit mitantreiben oder auch blockieren können (Matthies, 2018). Menschen können durch ihr Verhalten als Konsument\*in Einfluss auf die Umweltkrise nehmen, etwa durch ihren individuellen Lebensstil. Außerdem können sie in ihrer Rolle als Bürger\*in einen Beitrag leisten, etwa als Aktivist\*in oder durch die Unterstützung von Steuerungsmaßnahmen; schließlich auch als Nischenakteur\*innen, die in ihrem Umfeld innovative Veränderungen anstoßen. Kern unserer Studien war es, systematisch, unter Bezug auf alle Rollen, Informationen zu möglichen Einflüssen der Pandemie auf die Beteiligung an der Großen Transformation zu generieren. Dazu führten wir im Sommer 2020 zwei repräsentative Erhebungen (COR20,  $N = 3092$ ) und (LSA20,  $N = 300$ ) durch. Veränderungen wurden sowohl retrospektiv, aber auch durch den Vergleich mit öffentlich zugänglichen (z. B. Umweltbewusstsein in Deutschland 2018) und eigenen Datensätzen (Glamurserhebung in LSA 2016) untersucht. Zusätzlich wurden in den Erhebungen vermittelnde psychologische Konstrukte erhoben. Es konnten für alle Rollen Hinweise auf die Relevanz der Pandemie gefunden werden:

Als Konsument\*in: Es konnte gezeigt werden, dass die Corona-Krise im Sinne eines Gelegenheitsfensters für nachhaltigkeitsrelevante Veränderungen wirkt (Matthies et al. 2020; Schmidt et al., i.Vorb.). Zwar berichteten die Studienteilnehmer\*innen im Sommer 2020 den Wunsch nach künftig wieder mehr Mobilität, aber es gab keine Anzeichen für Überkompensation. Im Gegenteil, der Wunsch nach nachhaltiger Mobilität (insbesondere Rad- und Fußmobilität) erschien im Vergleich zu Vorjahren ausgeprägter. Im Bereich der Radmobilität und bei der Flugreisenplanung zeigen psychologische Analysen die Relevanz von normativen Orientierungen.

Als Bürger\*in: Die Corona-Krise führte nicht zu einer Verdrängung der Bedeutung der Klimaschutzthematik oder der Klimaschutzmaßnahmenakzeptanz (Datensatz COR20 Vergleich mit Erhebungen aus 2016, 2018 und 2019). Klima- und Umweltschutz werden im Sommer 2020 als noch genauso relevant und ernsthaft wahrgenommen wie vor der Krise. Die Bereitschaft zur Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen blieb im Vergleich zu vor der Krise konstant oder nahm sogar zu (Matthies et al., 2020). Die Bereitschaft zur Maßnahmenakzeptanz (Datensatz LSA20) kann bezogen auf die Klima- und Coronakrise durch gemeinsame Faktoren vorhergesagt werden: Selbsttranszendenz-Werte und soziale Identität. Auch Wahrnehmung der Krise(n) als kollektive Herausforderung und wahrgenommene kollektive Wirksamkeit hängen mit Maßnahmenunterstützung zusammen (Wallis et al., i.Vorb.).

Als Nischenakteur\*in: Hier zeigen Vergleiche (LSA20 und Glamurs 2016), dass Nischenaktivitäten im Bereich der Nachhaltigkeit zugenommen haben, positiver gesehen und auch häufiger genutzt werden (z.B. Second-Handel-Online).

Mit Blick auf das Konzept der solidarischen Lebensqualität interessierte zudem der Zusammenhang von Krisenwahrnehmung, Handlungsmöglichkeiten und Lebensqualität. Vorläufige Analysen zeigen, dass wahrgenommene Wirksamkeit im Zusammenhang mit beiden Krisen relevant für die erlebte Lebensqualität sind.

## Literatur

- Matthies, E. (2018). Wenn 80% ihren Lebensstil ändern, ist dann die Große Transformation gelungen? Überlegungen zur transformativen Rolle der Umweltpsychologie. *Umweltpsychologie*, 22(1), 131-138.
- Matthies, E., Sieverding, T., Schmidt, K., & Wallis, H. (2020). *Stärken die Coronamaßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik? Eine parallele Querschnittserhebung zu Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung drei Monate nach Beginn der Krise*. Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OvGU).
- Schmidt, K., Sieverding, T., Wallis, H., & Matthies, E. (in Vorbereitung). Covid19 – A Window of Opportunity for the transition towards sustainable mobility?.
- Stern, P. C. (2000). New environmental theories: toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424.
- Wallis, H., Sieverding, T., Schmidt, K., & Matthies, E. (i.Vorb.). #fighteverycrisis: A Psychological Perspective on Individuals' Motivations to Mitigate the Corona and Climate Crisis.

# Die Corona-Krise als 'Gamechanger' für die Transformation zur Nachhaltigkeit?

Ellen Matthies

Hannah Wallis, Karolin Schmidt, Theresa Sieverding

Abteilung für Umweltpsychologie

Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

Fachtausch Coronafolgen, 18.12.2020

Deutsche Bundesstiftung Umwelt



OTTO VON GUERICKE  
UNIVERSITÄT  
MAGDEBURG

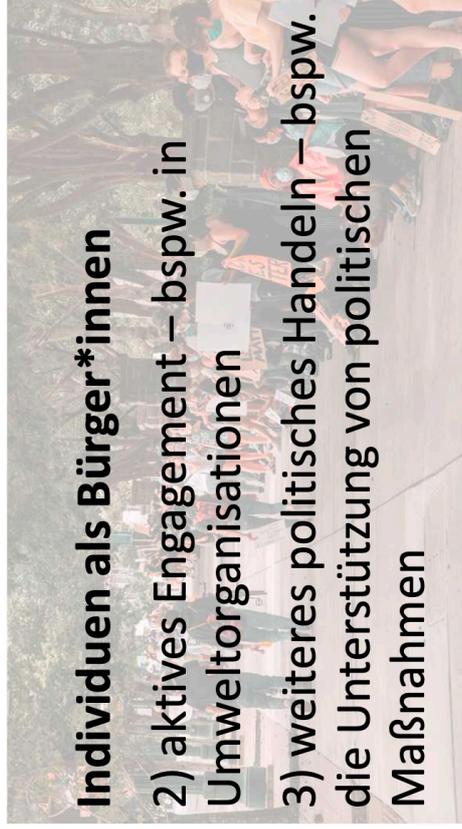
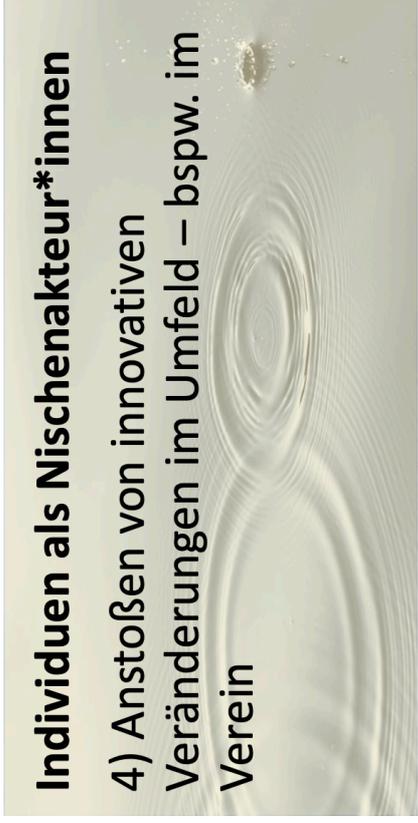
gefördert durch



Deutsche  
Bundesstiftung Umwelt

[www.dbu.de](http://www.dbu.de)

# Rollen des Individuums in der Großen Transformation



Stern (2000): Environmentally Significant Behavior (ESB)



# Herangezogene Erhebungen

## Eigene Erhebungen

### COR20

- N = 3092
- repräsentativ für Deutschland (Alter, Geschlecht, Bildung)
- Erhebungszeitraum: Ende Juni/ Anfang Juli 2020

### LSA20

- N = 300
- repräsentativ für Sachsen-Anhalt (Alter, Geschlecht, Bildung)
- Erhebungszeitraum: Juli 2020

## Vergleichsdatensätze

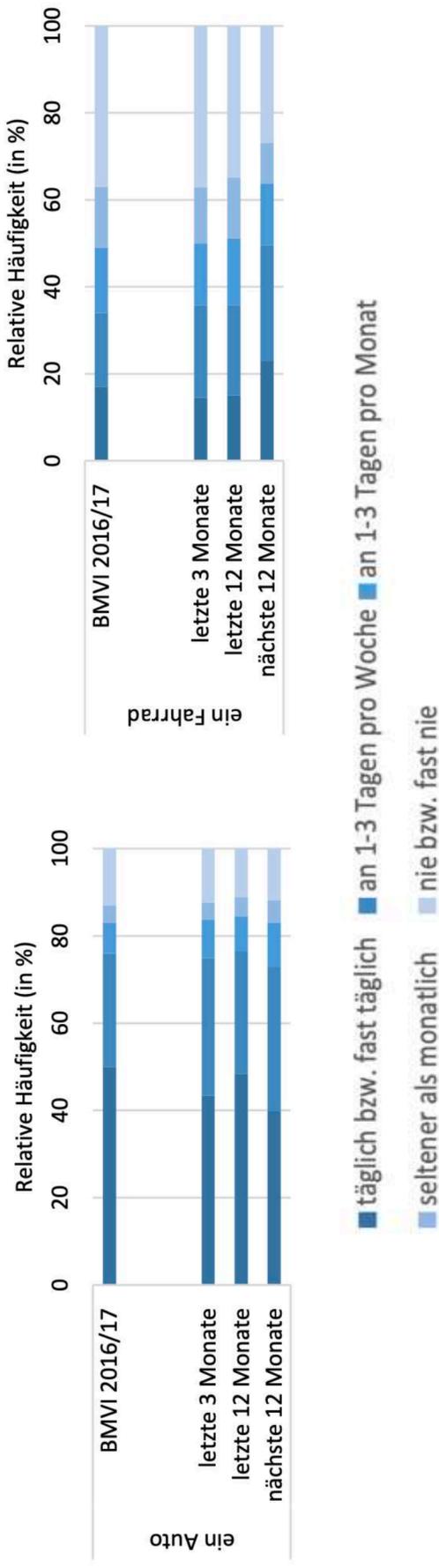
- „Mobilität in Deutschland“ (BMVI, 2019)
- „Mobilität und Klimaschutz“ (Acatech, 2019)
- „Umweltbewusstsein in Deutschland“ (UBA, 2017 & 2019)
- „Special Eurobarometer 490“ (Europäische Kommission, 2019)
- „Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz“ (Reader's Digest, in press)



# 1. Individuen als Konsument\*innen

Die Coronakrise stellt ein Gelegenheitsfenster für Änderungen des ressourcenbezogenen Alltagshandelns hin zu mehr Nachhaltigkeit dar.

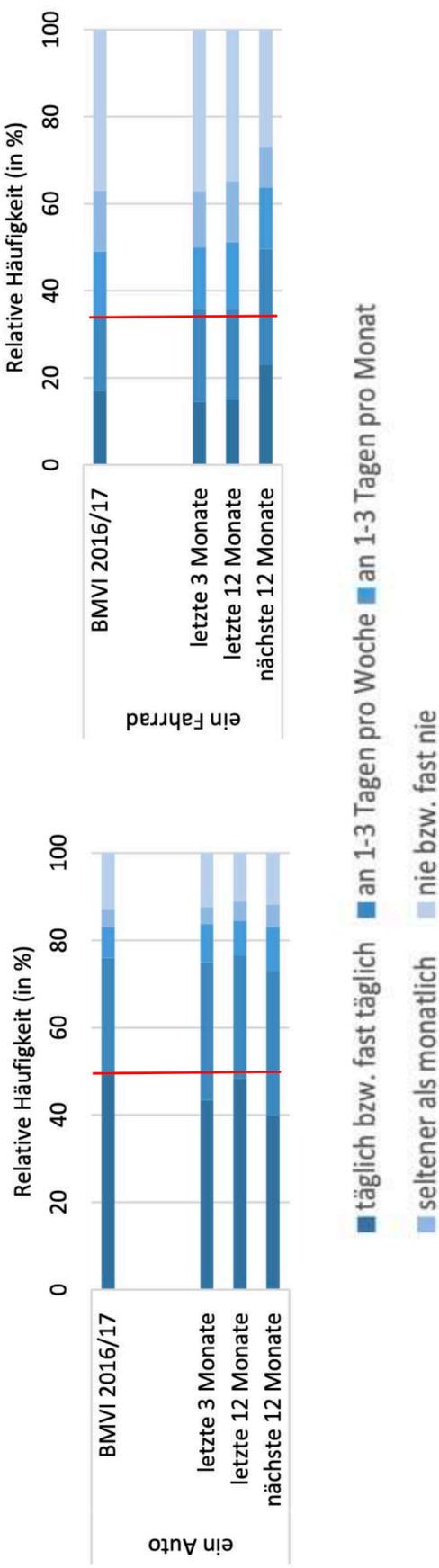
„Bitte denken Sie an die letzten 3/ 12 Monate. Geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzt haben: / Was können Sie sich für die nächsten 12 Monate vorstellen? Geben Sie an, wie häufig Sie folgende Verkehrsmittel benutzen werden“



# 1. Individuen als Konsument\*innen

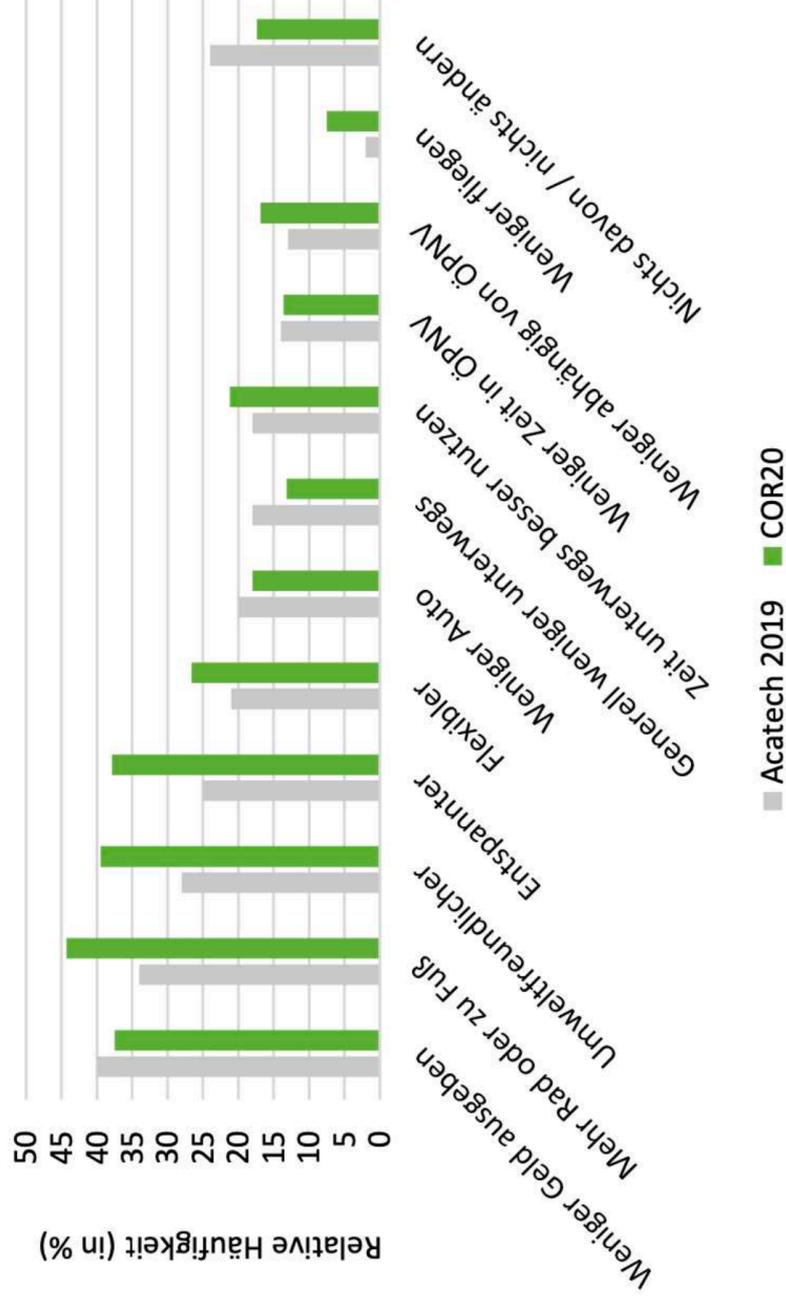
Die Coronakrise stellt ein Gelegenheitsfenster für Änderungen des ressourcenbezogenen Alltagshandelns hin zu mehr Nachhaltigkeit dar.

„Bitte denken Sie an die letzten 3/ 12 Monate. Geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzt haben: / Was können Sie sich für die nächsten 12 Monate vorstellen? Geben Sie an, wie häufig Sie folgende Verkehrsmittel benutzen werden“



# Mobilitätswünsche im Vergleich

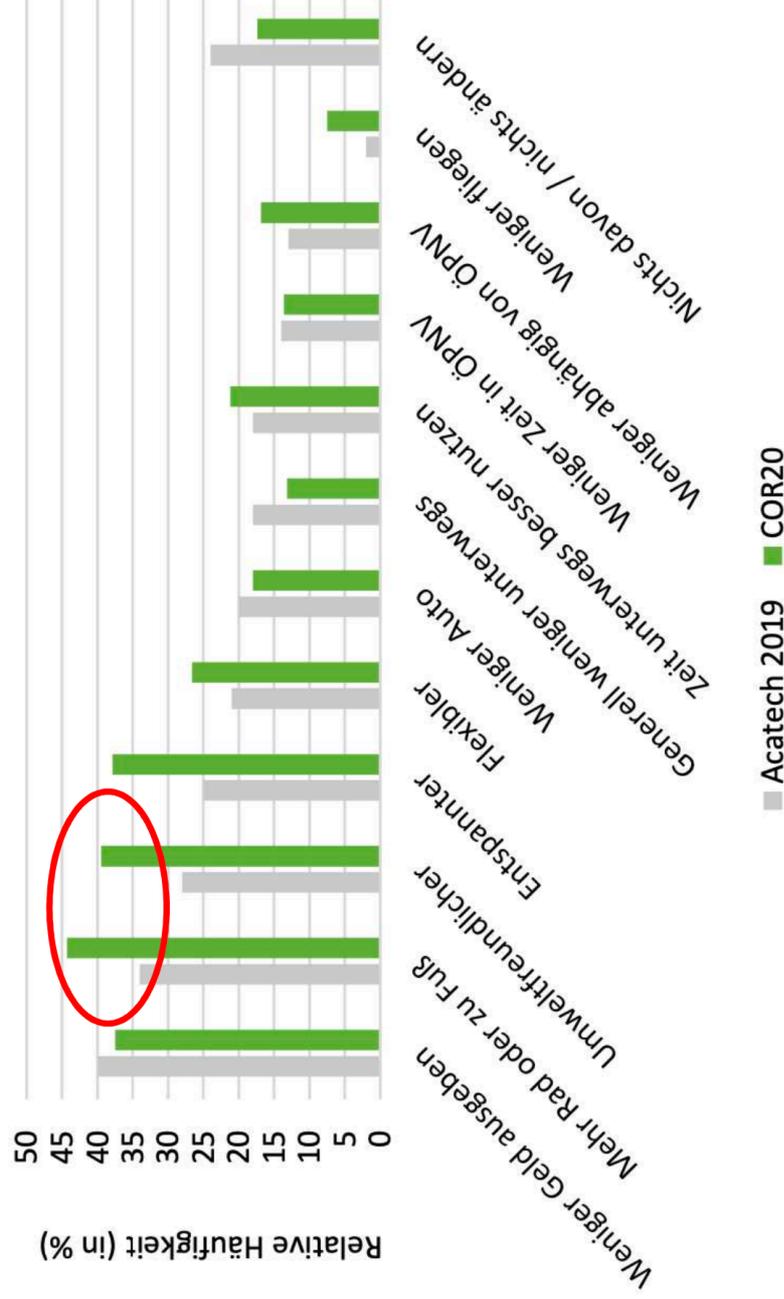
"Was würden Sie gerne an Ihrer Mobilität, also der Art und Weise, wie Sie unterwegs sind, ändern?"



# Mobilitätswünsche im Vergleich



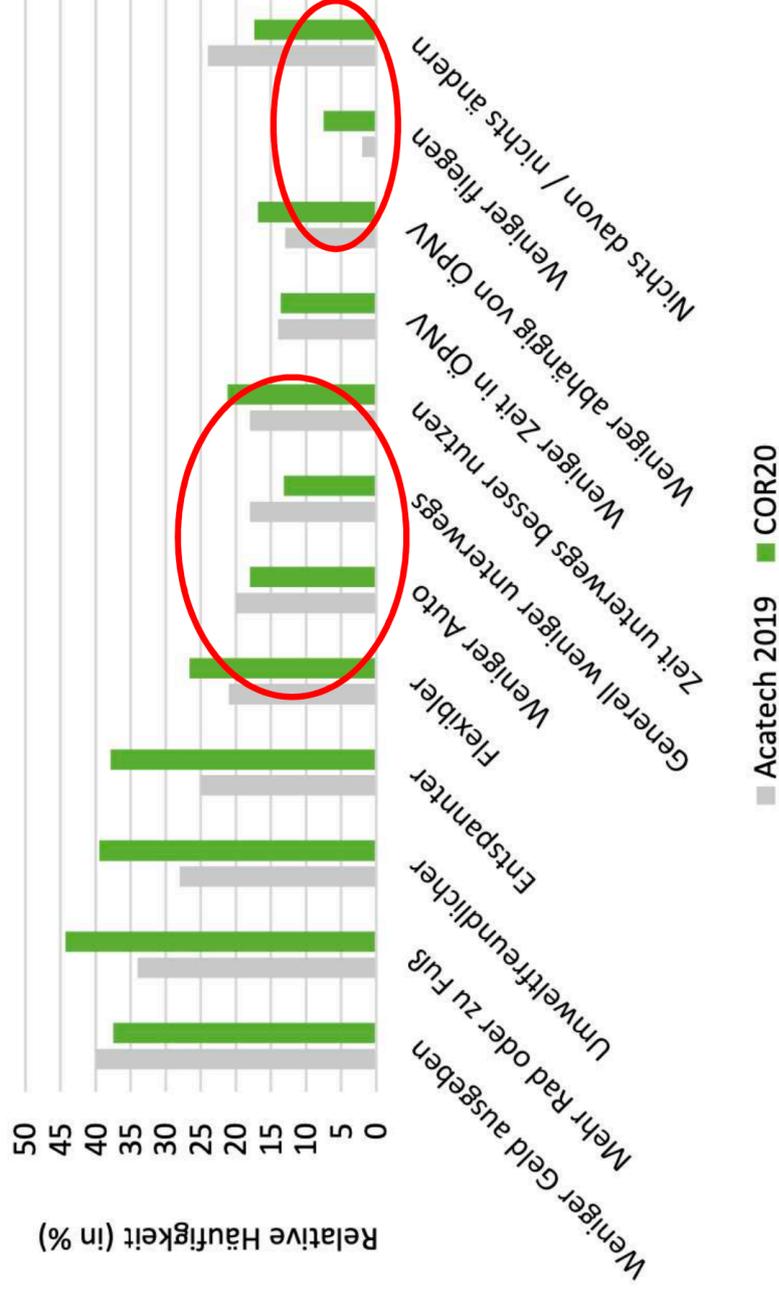
"Was würden Sie gerne an Ihrer Mobilität, also der Art und Weise, wie Sie unterwegs sind, ändern?"



# Mobilitätswünsche im Vergleich



"Was würden Sie gerne an Ihrer Mobilität, also der Art und Weise, wie Sie unterwegs sind, ändern?"

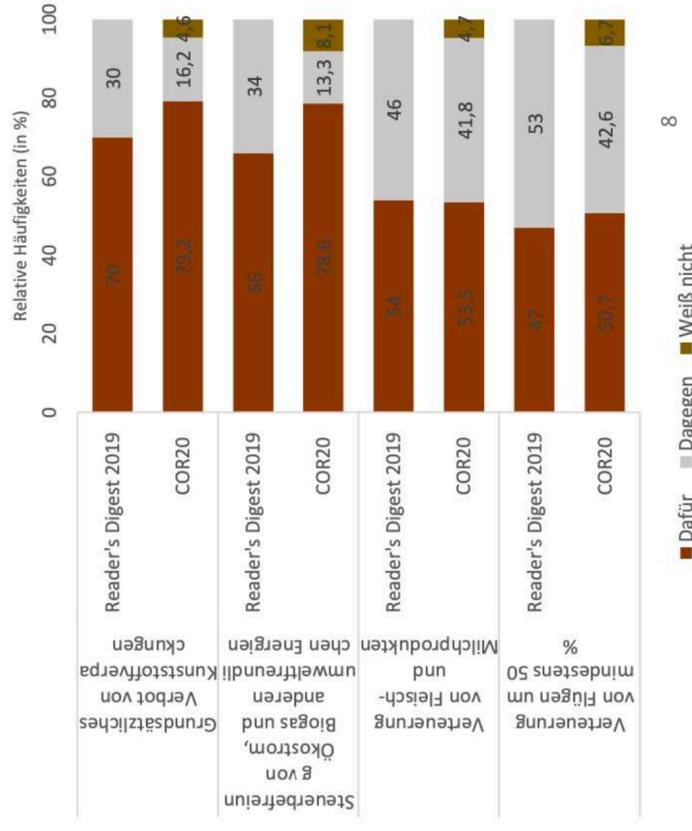
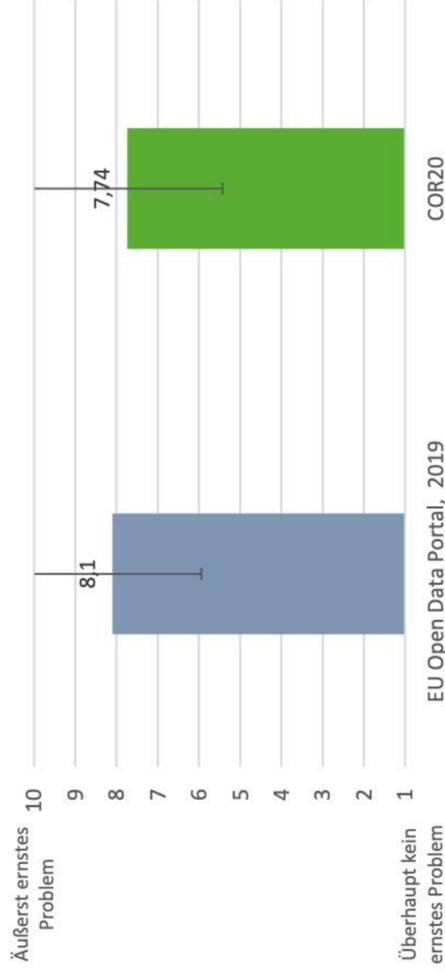


## 2. Individuen als Bürger\*innen I



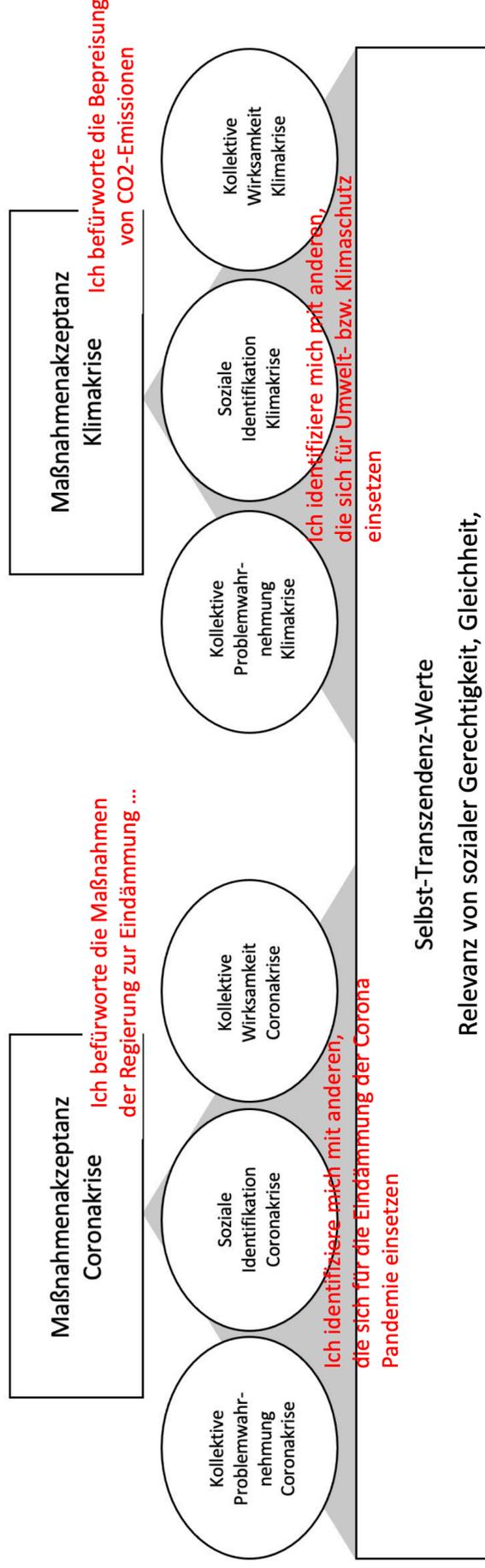
Die Coronakrise führt nicht zu einer Verdrängung der Klimaschutzthematik oder Reduktion der Klimaschutzmaßnahmenakzeptanz.

"Und was denken Sie, inwieweit stellt der Klimawandel aktuell ein ernsthaftes Problem dar?"



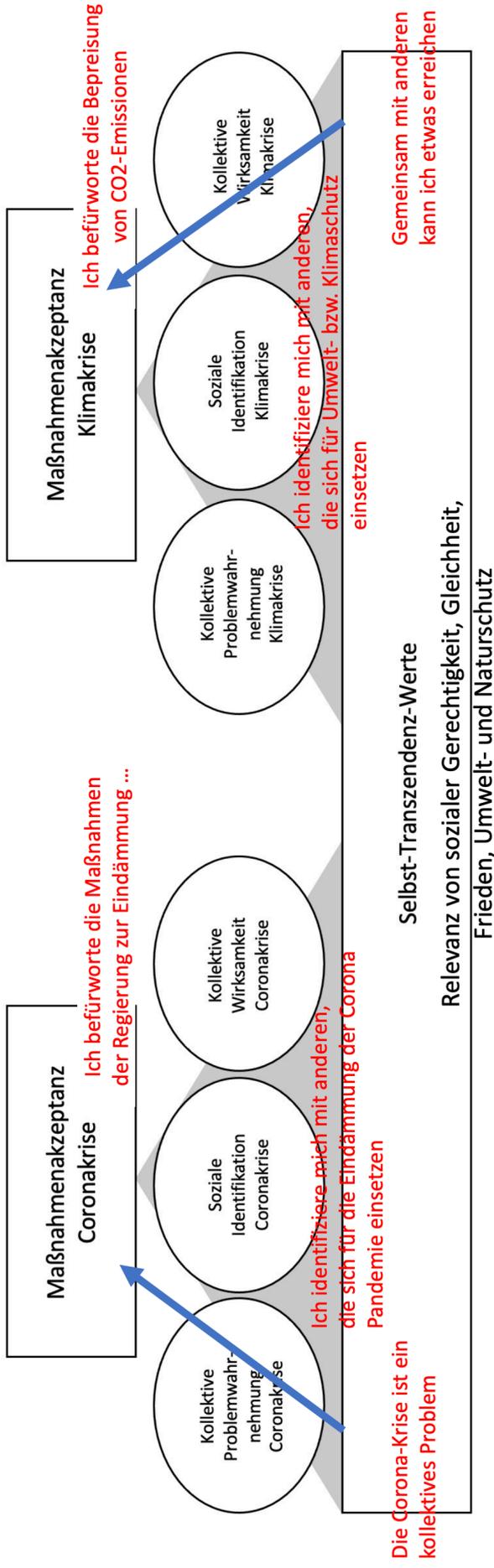
## 2. Individuen als Bürger\*innen II

Die Bereitschaft zur Maßnahmenakzeptanz kann bezogen auf die Klima- und Coronakrise durch gemeinsame Faktoren vorhergesagt werden.



## 2. Individuen als Bürger\*innen II

Die Bereitschaft zur Maßnahmenakzeptanz kann bezogen auf die Klima- und Coronakrise durch gemeinsame Faktoren vorhergesagt werden.



# Schlussfolgerungen

---

- **Erzwungene Veränderungen werden nicht überkompensiert, der Wunsch nachhaltiger unterwegs zu sein ist sogar ausgeprägter als 2019**
- **Bewusstheit und Handlungsmotivation bezogen auf Coronakrise und Klimakrise konkurrieren nicht (auf der Ebene des Individuums)**
  - > **Chancen zur Etablierung neuer Routinen und neuer Orientierungen**
  - > **Gesellschaftliches Lernen aus der Krise (Stabilität Klimaschutz, Erfahrung von Gemeingütern)**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

# Literatur

---



- Acatech (2019). *Mobilität und Klimaschutz – Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Veränderungsspielräume*. Deutsche Akademie der Technikwissenschaften. Verfügbar unter <https://www.aca-tech.de/publikation/mobilitaet-und-klimaschutz/>.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018). *Mobilität in Deutschland: Ergebnisbericht*. Verfügbar unter [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile).
- Matthies, E. (2018). Wenn 80% ihren Lebensstil ändern, ist dann die Große Transformation gelungen? Überlegungen zur transformativen Rolle der Umweltpsychologie. *Umweltpsychologie*, 22(1), 131-138.
- Matthies, E., Sieverding, T., Schmidt, K., & Wallis, H. (2020). *Stärken die Coronamaßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik? Eine parallele Querschnittserhebung zu Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung drei Monate nach Beginn der Krise*. Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OVGU).
- Reader's Digest (in press). *Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz. Einstellungen zum Klimaschutz in Deutschland*.
- Schmidt, K., Sieverding, T., Wallis, H., & Matthies, E. (in Vorb.). Covid19 – A Window of Opportunity for the transition towards sustainable mobility?.
- Stern, P. C. (2000). New environmental theories: toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424.
- UBA – Umweltbundesamt (2017). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2016*. Verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf).
- Umweltbundesamt (2019). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018*. Umweltbundesamt; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/ubs2018\\_-\\_m\\_3\\_3\\_basisdatenbroschuere\\_barrierefrei-02\\_cps\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/ubs2018_-_m_3_3_basisdatenbroschuere_barrierefrei-02_cps_bf.pdf)
- Wallis, H., Sieverding, T., Schmidt, K., & Matthies, E. (in Vorb.). #fighteverycrisis: A Psychological Perspective on Individuals' Motivations to Mitigate the Corona and Climate Crisis.

## B Diskussionsveranstaltung "Corona als Gamechanger für den Klimaschutz?"

Betreff: Wie Aspekte der Coronapandemie als Weichenstellung für den Klimaschutz nutzen? Veranstaltungs Reminder

Wir möchten Sie herzlich zur ONLINE (PODIUMS)DISKUSSION einladen:  
19.1.2021; 17.00-18.30h

Die Diskussionsveranstaltung beleuchtet die Frage, ob und wie die Coronapandemie für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit genutzt werden kann. Als Impuls werden wir (Umweltpsychologie, OVGU, FNW) Ergebnisse einer Magdeburger Studie (gefördert von der DBU, [https://www.dbu.de/2985ibook82939\\_38647\\_.html](https://www.dbu.de/2985ibook82939_38647_.html)) vorstellen. Es wird deutlich, dass die Pandemiemaßnahmen Gelegenheitsfenster für Lebensstilveränderungen im Bereich der Mobilität öffnen. Dies möchten wir mit Podiumsteilnehmer\*innen (Madeleine Linke, ADFC; Tom Assmann, VCD; Clara Simon und Jan Vorbrodt, StudentsForFuture) und mit Ihnen diskutieren! Wenden Sie sich bei Fragen gerne an [hannah.wallis@ovgu.de](mailto:hannah.wallis@ovgu.de)

