

Veränderung von Konsummustern

Die Konsummuster der deutschen Gesellschaft sind untrennbar mit den globalen Konsummustern und -trends verflochten und lassen sich nur im historischen Kontext verstehen.¹ Konsum in der kapitalistischen Moderne geht auf tiefgreifende Transformationsprozesse wie die Globalisierung und den Kolonialismus sowie die industrielle Revolution und deren Auswirkungen auf Natur und Gesellschaften weltweit zurück (Wagner 2024). Diese historischen Prozesse ebneten den Weg für die aktuellen, global höchst ungleichen und ressourcenintensiven Konsummuster und Lebensweisen. Die Verallgemeinerung dieser nicht-nachhaltigen Muster wurde wiederum durch das weltweit exponentielle Wachstum der Volkswirtschaften sowie die massenhafte Produktion, Erfindung und Schaffung von Produkten, Dienstleistungen und neuen Bedürfnissen seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs vorangetrieben (Blom 2017, Beckert 2024). Die intensiven Wechselwirkungen zwischen Konsum, Identitätskonstruktionen und gesellschaftlicher Teilhabe in der kapitalistischen Moderne lassen sich als „Kultur des Konsumismus“ beschreiben (Bauman 2009) und haben einen erheblichen Einfluss auf die Verallgemeinerung und Veränderungen von Konsummustern.

Die Konsummuster von Gesellschaften werden also stark von historischen Pfadabhängigkeiten beeinflusst. Die Nachkriegszeit in Deutschland ist insbesondere geprägt von einer raschen Reindustrialisierung und wirtschaftlichem Wiederaufbau, welche durch massive staatliche Investitionen und internationale Unterstützung sowie durch den Zugang zu natürlichen Ressourcen und Arbeitskräften aus verschiedenen Teilen des Landes und der Welt ermöglicht wurden (Brand 2017). Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands seit den 1950er Jahren – vor allem im kapitalistischen Westen – hat es einem Großteil der Bevölkerung ermöglicht, Zugang zu Gütern und Dienstleistungen zu bekommen und ein bislang unerreichtes Maß an Wohlstand zu erlangen (Haupt und Torp 2009). Das sogenannte „Wirtschaftswunder“ galt nicht nur als Ausdruck zunehmenden materiellen Wohlstands, sondern führte auch zur Institutionalisierung des massenhaften Konsums als Symbol für Freiheit, der Befriedigung von Wünschen (über Bedürfnisse hinaus) und als Stabilitätsfaktor der Gesellschaft (Bauman 2009, Beckert 2020). Diese Entwicklungen sind mit der historischen Entstehung und Verallgemeinerung der „imperialen Lebensweise“ verbunden, d. h. Produktions- und Konsummuster, die die Ausbeutung

von Arbeitskräften und natürlichen Ressourcen in einem globalen Maßstab voraussetzen und soziale und ökologische Kosten externalisieren, um Wohlstand und sozialen Status lokal zu sichern (Brand und Wissen 2017).

Steigendes Bewusstsein über ökologische Krisen und die Hoffnung, über die Änderung von Konsumpraktiken einen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen, spielen eine wichtige Rolle bei der Gestaltung neuer Konsummöglichkeiten (Beck und Bonß 2001, siehe auch Kapitel 1.2). So gewannen etwa im Zuge des Aufkommens der Klimabewegung in jüngerer Zeit (siehe Kapitel 10) auch gesellschaftliche Auseinandersetzungen über sowie politische Konflikte um alternative, klimafreundlichere Lebensweisen und Konsumgewohnheiten an Fahrt (Mau et al. 2023, Eversberg et al. 2024, siehe Kapitel 3). Vor diesem Hintergrund stellt diese Studie folgende Fragen: Wie entwickeln sich aktuell Konsummuster in emissionsintensiven Sektoren in Deutschland? Was sind die wichtigsten Kontextbedingungen für Veränderungen von Konsummustern hin zur Klimaneutralität in Deutschland? Welche Implikationen ergeben sich daraus für die Plausibilität der Klimawende?

Konsum wird hierbei als die soziale Praxis der Nutzung und Aneignung von Gütern und Dienstleistungen verstanden, die in routinierte Handlungsweisen, kulturelle Bedeutungen und materielle Infrastrukturen eingebettet sind. Die Art und Weise, wie eine Gesellschaft konsumiert, sowie die Dynamiken der Konsumententwicklung sind entscheidend für das Gelingen (oder Scheitern) von Klimaschutzstrategien (Fuchs et al. 2021, Creutzig et al. 2022). Daher betrachten wir Veränderungen von Konsummustern als einen zentralen gesellschaftlichen Treiber der Klimawende (siehe auch Engels et al. 2024, Gresse et al. 2024). Für die Zwecke dieser Bewertung analysieren wir die aktuelle und sich abzeichnende Dynamik dieses gesellschaftlichen Treibers im Zusammenhang mit der Klimawende in Deutschland – d. h. dem Szenario Klimaneutralität bis 2045, dessen Zielvision keine spezifischen Ansätze (z. B. Ökomodernisierung oder Postwachstum) voraussetzt. Die Analyse konzentriert sich auf Konsummuster sowie aktuelle Veränderungen und Tendenzen in vier der emissionsstärksten konsumbezogenen Sektoren in Deutschland: Wohnen, Strom, Mobilität und Ernährung (Expertenrat für Klimafragen 2025).

¹ Wir danken allen Reviewer*innen, insbesondere Melanie Jaeger-Erben, herzlich für das kritische, umfassende und konstruktive Feedback, das wesentlich zur Weiterentwicklung dieses Kapitels beigetragen hat.

Dynamiken

Der Ausgangspunkt der Analyse sind die beobachteten Veränderungen von Konsummustern in Deutschland in den letzten Jahren (je nach Datenverfügbarkeit). Die Analyse dieser Dynamiken bezieht sich nicht nur auf Konsum auf der Ebene der Haushalte, sondern auch auf vorherrschende Tendenzen des Konsums in Deutschland und deren Kontextbedingungen, einschließlich der tiefgreifenden sozialen Ungleichheiten im Konsum, der gegenwärtigen gesellschaftlichen Konflikte im Land und deren Auswirkungen auf die Plausibilität der Klimawende in Deutschland.

Sektor 1: Wohnen

Die CO₂-Emissionen privater Haushalte im Bereich Wohnen sanken zwischen 2005 und 2020 von etwa 226,3 auf etwa 198,6 Millionen Tonnen, was einem Rückgang von 12 Prozent entspricht (Statistisches Bundesamt 2022). Die direkten CO₂-Emissionen privater Haushalte im Sektor Wohnen, die unter anderem durch das Verbrennen von Energieträgern zur Erzeugung von Raumwärme und Warmwasser entstehen, sind in dem gleichen Zeitraum um 1,5

Prozent zurückgegangen.² Dieser Rückgang ist vor allem auf effizientere Heizungen und die stärkere Nutzung erneuerbarer Energien zurückzuführen. Andererseits zeigen sich gegenläufige Trends: Die Anzahl der Wohnungen in Deutschland erhöhte sich von 2011 bis 2023 um 7,4 Prozent auf 43,7 Millionen Wohnungen; die Wohnfläche stieg im gleichen Zeitraum sogar überproportional um 8,8 Prozent an.³ Insbesondere Ein-Personenhaushalte, bei welchen die Wohnfläche pro Kopf am größten ist, nehmen zu.⁴ Außerdem schränkt der erhöhte Ausstattungsgrad⁵ der privaten Haushalte die Dekarbonisierung dieses Sektors ein.⁶

Der Trend zu einer kleineren Haushaltsgröße steht in Verbindung mit dem demographischen Wandel, einer geringeren Kinderzahl und einer individualistischeren Lebensweise (Waltersbacher 2022, Agora Energiewende 2025). Die beanspruchte Wohnfläche variiert neben der Haushaltsgröße auch nach Alter der Bewohner*innen, ob sie zur Miete oder im Eigentum wohnen, nach der geographischen Lage und dem Migrationshintergrund der Bewohner*innen (Statistisches Bundesamt 2025). So haben beispielsweise ältere Haushalte im Schnitt mehr Wohnraum, vor allem, wenn sie im

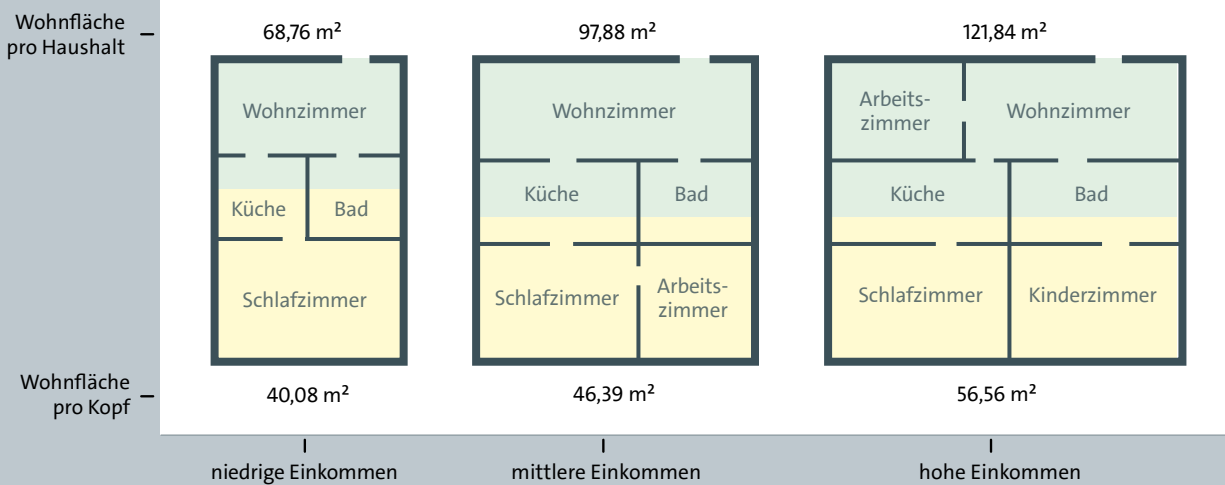


Abbildung 13: Wohnfläche der Haushalte nach Einkommen; absolut (oben) und pro Kopf entsprechend der jeweiligen durchschnittlichen Haushaltsgröße (unten) (Deutsche Energie-Agentur 2024).

- Umweltbundesamt. 2025. *Kohlendioxid-Emissionen im Bedarfsfeld „Wohnen“*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/kohlendioxid-emissionen-im-bedarfsfeld-wohnen> (abgerufen 17.06.2025).
- Umweltbundesamt. 2024. *Wohnfläche*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche> (abgerufen 02.06.2025).
- Statistisches Bundesamt. 2025. *Wohnen in Deutschland: Ergebnisse aus dem Zusatzprogramm des Mikrozensus*. <https://www.statistikportal.de/de/veroeffentlichungen/wohnen-deutschland> (abgerufen 17.06.2025).
- Der Ausstattungsgrad ist „... das statistische Maß dafür, wie viele Haushalte ein bestimmtes funktionsfähiges Gut besitzen. Beispielsweise bedeutet ein Ausstattungsgrad von 97 Prozent Mobiltelefonen, dass 97 von 100 Haushalten mindestens ein Mobiltelefon haben. Rechnerisch wird der Ausstattungsgrad ermittelt über die Anzahl der Haushalte mit dem jeweiligen Gebrauchsgut, bezogen auf die Zahl der hochgerechneten Haushalte multipliziert mit 100.“ (Statistisches Bundesamt. O.J. Ausstattungsgrad. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Glossar/ausstattungsgrad-eva-lwr.html> (abgerufen 14.07.2025)
- Umweltbundesamt. 2023. *Kohlendioxid-Emissionen im Bedarfsfeld „Wohnen“*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/kohlendioxid-emissionen-im-bedarfsfeld-wohnen> (abgerufen 17.06.2025).

Eigentum wohnen. Dies liegt unter anderem daran, dass Eltern in der Familienwohnung verbleiben, auch nachdem die Kinder ausgezogen sind – der sogenannte Remanenzeffekt (Ammann und Mütter 2022). Haushalte ohne Migrationshintergrund verfügen im Durchschnitt über 60,4 m² Wohnfläche pro Kopf, während sie in Haushalten mit Migrationshintergrund bei rund 43 m² liegt (Statistisches Bundesamt 2025). Die Unterschiede zwischen Stadt und Land zeigen sich nicht nur im verfügbaren Wohnraum, sondern auch im Flächenverbrauch und in der Nutzung von Infrastruktur. Der zunehmende Zuzug in die Städte erhöht jedoch vor allem den Druck auf den Wohnungssektor, da trotz einer steigenden Anzahl an Wohnungen und Wohnfläche vor allem in städtischen Gebieten bezahlbarer Wohnraum für alle ausbleibt (Agora Energiewende 2025: 71). Während in Städten versucht wird, die Nachfrage nach Wohnraum vor allem durch Neubauten zu decken, stehen gerade in ländlicheren Gegenden viele Wohnungen leer (Kenkmann et al. 2024: 15).

Die ungleiche Verteilung von Wohnraum hinsichtlich Alter, Migrationshintergrund, geographischer Lage und Finanzkraft stellt einen wichtigen Faktor sozialer Ungleichheit dar. Besonders zentral sind Einkommens- und Vermögensungleichheiten: Ungefähr die Hälfte des privaten Immobilienvermögens gehört den reichsten 10 Prozent der Haushalte, während nur ca. 3 Prozent auf die ärmere Hälfte entfallen (Kapeller et al. 2024).

Für eine tiefgreifende Dekarbonisierung des Wohnsektors sind Maßnahmen wie die Sanierung alter Gebäude und Wohnungen, die Umsetzung hoher energetischer Standards, der Austausch fossiler Heizsysteme und die Erhöhung der Lebensdauer von Häusern und Mobiliar notwendig (Dittrich et al. 2024, Deutsche Energie-Agentur 2025). Im Jahr 2023 wurden 85,8 Prozent der Ein- und Zweifamilienhäuser sowie 75,6 Prozent der Mehrfamilienhäuser auf Basis fossiler Energieträger beheizt (Deutsche Energie-Agentur 2024: 16). Die jährliche Modernisierungsrate in Bezug auf den Wärmeschutz liegt bei allen Wohngebäuden bei 0,99 Prozent, bei älteren Gebäuden (bis Baujahr 1978) bei 1,43 Prozent (Cischinsky und Diefenbach 2018). Zur Erreichung eines klimaneutralen Gebäudebestands bis 2050 wäre allerdings eine Modernisierungsrate von mindestens 2 Prozent des Gebäudebestandes pro Jahr notwendig (Hermann et al. 2021, Popović und Reichhard-Chahine 2024). Wichtig für die Analyse der Dekarbonisierung des Sektors Wohnen wäre außerdem eine Verbesserung der Datengrundlage

durch eine jährliche, systematische Erfassung des Gebäudebestands.⁷

Eine Priorisierung der Erneuerung besonders sanierungsbedürftiger Gebäude mit schlechter Energieeffizienz (sogenannte „Worst Performing Buildings“), die durch finanzielle Anreize oder ordnungsrechtliche Maßnahmen gefördert werden, ist von besonderer Relevanz, da hier das größte ökologische Problem mit dem höchsten Veränderungspotenzial besteht (Jaeger-Erben et al. 2025a, Sachverständigenkommission für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung 2025: 120).

Angesichts des ungleich verteilten Immobilienbesitzes birgt die staatliche Förderung der Gebäudetransformation erhebliches politisches Konfliktpotenzial. Eine großzügige Förderung würde den Vermögensbestand der reichsten Haushalte mit allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Dies könnte durch die Kopplung von Fördermitteln an die Vermögenssituation der Haushalte vermieden werden – wodurch jedoch die klimapolitische Steuerungswirkung der Förderung sinkt (Kapeller et al. 2024, SVGB 2025: 111). Zudem verschärfen steigende Wohn- und Energiekosten soziale Ungleichheiten. Vor allem Haushalte in schlecht gedämmten und fossil beheizten Gebäuden sind von steigenden Energiepreisen betroffen (SVGB 2025: 110). Eigentumsverhältnisse und Anreizsysteme erschweren die Transformation: Da Sanierungsentscheidungen bei Eigentümer*innen liegen, haben Mieter*innen oft kaum Gestaltungsspielraum. Vermietende tragen oft hohe Investitions- und Transaktionskosten, profitieren jedoch nicht direkt von Energieeinsparungen. Mieter*innen spüren aber oftmals die Energieeinsparungen, erleben aber oftmals durch Modernisierungsumlagen erhebliche Mieterhöhungen, die insbesondere finanzschwache Haushalte kaum stemmen können (Kenkmann et al. 2024). Diese Dynamiken treiben Gentrifizierungsprozesse voran, verschärft durch die zunehmende Finanzialisierung von Wohnraum (siehe z.B. Heeg 2022). Politische Instrumente wie ein ökologischer Mietspiegel⁸ könnten gegensteuern, werden jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingesetzt (Kenkmann et al. 2024, Jaeger-Erben et al. 2025a: 104).

Ebenso entscheidend wären eine Reduktion der Wohnfläche pro Person, eine deutliche Verringerung der Bauaktivitäten und klimafreundliches Bauen, etwa durch gemeinschaftliches Wohnen und den Einsatz nachhaltiger Baustoffe (Dittrich et al. 2024, Deutsche Energie-Agentur 2025). Entwicklungen hin zu gemeinschaftlichen Wohnformen

7 Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen. o.J. *Stichwort: Sanierungsquote*. <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/themen/bauen-und-sanieren/stichwort-sanierungsrate.php> (abgerufen 17.06.2025).

8 „Ein ökologischer Mietspiegel preist die energetische Effizienz des Gebäudes mit in den Mietspiegel ein. Mieterhöhungen wären dann nur bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete möglich und Mieter*innen so vor zu hohen Kosten geschützt. Wohnungen mit einem höheren energetischen Standard könnten wiederum mit einer Miete versehen werden, die über der ortsüblichen Vergleichsmiete liegt, womit Investitionsanreize für Vermieter*innen geschaffen werden.“ (Jaeger-Erben et al. 2025b: 21)

und flächensparenden Wohnkonzepten stellen bislang allerdings eher vereinzelte Prozesse dar. Auch die (Re-)Kommunalisierung von Wohnraum, um die Preisentwicklung auf dem Markt zu deckeln, verläuft schleppend (Kenkmann et al. 2024). Die politische und mediale Debatte um die Wärmewende wird derzeit von technisch-ökonomischen Lösungen dominiert, während sozial-ökologische Transformationspfade, die an den Bedürfnissen der Bewohner*innen ansetzen und auf Verhaltensänderungen und klimafreundlichen Konsum durch Reduktion und Suffizienz⁹ abzielen, weitgehend übergangen werden (SVGB 2025: 116). Zudem haben die jüngsten politischen Konflikte – etwa im Zusammenhang mit dem Gebäudeenergiegesetz – sowie der aktuelle anti-ökologische Backlash die gesellschaftliche Unterstützung für Veränderungen im Wohnungswesen deutlich geschwächt (Kapitel 3 und 5).

Insgesamt zeigt der Wohnsektor ambivalente Dynamiken in Bezug auf die Dekarbonisierung. Einerseits führen bedeutende Effizienzsteigerungen bei Energie- und Heizsystemen, der Ausbau klimafreundlicher Technologien sowie die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien zu einer Verringerung der Emissionen. Andererseits relativieren Rebound-Effekte diese Fortschritte, etwa durch steigende Wohnflächen und höheren Ausstattungsgrad. Hinzu kommen unzureichende politische Maßnahmen und Instrumente zur Förderung klimafreundlicher und sozialgerechter Umstellungen im Konsummuster – etwa progressive Einkommens- und Vermögenssteuern oder finanzielle Anreize zur energetischen Sanierung besonders sanierungsbedürftiger Gebäude mit schlechter Energieeffizienz – sowie Konflikte um klimabezogene Regulierung, wie im Kontext des Gebäudeenergiegesetzes. Diese Faktoren hemmen die Dekarbonisierung des Wohnsektors. Zudem spiegeln sich breitere soziale Ungleichheiten in den Konsummustern wider, was die Resonanzfähigkeit der Klimawende erheblich einschränkt.

Sektor 2: Strom

Strom und Energie stellen nicht nur abstrakte materielle Ressourcen dar; sie sind auch immer in soziale Praktiken eingebettet. Ihre Entwicklung kann nur im Zusammenhang mit diesen Praktiken verstanden werden (Shove und Walker 2014). Wir betrachten daher die Sektoren Wohnen, Strom und Mobilität als miteinander verflochtene Systeme und nehmen auch übergreifende Dynamiken in den Blick. Die Unterscheidung der Sektoren in diesem Abschnitt dient der Analyse.

Sogenannte „energiebedingte Emissionen“ entstehen durch die Nutzung von fossilen Energieträgern wie Kohle, Erdgas oder Erdöl zur Erzeugung von Strom oder Wärme. Im Jahr 2022 machten diese rund 85 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen in Deutschland aus.¹⁰ Der Stromverbrauch in Deutschland ist seit Beginn der 1990er Jahre trotz einer erhöhten Energieeffizienz relativ konstant geblieben, mit einer Steigerung von 551 auf 569 TWh zwischen 1990 und 2021 sowie einem Rückgang von 569 auf 521 TWh zwischen 2021 und 2023.¹¹ Die direkten CO₂-Emissionen pro Kilowatt Strom sind deutlich gesunken, wozu der Ausbau erneuerbarer Energien einen wichtigen Beitrag leistete. Der Rückgang im Jahr 2023 ist zum Teil auf die Corona-Pandemie und die Gasknappheit infolge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine zurückzuführen.¹² Dieser Trend zur Emissionsreduktion setzte sich auch 2024 in Form neu genehmigter Wind- und PV-Projekte fort (Agora Energiewende 2025). Im Jahr 2024 stammten 57,1 Prozent der Bruttostromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen, 2019 waren es nur 39,7 Prozent.¹³ Dennoch lassen sich im Sektor auch rückläufige Tendenzen beobachten, gerade im Bereich des Baus neuer Kraftwerke und der Erschließung neuer Gasvorkommen.¹⁴

Die Konsumententwicklungen des Stromsektors sind stark mit den Nachfragetendenzen anderer Sektoren verknüpft. Beispielsweise werden mehr als zwei Drittel des Endenergieverbrauchs in privaten Haushalten für Raumwärme verwendet, rund ein Fünftel entfällt auf Strom¹⁵. Im Jahr 2024 stammten 18,1 Prozent des Energieverbrauchs für Wärme aus erneuerbaren Quellen – dies sind nur

9 Für aktuelle Diskussionen von und Ansätze zur Suffizienz, siehe Hartmann (2024), Beyeler und Jaergen-Erben (2025).

10 Umweltbundesamt. 2024. *Energiebedingte Emissionen von Klimagasen und Luftschadstoffen*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energiebedingte-emissionen#quotenergiebedingte-emissionenquot> (abgerufen 17.06.2025).

11 Umweltbundesamt. 2025. *Stromverbrauch*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/stromverbrauch#entwicklung-des-stromverbrauchs> (abgerufen 17.06.2025).

12 Umweltbundesamt. 2025. *Energieverbrauch privater Haushalte*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/energieverbrauch-privater-haushalte#endenergieverbrauch-der-privaten-haushalte> (abgerufen 17.06.2025).

13 Statistisches Bundesamt. 2024. *Bruttostromerzeugung in Deutschland*. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Energie/Erzeugung/Tabellen/bruttostromerzeugung.html>.

14 Bundesregierung stimmt Gasförderung vor Borkum zu. 02.07.2025. <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/bundeskabinett-gasfoerderung-borkum-100.html>

15 Umweltbundesamt. 2025. *Energieverbrauch privater Haushalte*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/energieverbrauch-privater-haushalte#endenergieverbrauch-der-privaten-haushalte> (abgerufen 17.06.2025).

etwa 3 Prozent mehr als im Jahr 2020¹⁶. Neben der Reduktion des Stromverbrauchs und der Ersetzung von fossil- durch erneuerbar-erzeugtem Strom, gilt die Verbesserung von Effizienzstandards für elektrische Geräte als eine wichtige Maßnahme für die Klimawende¹⁷. Im Zuge der Digitalisierung erhöht sich allerdings die indirekte Nachfrage nach Strom – gerade die Nutzung von Künstlicher Intelligenz beansprucht hohe Rechenkapazitäten, was einen gesteigerten Strombedarf zur Folge hat (International Energy Agency 2024: 186–188). Nicht zu vernachlässigen ist der Effekt zunehmender Hitzewellen. Zur Reduktion gesundheitlicher Risiken werden passive Kühlmethode zunehmend durch strombetriebene Klimaanlage ersetzt – ein Wandel sozialer Praktiken, der bestehende Routinen und Kompetenzen verändert und den Stromverbrauch erhöht (International Energy Agency 2024: 189–190).

Ökostromtarife stellen eine Möglichkeit dar, durch welche Verbraucher*innen den Ausbau erneuerbarer Energien fördern und Emissionen senken können (Bundesnetzagentur 2023). Dieser Strategie liegt eine ökomodernistische Handlungslogik zugrunde, die die Verantwortung für klimapolitisches Handeln auf die individuelle Ebene verlagert. Zudem ist der Begriff Ökostrom nicht geschützt – auch wenn Label wie „Grüner Strom“ und „ok-power“ die Förderung neuer regenerativer Anlagen zusichern.¹⁸ Der Marktanteil von gelabelten Ökostromtarifen ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen, vor allem bei privaten Haushalten (Bundesnetzagentur 2023). Dieser Anstieg deutet darauf hin, dass hier durchaus ein Potenzial zur Unterstützung der Dekarbonisierung des Stromsektors besteht. Der Konsum von Ökostrom ist jedoch nicht für alle Teile der Gesellschaft zugänglich, sondern an sozioökonomische Ressourcen und soziale Milieus gebunden. Ökostrom wird vor allem von einkommensstarken, gebildeten Haushalten gewählt, wobei soziale Netzwerke und die Überzeugung individueller Wirksamkeit entscheidend sind (Hauser et al. 2019: 232). Der steigende Konsum von Ökostrom ist daher noch nicht ausreichend für die Klimawende und kann eher als Privileg und Distinktionspraktik bestimmter sozialer Milieus verstanden werden (Neckel 2018, Anantharaman 2022).

Eine maßgebliche regulatorische politische Antwort auf die steigende Stromnachfrage ist die sogenannte **Sektorenkopplung**: die Vernetzung von Strom, Wärme, Mobilität und Industrie, welche den Weg von fossilen Energieträgern hin zu erneuerbaren Alternativen ebnet (Wietschel et al. 2018). Dies umfasst sowohl den Verbrauch als auch die Energieträger und -formen selbst sowie die zugehörige Infrastruktur. Durch die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen können auch in den Bereichen Verkehr und Wärmeversorgung CO₂-Emissionen gesenkt werden¹⁹ (Korzynietz et al. 2022). Das primäre Ziel der Sektorenkopplung ist die Treibhausgasreduzierung, sekundäre Ziele sind u. a. zur Flexibilisierung des Energiesystems und dessen Energieeffizienzsteigerung beizutragen sowie die optimale Nutzung des verfügbaren (schwankenden) Angebots erneuerbarer Energien. Daher stellt die Sektorenkopplung einen Weg dar, um das Energiesystem durch die Förderung regionaler Nutzung und überregionalem Ausgleich resilienter zu gestalten. Dies erfordert die Umsetzung integrierter politischer Instrumente sowie eine breite gesellschaftliche Trägerschaft (Aykut et al. 2019). Hindernisse in der Umsetzung sind vor allem politischer, regulatorischer und infrastruktureller Natur (Aykut et al. 2019). Auch wenn in der letzten Legislaturperiode des Bundestages (2021–2024) einige regulatorische Änderungen angestoßen worden sind (z. B. „Wind-an-Land“ Gesetz), gibt es aufgrund einer Diskurs- und Politikverschiebung nach rechts zunehmend Schwierigkeiten, für die Sektorenkopplung notwendige Gesetzesänderungen politisch umzusetzen (z. B. Gebäudeenergiegesetz) (Gornig und Kemfert 2024, Haas et al. 2025).

Eine weitere zentrale Herausforderung an der Schnittstelle zwischen den Sektoren Strom und Wohnen ist **Energiearmut**.²⁰ Energiearmut entsteht durch das Zusammenwirken von hohen Energiekosten, geringem Einkommen und niedriger Energieeffizienz (SVGB 2025: 113). Nach Definition des Öko-Instituts gelten Haushalte als betroffen von Energiearmut, wenn sie in ineffizient fossil beheizten Wohnungen leben und mindestens doppelt so viel für Wärme ausgeben müssen wie der Durchschnitt – insgesamt sind das etwa 3,1 Millionen oder 7 Prozent der Haushalte in Deutschland (Deutsche

16 Umweltbundesamt. 2025. *Energieverbrauch für fossile und erneuerbare Wärme*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energieverbrauch-fuer-fossile-erneuerbare-waerme> (abgerufen 17.06.2025).

17 Umweltbundesamt. 2025. *Stromverbrauch*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/stromverbrauch#entwicklung-des-stromverbrauchs> (abgerufen 17.06.2025).

18 Umweltbundesamt. 2024. *Mit Ökostrom das Klima schützen*. <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/haushalt-wohnen/oekostrom#so-konnen-sie-ihre-stromnutzung-umweltbewusster-gestalten> (abgerufen 17.06.2025).

19 Dazu gehört zum einen die direkte Stromnutzung, wie Strom für Wärme (Power-to-Heat/ Wärmepumpe) oder Elektromobilität, zum anderen die indirekte Nutzung über Power-to-X, etwa mit Wasserstoff (Power-to-Gas) oder synthetischen Kraftstoffen (Power-to-Liquid) (Wietschel et al. 2018).

20 Energiearmut bezeichnet „... den fehlenden Zugang eines Haushalts zu essenziellen Energiedienstleistungen, wenn mit diesen Dienstleistungen ein grundlegendes und angemessenes Maß an Lebensstandard und Gesundheit sichergestellt wird, einschließlich einer angemessenen Versorgung mit Wärme, Warmwasser Kälte und Beleuchtung sowie Energie für den Betrieb von Haushaltsgeräten ...“ (EU-Energieeffizienzrichtlinie, Art.2 Nr. 52 EED)

Energie-Agentur 2024: 10). Energiearmut betrifft Frauen in besonderem Maße, da sie mehr unbezahlte Sorgearbeit, oft in der Wohnung, leisten und daher einen höheren Energiebedarf haben. Alleinerziehende, Rentnerinnen und Geringverdienerinnen waren bereits vor dem deutlichen Anstieg der Energiepreise 2022/23 überdurchschnittlich von diversen Formen von Armut betroffen, was auch eine verringerte soziale und ökonomische Teilhabe zur Folge hat (SVGB 2025: 112).

Die Dekarbonisierung des Stromsektors bleibt hinter dem Erforderlichen zurück und ist unzureichend mit den Sektoren Wohnen und Mobilität koordiniert – obwohl eine sektorübergreifende Transformation zentral für die Klimawende ist. Trotz erhöhter Energieeffizienz lässt sich keine erhebliche Senkung des gesamten Stromverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen beobachten. Die positive Dynamik bei erneuerbaren Energien zeigt, dass in der Erreichung der Dekarbonisierung politische und regulatorische Rahmenbedingungen eine zentrale Rolle spielen. Als Hindernisse für eine tiefe Dekarbonisierung des Stromsektors gelten die temporäre Erhöhung von Kohleinsatz durch den Anstieg der Gaspreise sowie die Veränderungen in der Haltung zu Kernenergie und derzeitige politische Konflikte und Unsicherheiten auf der internationalen und nationalen Ebene (Icha und Lauf 2025, siehe Kapitel 5).

Sektor 3: Mobilität

Die Emissionen des Mobilitätssektors werden vor allem durch den Verkehr privater Haushalte mit dem Flugzeug und dem Auto verursacht. Diese stehen im Zusammenhang mit dem Berufs-, Ausbildungs- und Geschäftsverkehr (sogenannter arbeitsbezogener Verkehr) sowie mit Fortbewegung für Urlaub und Freizeit. Sie verursachen einen hohen Energieverbrauch und erhebliche CO₂- und Stickoxid-Emissionen, die sich negativ auf Klima und Gesundheit auswirken.

Für die Transformation des Mobilitätssektors spielen infrastrukturelle, sozioökonomische und soziokulturelle Faktoren zentrale Rollen (Bohmann und Küçük 2024). Derzeit sind zwar einige

Entwicklungen hin zu umweltfreundlicheren Fortbewegungsformen zu beobachten (siehe unten), gleichzeitig bestehen weiterhin strukturelle Herausforderungen, die einer breiteren Nutzung und Ausweitung dieser Mobilitätsformen im Weg stehen. So ist der Mobilitätssektor in Deutschland durch einen hohen Motorisierungsgrad geprägt.²¹ Analysen des Pro-Kopf-CO₂-Fußabdrucks nach Einkommensdezilen zeigen, dass gerade im Mobilitätssektor die größten Ungleichheiten bestehen – vor allem aufgrund emissionsintensiver Flugreisen (Bohmann und Küçük 2024). Opposition gegen Maßnahmen wie das Tempolimit, veraltete und unterfinanzierte klimafreundlichere Infrastrukturen (z.B. Bahn und Radwege) (Rudolph et al. 2023) und soziokulturelle Faktoren sowie Lock-in-Effekte im Zusammenhang mit der Nutzung von Autos behindern Veränderungen. Auch geschlechtsspezifische kulturelle Prägungen – etwa „Petro-Maskulinität“²² – und Machtstrukturen verstärken fossile Lock-ins (Daggett 2018, Plananska et al. 2023).

Positiv zu vermerken sind Effizienzgewinne. Pkw verursachen heute pro gefahrene Kilometer geringere Emissionen als früher – kilometerbezogene CO₂-Emissionen sanken seit 1995 um 13 Prozent, andere Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickstoffoxide gingen noch deutlicher zurück – was auf strengere Abgasnormen, bessere Kraftstoffqualität und Elektromobilitätsförderung zurückzuführen ist.²³ Der Bestand an Elektro- und Hybridfahrzeugen stieg zwischen 2021 und 2025 deutlich; 2023 übertrafen Elektro-Pkw-Neuzulassungen erstmals Diesel-Neuzulassungen. Dennoch stiegen die Gesamtemissionen des Pkw-Verkehrs bis 2019, da der Fahrzeugbestand seit 2008 um 19,8 Prozent wuchs und SUVs und Geländewagen deutlich zunahm (siehe Abb. 14).²⁴ Soziale Ungerechtigkeiten manifestieren sich in räumlich differenzierten Belastungen: Während benachteiligte Stadtteile unter Verkehrsemissionen leiden, führt Mobilitätsarmut²⁵ in ländlichen Räumen zum „Zwang zum Auto“ (SVGB 2025: 102). Diese Ungleichheiten schaffen gesellschaftliche Widerstände gegen klimafreundliche Verkehrspolitik und erschweren die Resonanzfähigkeit der Klimawende erheblich (Kapitel 3).

21 Umweltbundesamt. 2025. *Mobilität privater Haushalte*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad> (abgerufen 17.06.2025).

22 „Petro-Maskulinität“ beschreibt in diesem Zusammenhang die Verflechtung von Männlichkeit und fossilen Brennstoffen, die historische Rolle fossiler Brennstoffsysteme bei der Stützung patriarchalischer Herrschaftsformen und die Nutzung fossiler Brennstoffe als gewalttätige Kompensationspraxis als Reaktion auf Geschlechter- und Klimaprobleme (Daggett 2018).

23 Umweltbundesamt. 2025. *Emissionen des Verkehrs*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionendes-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> (abgerufen 17.06.2025).

24 Umweltbundesamt. 2025. *Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#stark-steigende-tendenz-bei-suvs-und-gelandewagen> (abgerufen 17.06.2025).

25 Mobilitätsarmut bezeichnet einen „eingeschränkten Zugang zu grundlegenden sozioökonomischen Tätigkeiten und Dienstleistungen wie Beschäftigung, Bildung oder Gesundheitsversorgung für benachteiligte Personen und Haushalte“ (SVGB 2025: 104, in Anlehnung an Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060)

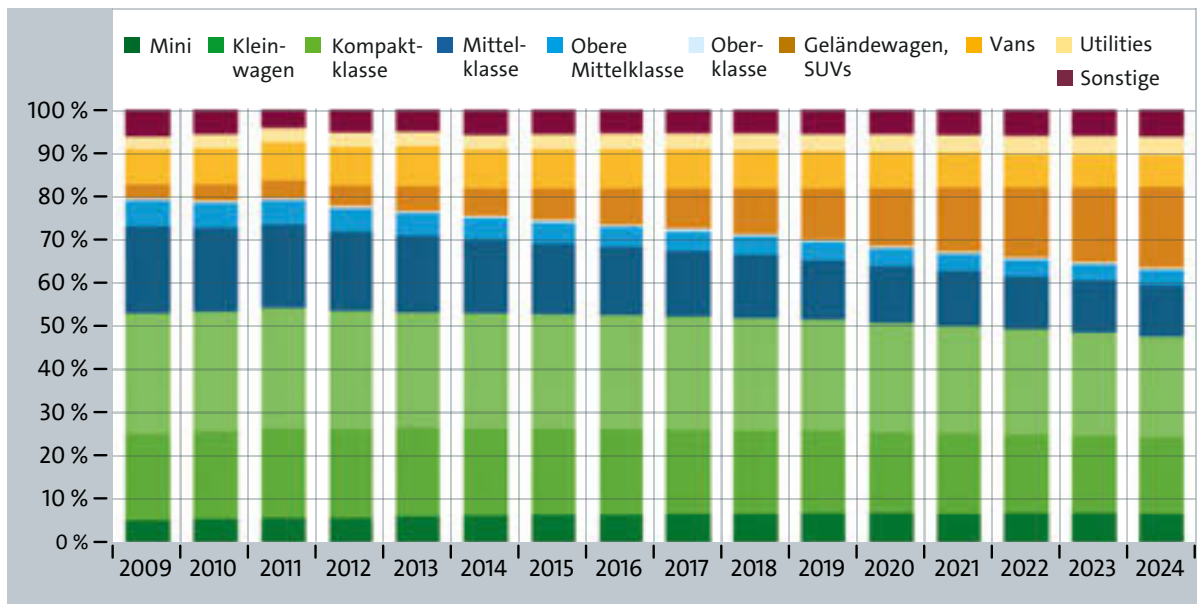


Abb. 14: Pkw-Bestand nach Segmenten. Quelle: Umweltbundesamt 2025²⁶

Autonormativität²⁷ stellt ein zentrales Hindernis für den Wandel von Mobilitätsstrukturen dar. Das Auto fungiert als „Norm-Fortbewegungsmittel“, während alle anderen Verkehrsformen als nachrangig behandelt werden (SVGB 2025: 102). Die Norm zeigt sich in ungleicher Ressourcenverteilung – mehr Fläche, Investitionen und Subventionen fließen systematisch in die Automobilität, während Folgekosten externalisiert werden. Verstärkt wird dies durch eine Verkehrsplanung, die sich einseitig an männlich geprägten Erwerbsmustern orientiert und die komplexen Wegeketten der Sorgearbeit vernachlässigt (von Heesen 2025). Diese Planungslogik reproduziert Geschlechterungleichheiten und verhindert nachhaltige Mobilitätslösungen (SVGB 2025: 102). Datendefizite in der Mobilitätsplanung verstärken diese Muster. Die unzureichende Erfassung von sorgearbeitsbedingten Wegeketten²⁸ und Mobilitätsarmut perpetuiert eine Planungslogik, die strukturell gegen nachhaltige und inklusive Mobilitätslösungen wirkt (SVGB 2025: 102).

Der Luftverkehr in Deutschland weist einen spürbaren Anstieg sowohl bei den Flugbewegungen als auch bei den damit verbundenen Emissionen auf. Deutsche Hauptverkehrsflughäfen zählten 2024 rund 199,5 Millionen Fluggäste – ein Anstieg

von etwa 60 Prozent im Vergleich zu 2020 und 7,7 Prozent gegenüber 2023²⁹. Auch wenn das Reiseaufkommen noch 12 Prozent unter dem Rekordjahr 2019 liegt, lässt sich seit 2021 ein deutlicher Wiederanstieg des Luftverkehrs beobachten – der „Corona-Effekt“ ist verpufft. Dieser Trend ist vor allem auf das starke Wachstum im internationalen Flugverkehr zurückzuführen. Während der innerdeutsche Luftverkehr weiterhin deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau bleibt (–48,5 Prozent gegenüber 2019), stieg der Auslandsverkehr seit 2021 kontinuierlich an. Bemerkenswert sind auch die hohe Zahl und der Anstieg von Privatjet-Flügen in Deutschland. Die 58.424 von Deutschland ausgehenden Privatjet-Flüge im Jahr 2022 verursachten rund 208.600 Tonnen CO₂, was dem durchschnittlichen Jahresausstoß von etwa 130.000 Pkw entspricht³⁰ (Faber und Raphaël 2023). Im Vergleich zu 2020 bedeutet dies einen Anstieg von 78 Prozent, gegenüber 2021 einen Anstieg von 43 Prozent. Die am häufigsten geflogene innerdeutsche Strecke war Berlin–Köln, eine Verbindung, die mit dem ICE in weniger als viereinhalb Stunden zurückgelegt werden kann (Faber und Raphaël 2023: 40).

Umweltfreundlichere Fortbewegungsformen umfassen den Zugverkehr, den öffentlichen

26 Umweltbundesamt. 2025. *Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#stark-steigende-tendenz-bei-suvs-und-gelandewagen> (abgerufen 17.06.2025).

27 Goel, U.; Mausolf, U.. 2022. *Autonormativität. Warum Autos unser Leben bestimmen*. <https://nordost.vcd.org/startseite/detail/autonormativitaet-warum-autos-unser-leben-bestimmen> (abgerufen 27.09.2025)

28 z. B. durch die Aufteilung in verschiedene Kategorien (Begleit-, Einkaufs- und Erledigungswege). Erst bei Zusammenfassung wird das Ausmaß von sorgearbeitsbedingten Wegen sichtbar, zudem erschweren komplexe Wegeketten die eindeutige Zuordnung.

29 Statistisches Bundesamt. 2025. *Personenverkehr*. https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/_inhalt.html#_6g8d4xjv7 (abgerufen 18.06.2025)

30 Greenpeace. 2024. *Greenpeace-Analyse: Zahl der Privatjet-Flüge in Deutschland steigt rasant*. <https://presseportal.greenpeace.de/224494-greenpeace-analyse-zahl-der-privatjet-fluge-in-deutschland-steigt-rasant>

Nahverkehr, Fahrradfahren und zu Fuß gehen. Das städtische Schnell- und Straßenbahnnetz wuchs zwischen 2004 und 2014 um 44 Prozent, von 5.177 auf 7.445 km, und ging bis 2019 wieder auf 6.098 km zurück (-18 Prozent)³¹. Im Jahr 2023 wurde das sogenannte „Deutschlandticket“ eingeführt, das für 49 Euro pro Monat unbegrenzte Fahrten im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet ermöglicht³². Das Deutschlandticket geht auf das 9-Euro-Ticket aus dem Sommer 2022 zurück, welches über einen Zeitraum von drei Monaten angeboten wurde. Damals wurden rund 52 Millionen Tickets verkauft. Die erhöhte Nachfrage zeigte die Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes und der eingesetzten Fahrzeuge deutlich auf (Rudolph et al. 2023, Liebensteiner et al. 2024, Motzer et al. 2024). Laut einer aktuellen Studie habe das Deutschlandticket entgegen des medialen Narrativs nur wenig bis gar keinen messbaren Neuverkehr erzeugt (Koch et al. 2025). Gleichwohl bestätigte sich eine Verlagerung vom Pkw hin zum öffentlichen Verkehr – der Anteil der vom Auto auf das Deutschlandticket umgestiegenen Fahrten, gemessen an allen Deutschlandticket-Fahrten, läge zwischen mindestens 12 Prozent und 16 Prozent (Koch et al. 2025). Insbesondere entfaltete das Ticket sein volles Potenzial dort, wo eine ausreichende ÖPNV-Infrastruktur vorhanden ist, während strukturelle Angebotsdefizite, insbesondere im ländlichen Raum, bestehen bleiben (Koch et al. 2025).

Bzüglich des Fahrradfahrens gibt es in Deutschland widersprüchliche Entwicklungen. Der aktuelle Bericht *Mobilität in Deutschland (MiD)* (infas et al. 2025) zeigt, dass der Anteil des Radverkehrs in Deutschland zwischen 2008 und 2023 mit 11 Prozent konstant geblieben ist. In absoluten Zahlen hingegen ist das tägliche Fahrradverkehrsvolumen deutlich gestiegen – von 96 auf 118 Millionen Kilometer – und erreicht damit einen neuen Höchstwert in dem gleichen Zeitraum. Der Bericht zeigt außerdem, dass trotz des Anstiegs des Fahrradbestands auf rund 81 Millionen Fahrräder der Anteil der Personen mit mindestens einem verfügbaren Fahrrad weitgehend konstant bleibt, sodass der Zuwachs im Bestand primär auf eine Zunahme des Mehrfachbesitzes zurückzuführen ist (infas et al. 2025: 12). Dies verdeutlicht, dass die zunehmende Fahrradnutzung nicht unbedingt eine Veränderung des Modal Split bedeutet. Dass insgesamt mehr Kilometer zurückgelegt werden, ist ein Ausdruck steigenden Konsums.

Insgesamt zeigen die Veränderungen im Mobilitätssektor, dass einerseits umweltfreundlichere

Alternativen wie der öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad an Bedeutung gewinnen, andererseits emissionsintensive Formen des Auto- und Flugverkehrs weiter zunehmen und somit ein erhebliches Hindernis für die Dekarbonisierung in Deutschland darstellen. Die Dekarbonisierung des Mobilitätssektors stößt hauptsächlich auf eine Reihe struktureller Hindernisse, die sich als hartnäckige Muster manifestieren und die notwendige Transformation behindern. Sie scheitert derzeit nicht primär an technischen Grenzen, sondern an der Reproduktion gesellschaftlicher Machtverhältnisse und normativer Strukturen, die eine automobilen, männlich-zentrierte Mobilitätskultur stabilisieren und alternative Entwicklungspfade blockieren, weshalb keine Anzeichen für eine grundlegende Mobilitätswende erkennbar sind. Zudem verhindert die sektorale Fragmentierung der Verkehrspolitik integrierte Lösungsansätze. Die Aufteilung von verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, ÖPNV) auf verschiedene administrative Zuständigkeiten führt zu Einzelmaßnahmen statt tiefgreifenden sozial-ökologischen Transformationen. Das zeigt sich exemplarisch im Klimaschutzprogramm 2023, das hauptsächlich auf technische Lösungen und fiskalische Instrumente setzt, während strukturelle und verhaltensändernde Maßnahmen ausbleiben (SVGB 2025: 100)

Sektor 4: Ernährung

Das Ernährungsverhalten hat einen erheblichen Einfluss auf Treibhausgasemissionen. Besonders tierische Produkte zählen zu den Haupttreibern der Emissionsentwicklung. Sie sind für rund 75 Prozent der ernährungsbedingten Emissionen verantwortlich (Deutsche Gesellschaft für Ernährung 2024: 26). Zentral sind dabei Methanemissionen aus der Tierhaltung (insbesondere durch Fermentation sowie die Lagerung und Ausbringung von Gülle und Festmist) und Lachgasemissionen aus landwirtschaftlich genutzten Böden infolge der Verwendung von stickstoffhaltigen Düngemitteln.³³ Im Rahmen dieser Analyse richtet sich der Fokus auf die Dynamiken des Konsums bzw. der Nachfrage im Bereich Lebensmittel.

Seit den 1990er Jahren ist in Deutschland ein kontinuierlicher Rückgang des Fleischkonsums – insbesondere von Schweinefleisch – sowie von Frischmilchprodukten zu beobachten (Deutsche Gesellschaft für Ernährung 2024: 31–47). Im Zeitraum von 2012 bis 2022 zeigen Trendanalysen zum Lebensmittelverbrauch, dass der Konsum von rotem Fleisch um 20 Prozent, der von Fleischerzeugnissen

31 Umweltbundesamt. 2025. *Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#lange-der-verkehrswege>

32 Der Preis des Deutschlandtickets stieg zum Januar 2025 auf 58 Euro, ab Januar 2026 wird es 63 Euro kosten (Deutschlandfunk. Das Deutschlandticket wird ab 2026 teurer. 18.09.2025. <https://www.deutschlandfunk.de/deutschlandticket-finanzierung-kosten-bilanz-100.html>)

33 Umweltbundesamt. 2025. *Beitrag der Landwirtschaft zu den Treibhausgas-Emissionen*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/land-forstwirtschaft/beitrag-der-landwirtschaft-zu-den-treibhausgas>.

um 19 Prozent und der von Frischmilcherzeugnissen um 9 Prozent gesunken ist (Deutsche Gesellschaft für Ernährung 2024: 31–47; siehe Abb. 15). Im Jahr 2024 ist der Fleischverzehr in Deutschland jedoch leicht gestiegen: Insgesamt wurden 4,44 Millionen Tonnen konsumiert – ein Anstieg von 0,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch die

Nettofleischproduktion legte erstmals seit 2016 wieder zu, das Schlachtgewicht stieg um 1,4 Prozent. Den stärksten Zuwachs verzeichnete Schweinefleisch (+1,9 Prozent), gefolgt von Hühnerfleisch (+1,3 Prozent) sowie Rind- und Kalbfleisch (+1,1 Prozent) (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2024; siehe Abb. 16).

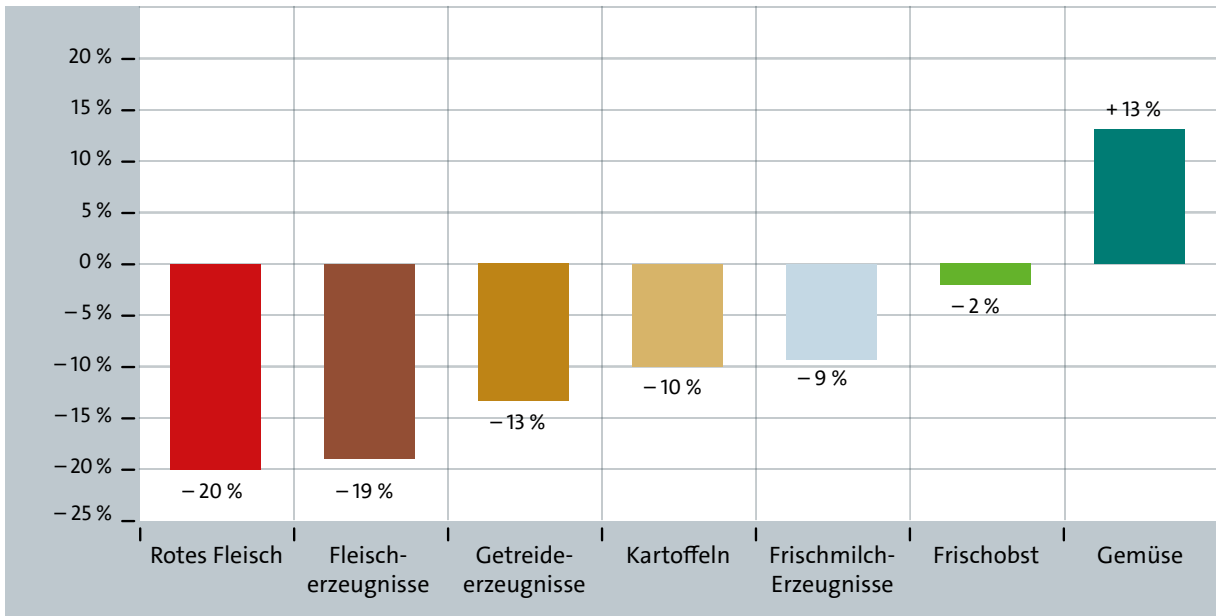


Abb. 15: Trends im Lebensmittelverbrauch (2012–2022). Quelle: Deutsche Gesellschaft für Ernährung, 2024

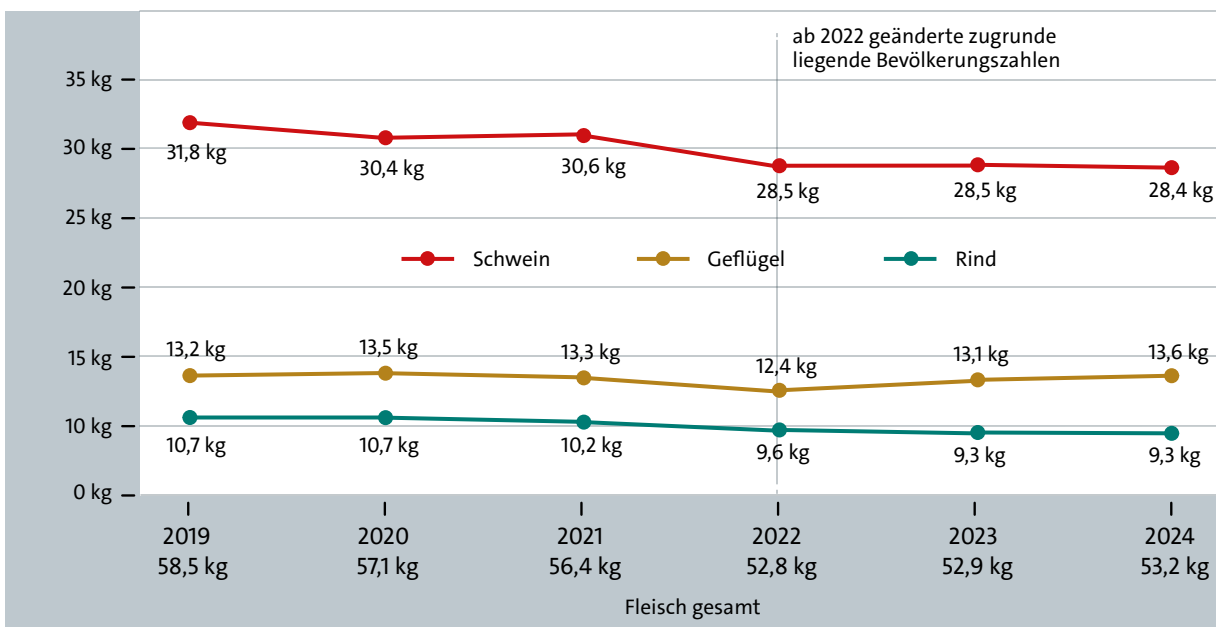


Abb. 16: Fleischkonsum in Kilogramm Schlachtgewicht pro Kopf (2019–2024) Quelle: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (o.J.)³⁴

34 Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. o.J. *Fleisch: Die Versorgungsbilanz Fleisch informiert Sie über die wichtigsten Zahlen zu Erzeugung, Handel und Versorgung mit Fleisch in Deutschland.* <https://www.bmel-statistik.de/ernaehrung/versorgungsbilanzen/fleisch>

Wie in den anderen Sektoren wird der Konsum von Lebensmitteln stark von sozioökonomischen und kulturellen Faktoren, sowie Alltagspraktiken beeinflusst (Bourdieu 1984, Warde 2014, Rau 2024). Besonders Frauen, junge Menschen, höher Gebildete sowie Stadtbewohner*innen und Alleinlebende entscheiden sich häufiger für fleischarme oder fleischfreie Ernährung (Mensink et al. 2016, Koch et al. 2019, Perino und Schwirplies 2022). Laut dem aktuellen Ernährungsreport des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (2024) ernähren sich 41 Prozent der Befragten flexitarisch, das heißt, sie essen bewusst nur gelegentlich Fleisch und Wurst. Wie bereits im Jahr 2023 geben 8 Prozent an, sich vegetarisch zu ernähren. Der Anteil der Personen, die täglich zu vegetarischen oder veganen Alternativen greifen, ist seit 2020 von 5 auf 10 Prozent gestiegen (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2024: 8). Vor allem bei jüngeren Menschen stehen diese Alternativen häufiger auf dem Speiseplan. Deutschland ist der größte Markt für pflanzenbasierte Ersatzprodukte tierischer Lebensmittel in Europa und wächst weiter. Im Zeitraum 2022 bis 2023 stieg die verkaufte Gesamtmenge pflanzlicher Lebensmittel um 11 Prozent (GFI Europe 2024). Auch der Marktanteil von Bio- und Fairtrade-Lebensmitteln wächst seit 2008 kontinuierlich und deutlich an.³⁵ Der Konsum von Bioprodukten wird vor allem durch Tierschutz und Gesundheitsbewusstsein motiviert. Als zentrale Hürden beim Kauf gelten vor allem die Preise sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit entsprechender Produkte.³⁶

Die Dynamiken des Lebensmittelkonsums weisen auf ein Phänomen hin, das nicht nur in Deutschland zu beobachten ist: Der Konsum klimafreundlicherer Produkte ist oft ein Privileg und eine Distinktionspraktik bestimmter sozialer Milieus (Neckel 2018, Anantharaman 2022, Blaas und Stotten 2025). Wird die ökologische Transformation als individuelles Problem bzw. „Alltagsaufgabe“ gerahmt, verstärkt dies Ungleichheiten und verringert auch die breite Resonanzfähigkeit der Klimawende, da nachhaltige Ernährung oft mit erhöhtem zeitlichem, mentalem und finanziellem Aufwand verbunden ist (SVGB 2025: 129). Der sogenannte Gender Foodwork Gap beschreibt, dass Frauen systematisch mehr Ernährungsarbeit leisten und ihnen auch die Hauptverantwortung für klimafreundliche Konsumententscheidungen zugeschrieben

wird³⁷ (SVGB 2025: 129). Frauen mit geringem Einkommen sind mehrfach betroffen, da sie tendenziell eher Verantwortung für nachhaltige Ernährung übernehmen, weniger finanzielle Ressourcen haben und den Großteil der Ernährungsarbeit leisten. Grundsicherung reicht nicht zur Finanzierung einer gesunden und klimafreundlichen Ernährung (SVGB 2025: 128). Armut führt also zu ungesunden und umweltbelastenderen Ernährungsstilen – nicht aus bewusster Entscheidung, sondern durch strukturelle Zwänge (Augustin 2020).

Von politischer Seite werden diese sozialen Dimensionen und strukturellen Rahmenbedingungen allerdings oft vernachlässigt. Maßnahmen für mehr Ernährungsgerechtigkeit und gegen Lebensmitteldeprivation (siehe z.B. Raab 2023) werden nicht systematisch umgesetzt. Handlungsansätze, die nur auf individuelles Verhalten zielen, reproduzieren Geschlechterrollen und soziale Stigmatisierung. Alternative Ernährungsnetzwerke (wie z.B. Foodcoops, Gemeinschaftsküchen) finden in Politik und Öffentlichkeit kaum Beachtung. Bemerkenswert ist auch, dass soziale Ungleichheiten bei der Ernährung bzw. beim Lebensmittelkonsum in Deutschland weder im BMEL-Ernährungsreport 2024 noch im Ernährungsbericht der Deutschen Gesellschaft für Ernährung thematisiert werden (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2024, Deutsche Gesellschaft für Ernährung 2024). Während der erste Bericht keine Aspekte sozialer Ungleichheit thematisiert und lediglich darauf hinweist, dass Preise bei der Auswahl von Lebensmitteln eine untergeordnete Rolle gegenüber anderen Faktoren spielen (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2024: 13), enthält der zweite immerhin ein Kapitel zur Ernährungs- und Gesundheitssituation von Familien mit minderjährigen Kindern in Armutsgefährdung, ohne jedoch explizit auf Ungleichheiten im Ernährungsbereich einzugehen (Deutsche Gesellschaft für Ernährung 2024: 155–188). Der Mangel an Daten zur Ernährungsunsicherheit und an systematischen Bewertungen sozialer Ungleichheiten beim Lebensmittelkonsum ist erstaunlich, weil Ernährungsunsicherheit in Deutschland durchaus ein Problem bzw. eine Realität ist. Dies wird von Expert*innen, dem BMEL und der DGE selbst anerkannt³⁸ und anschaulich im Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung aufgezeigt (SVGB 2025).

35 Umweltbundesamt. 2025. *Marktdaten: Ernährung*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalt-konsum/konsum-produkte/gruene-produkte-marktzahlen/marktdaten-bereich-ernaehrung#fleischkonsum-tendenz-zu-weniger>

36 Bund Ökologische Lebensmittelwirtschaft. 2025. *Kaufmotivation: Kunden bleiben Bio treu, setzen aber andere Schwerpunkte*. <https://www.boelw.de/themen/zahlen-fakten/lebensmittel/artikel/kaufmotivation-2025/>

37 Bei Familien mit mehr als zwei Kindern: Frauen 73 Min./Tag vs. Männer 31 Min./Tag

38 Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. 2023. *BZfE-Forum: Ernährungsarmut in Deutschland ist Realität*. https://www.ble.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/230901_BZfE-Forum.html (abgerufen 17.06.2025); Deutsche Gesellschaft für Ernährung. 2023. *Wenn der Teller leer bleibt – Fachtagung zur Ernährungsarmut in Deutschland*. <https://www.dge.de/gesunde-ernaehrung/nachhaltigkeit/wenn-der-teller-leer-bleibt-fachtagung-ernaehrungs-armut/> (abgerufen 17.06.2025).

Während Ernährungsarmut weiterhin ein großes und verkanntes Problem in Deutschland ist (Augustin 2020, Monetti et al. 2024), ist der Anteil an Nahrungsmittelabfällen entlang der gesamten Wertschöpfungskette enorm. Im Jahr 2022 entstanden entlang der Lebensmittelversorgungskette insgesamt 10,8 Millionen Tonnen Lebensmittelabfälle.³⁹ Dies verweist nicht nur auf übermäßige Produktion oder Import von Lebensmitteln, sondern macht auch einen strukturellen Widerspruch deutlich: Ein Überfluss an Nahrungsmitteln bleibt ungenutzt, während gleichzeitig Teile der Bevölkerung mit Ernährungsarmut konfrontiert sind. Für eine sozialgerechte und klimafreundliche Ernährungswende sind strukturelle und verhaltensändernde Maßnahmen nötig. Dazu gehören steuerliche Instrumente und eine angepasste Preisgestaltung zur Förderung klimafreundlicher Ernährung sowie die Einführung eines einheitlichen staatlichen Labels, das Verbraucher*innen Orientierung und Transparenz bietet (SVGB 2025: 131–135). Ergänzend sind eine verbesserte Datengrundlage, weiterführende Forschung und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für Ernährungsgerechtigkeit notwendig, um gesellschaftliche Akzeptanz und Unterstützung für entsprechende Veränderungen im Ernährungsverhalten zu sichern (SVGB 2025: 131–135).

Insgesamt zeigt die Dynamik des Lebensmittelkonsums in Deutschland bislang unzureichende Änderungen in Richtung einer tiefen Dekarbonisierung. Zwar sind ein sinkender Fleischkonsum sowie ein zunehmender Verbrauch vegetarischer und veganer Alternativen zu beobachten. Dennoch bleibt der Konsum von Lebensmitteln insgesamt deutlich von einer klimafreundlichen Ernährung entfernt. Hinzu kommen soziale Ungleichheiten und eine Ernährungsunsicherheit, die für viele Menschen den Zugang zu klimafreundlichen und ausgewogenen Lebensmitteln erschweren. Diesbezüglich bestehen erhebliche Wissenslücken und es fehlen systematische politische Maßnahmen, um eine sozialgerechte und klimafreundliche Ernährungswende zu gestalten.

Kontextbedingungen

Die Veränderung von Konsummustern hängt nicht nur mit individuellen Entscheidungen, Gewohnheiten und Praktiken zusammen; sie wird auch stark von strukturellen und kontextspezifischen Bedingungen beeinflusst. Die analysierten Daten liefern Erkenntnisse über grundlegende, sektorenübergreifende ermöglichende und hemmende Kontextbedingungen für klimafreundliche Konsummuster in Deutschland. Unter diesen heben wir vier hervor: (1) Pfadabhängigkeiten und Machtstrukturen in der kapitalistischen Moderne; (2) Entwicklungen in der

internationalen Politik und Klimagovernance; (3) Entwicklungen in der nationalen Klimapolitik und klimabezogenen Regulierung; sowie (4) die Resonanzfähigkeit der Klimawende und die damit verbundene gesellschaftliche Trägerschaft.

Pfadabhängigkeiten und Machtstrukturen in der kapitalistischen Moderne: Die Entstehung moderner kapitalistischer Gesellschaften ist eng mit dem Aufkommen eines neuen ökonomisch-ökologischen Regimes und der Institutionalisierung von „Carbon Societies“ verbunden (Wagner 2024), die auf Massenkonsum (Bauman 2009) und „imperialen Lebensweisen“ (Brand und Wissen 2024) basieren. Der Versuch, marktwirtschaftlich organisierte Demokratien klimafreundlich umzubauen, erweist sich regelmäßig als begrenzt, da Regierungen ihre Legitimation und Stabilität maßgeblich aus ökonomischem Wachstum beziehen (Hausknost 2020, Beckert 2024). In diesem Zusammenhang werden Entscheidungen über die Nutzung fossiler Brennstoffe als Grundlage von Produktions- und Konsummustern maßgeblich durch asymmetrische Machtstrukturen bestimmt (Hickel 2018, Newell 2021). Diese Dynamiken manifestieren sich in fossilen „Lock-ins“, die durch die Verdichtung und wechselseitige Stabilisierung klimaschädlicher ökonomischer und politischer Machtverhältnisse charakterisiert sind (Seto et al. 2016, Wagner 2024).

Diese Pfadabhängigkeiten und Machtstrukturen bzw. Machtverhältnisse stellen eine grundlegende hemmende Kontextbedingung für Veränderungen hin zu klimafreundlichen Konsummustern dar. So lassen sich zwar wichtige Entwicklungen beobachten, die teils auch durch kapitalistische Dynamiken angestoßen werden – etwa der rasche Ausbau erneuerbarer Energien, die Entwicklung von Fleischersatzprodukten, u. ä. –, doch stößt die Dekarbonisierung von Konsummustern weiterhin auf strukturelle Hindernisse. Einflussreiche Interessengruppen stellen die negativen gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen von einer auf fossilen Brennstoffen und Wirtschaftswachstum basierenden Volkswirtschaft nicht in Frage, sondern verstärken sie vielmehr (Brand und Wissen 2024). Die derzeitigen politischen und diskursiven Verschiebungen nach rechts sind eng mit der Entstehung und Mobilisierung von transnationalen Netzwerken verbunden, die darauf abzielen, Klimaschutzmaßnahmen zu verzögern oder zu behindern (Ekberg et al. 2022). Politisch gezielt angefachte Konflikte um klimabezogene Maßnahmen – wie das Gebäudeenergiegesetz (GEG) und der damit verbundene deutliche Rückgang des Absatzes von Wärmepumpen bei gleichzeitigem Anstieg der Verkäufe von Gasheizungen (Haas et al. 2025) – illustrieren, dass der Aufstieg rechter Kräfte, der anti-ökologische Backlash sowie die Dynamiken medialer Berichterstattung zentrale Herausforderungen für

39 Umweltbundesamt 2025. *Lebensmittelabfälle*. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/abfallwirtschaft/abfallvermeidung/lebensmittelabfaelle> (abgerufen 02.10.2025)

die Förderung klimafreundlicher Konsummuster darstellen (Kapitel 3.2). Andere Beispiele sind Konflikte um Maßnahmen wie das Tempolimit oder Verhaltensänderungen im Kontext der Klimawende (z.B. weniger oder kein Fleisch essen, weniger oder nicht fliegen usw.) (Mau et al. 2023, Eversberg et al. 2024). Diese Dynamiken haben einen grundlegenden negativen Einfluss auf die Gelegenheitsstruktur für Veränderungen von Konsummustern in Deutschland.

Entwicklungen in der internationalen Politik und Klimagovernance: Internationale Politik und die Klimagovernance auf UN-Ebene spielen eine zentrale Rolle bei der Förderung von Kooperation zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren und transnationalen Initiativen für Klimaschutz (Aykut et al. 2024), die wiederum wichtige Rahmenbedingungen für klimafreundliche Konsummuster schaffen. Nach der UN-Konferenz 1992 in Rio de Janeiro gewann die globale Klimagovernance durch Institutionen wie die UNFCCC zunehmend an Bedeutung. Das Pariser Abkommen 2015 verpflichtete Staaten zur Formulierung eigener Klimaziele und transparenter Berichterstattung mit dem Ziel globaler Klimaneutralität bis 2050. Darauf basierend hat Deutschland im Jahr 2021 das gesetzlich verbindliche Ziel der Klimaneutralität bis 2045 im Bundes-Klimaschutzgesetz (2019/2023) verankert. Die Zielsetzungen des Pariser Klimaabkommens bilden somit einen zentralen Orientierungsrahmen für die deutsche Klimapolitik (Kapitel 5). Angesichts des direkten und indirekten Einflusses dieser Dynamiken auf Produktions- und Konsummuster stellen sie wichtige ermöglichende Kontextbedingungen für klimafreundliche Konsummuster in Deutschland (Aykut et al. 2024).

Allerdings ist der Einfluss globaler Klimagovernance auf die Dekarbonisierung in Deutschland bislang begrenzt und wird voraussichtlich weiter abnehmen (Kapitel 6). Die internationale Klimagovernance ist zunehmend mit Blockaden und einem anti-ökologischen Backlash konfrontiert (Haas et al. 2025; siehe auch Kapitel 3.2). Ereignisse wie der russische Angriffskrieg auf die Ukraine und die Energieversorgungskrise in Europa verschärfen diese Tendenzen, zunehmend auch durch den Einfluss rechtspopulistischer Bewegungen und deren „Aufstand gegen die Klimapolitik“.⁴⁰ Diese Entwicklungen sind auch in Deutschland zu beobachten und haben erhebliche Auswirkungen auf die Gelegenheitsstruktur für Veränderungen von Konsummustern hin zur Klimaneutralität. Sie führen beispielsweise zu Inflation und steigenden Energie- sowie Rohstoffpreisen, was Haushalte mit niedrigem Einkommen belastet und einige Unternehmen dazu

verleitet, durch strategische Preisgestaltung die Krisenfolgen zu verschärfen (Monetti et al. 2024). Dies erschwert eine Priorisierung des Klimaschutzes zugunsten kurzfristiger Krisenbewältigung und führt zu Rückschritten für die Klimawende (Kapitel 3: Resonanz). Daher wirken die aktuellen Entwicklungen der internationalen Politik und Klimagovernance in der Tendenz eher als hemmende Kontextbedingungen für klimafreundliche Veränderungen von Konsummustern in Deutschland.

Nationale Klimapolitik und klimabezogene Regulierung: Nationale Politik spielt eine wesentliche Rolle in der Vertiefung von fossilen „Lock-Ins“ und nicht-nachhaltigen Gesellschaftsstrukturen (Beckert 2024, Blühdorn 2024). Wichtig ist dabei im Sinne der Klimawende, dass politische Entscheidungen und Regulierungen glaubwürdig langfristig verankert sind, damit sie gesellschaftliche Erwartungen und Konsum- und Investitionsentscheidungen prägen können (Beckert 2020, siehe Kapitel 5). Deutschland hat das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 im Bundes-Klimaschutzgesetz (2019/2023) verankert und damit einen verbindlichen Umsetzungsrahmen geschaffen, der durch spezifische Sektorenziele operationalisiert wird. Nationale Klimapolitik und klimabezogene Regulierung sind daher von grundlegender Bedeutung für das Gelingen der Klimawende. Rechtliche und politische Instrumente wie Emissionsnormen, CO₂-Steuern, Informations- und Kennzeichnungspflichten sowie klimafreundliche Subventionen und Infrastrukturmaßnahmen schaffen zentrale Rahmenbedingungen für Produktions- und Konsummuster (siehe Kapitel 8). In diesem Sinne sind nationale Klimapolitik und klimabezogene Regulierung wichtige ermöglichende Kontextbedingungen für Veränderungen hin zu klimafreundlichen Konsummustern.

Nichtdestotrotz stellen die aktuelle Abnahme der Dynamik und unklare Kommunikation in der nationalen Klimapolitik wichtige Herausforderungen und hemmende Kontextbedingungen für den Treiber Konsum dar. Die bislang ausgebliebene umfassende Umstellung auf klimafreundliche Konsummuster in den Sektoren Wohnen, Strom, Mobilität und Ernährung lässt sich auch darauf zurückführen, dass es bislang an stabilen politischen Mehrheiten für einen entschlossenen Umbau sowie an einem konsistenten Gesamtkonzept für die Klimawende fehlt (Expertenrat für Klimafragen 2025). Hinzu kommt ein Bedeutungsverlust des Klima-Themas im politischen Diskurs, der sich in einer sinkenden Resonanzfähigkeit der Klimawende niederschlägt (siehe Kapitel 3.1). Der aktuelle Koalitionsvertrag⁴¹ verdeutlicht diese Tendenz: Zwar sollen bestehende Maßnahmen wie der Ausbau

40 Campanella, E., & Lawrence, R. Z.. 25.07.2024. *The populist revolt against climate policy*. Foreign Affairs.

<https://www.foreignaffairs.com/united-states/populist-revolt-against-climate-policy>

41 CDU, CSU, SPD. 2025. *Der Koalitionsvertrag*. <https://www.koalitionsvertrag2025.de/>

erneuerbarer Energien, das Deutschlandticket⁴² und die CO₂-Bepreisung fortgeführt werden, zugleich fehlen jedoch sozial ausgleichende Instrumente wie das Klimageld, während Rückschritte – etwa in Form der geplanten Erhöhung der Pendler*innenpauschale, der Wiedereinführung der Agrardieselsubvention sowie der Ausweitung der inländischen Gasförderung – erkennbar sind (siehe Kapitel 5). Damit werden die strukturellen Grenzen Deutschlands als „Decarbonization State“ (Brand et al. 2025) deutlich.

Resonanzfähigkeit und gesellschaftliche Trägerschaft: Die Dynamiken nationaler Klimapolitik und klimabezogener Regulierung stehen in enger Wechselwirkung mit der Resonanzfähigkeit der Klimawende und ihrer gesellschaftlichen Trägerschaft (Kapitel 3.1). Klimaschutzmaßnahmen können dann erfolgreich werden, wenn sie an den Vorstellungen, Überzeugungen, Alltagspraktiken und Interessen der Betroffenen anknüpfen und Zustimmung und aktive Mitwirkung fördern (Reusswig und Schleer 2021, Rau 2024). Zugleich setzt dies eine grundlegende gesellschaftliche Bereitschaft voraus, auf die solche Maßnahmen aufbauen können (Kapitel 3.1). Ein wachsendes Bewusstsein für den Klimawandel und gesellschaftliche Unterstützung für Klimaschutzmaßnahmen führt nicht unmittelbar zu signifikanten Verhaltensänderungen in den Sektoren Wohnen, Strom, Mobilität und Ernährung – gleichwohl beeinflussen diese Einstellungen stark das Wahlverhalten und politische Prozesse (Fabel et al. 2022, Venghaus et al. 2022). Trotz derzeitiger Verschiebung der Prioritäten der Wählenden bei den letzten Bundestagswahlen (2025), betrachtet ein bedeutender Teil der deutschen Gesellschaft den Klimaschutz als entscheidend für die Sicherung des Wohlstands und zeigt sich in Umfragen grundsätzlich bereit, den Konsum zugunsten zukünftiger Generationen einzuschränken (Neligan und Diermeier 2025). Dies deutet auf ein erhebliches Resonanzpotenzial von Maßnahmen zum Klimaschutz hin, das bislang weitgehend ungenutzt bleibt.

Aktuell wird die Resonanzfähigkeit der Klimawende zunehmend durch einen anti-ökologischen Backlash herausgefordert. Politische Konflikte innerhalb der Ampelregierung (2021–2024), Lobbyinteressen sowie medienwirksame Auseinandersetzungen erschweren die Umsetzung zentraler Maßnahmen (Kapitel 3.2). Diese Konflikte verweisen zugleich auf wichtige gesellschaftliche Dynamiken: steigende Armut⁴³, wachsende soziale Ungleichheiten und Verlustängste in Bezug auf Wohlstand, Status und Sicherheit verstärken die Anfälligkeit für politisch mobilisierte Bewegungen gegen die

Klimawende (Reckwitz 2024, SVGB 2025). In diesem Kontext entstehen Resonanzräume für populistische Mobilisierungen und politische Verschiebungen nach rechts, die die Handlungsspielräume der Klimapolitik zusätzlich einengen (Kapitel 3.2). Auf diese Weise kann in politischen Auseinandersetzungen der Eindruck entstehen, sozial-ökologische Transformationsvorhaben gefährdeten grundsätzlich soziale Gerechtigkeit, individuelle Freiheitsrechte und den gesellschaftlichen Zusammenhalt (SVGB 2025: 35). Dies stellt eine grundlegende hemmende Kontextbedingung für Veränderungen der Konsummuster hin zur Klimaneutralität dar.

42 Mit der vorgesehenen Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf 63 Euro ab 2026 wird das ursprüngliche Ziel der Bundesregierung, den Preis bis 2029 stabil zu halten, nicht eingehalten. (Tagesschau. 18.09.2025. *Deutschlandticket soll ab Januar 63 Euro kosten* <https://www.tagesschau.de/eilmeldung/deutschlandticket-preiserhoehung-102.html>)

43 In Deutschland gelten über 17 Millionen Menschen als armutsgefährdet oder bereits von Armut – einschließlich Ernährungsarmut – und sozialer Ausgrenzung betroffen (Statistisches Bundesamt 2023a). Besonders Menschen mit niedrigem sozioökonomischem Status leiden unter den hohen Lebenshaltungskosten (Monetti et al. 2024).

Dynamik	Kontextbedingungen	
<p>Wohnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stärkere Nutzung erneuerbarer Energien ◀ Steigende Wohnfläche/Kopf ◀ Wohnraum als Kapitalanlage ◀ Modernisierungsrate unter 2 Prozent <p>Strom:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Direkte Emissionen sinken dank erneuerbarer Energien ▶ Marktanteil von Ökostromtarifen gestiegen ◀ Mangelnde Sektorkopplung ◀ Stromverbrauch konstant <p>Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestand an Elektro- und Hybridfahrzeugen ▶ Deutschland-Ticket (hohes Potenzial) ◀ Steigerung Pkw-Bestand, Flugverkehr, Privatjets ◀ Mangelnde Investitionen in Bahninfrastruktur <p>Ernährung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Rückgang bei Fleisch und Frischmilchprodukten ▶ Anstieg vegetarischer/veganer Konsum ◀ Ernährungsarmut und Gender Foodwork Gap 	<p>Pfadabhängigkeiten und Machtverhältnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> ● symmetrische Machtstrukturen verfestigen fossile Brennstoffnutzung ● Einfluss von Interessengruppen ● Soziale Normen und ‚imperiale Lebensweisen‘ ● Rechtsruck, anti-ökologischer Backlash 	
	<p>Entwicklungen in der internationalen Politik</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pariser Klimaabkommen als Orientierungsrahmen ● Multilaterale und transnationale Kooperationen ● Zunehmende globale Konflikte und Blockaden gegen Klimapolitik ● Auswirkungen internationaler Krisen auf nationale (Klima)Politik 	
	<p>Nationale Klimapolitik und Regulierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ambitionierte Klimaziele, Rahmengesetze und rechtliche und politische Instrumente zur Umsetzung ● Kein konsistentes Gesamtkonzept für konsumbezogene Klimapolitik ● Mangel an stabilen Mehrheiten für Klimaschutz 	
	<p>Resonanzfähigkeit und Trägerschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> ● wachsendes Bewusstsein für Klimawandel, grundsätzliche Unterstützung für Maßnahmen ● Grundsätzliche Bereitschaft, Konsum zugunsten zukünftiger Generationen einzuschränken ● Relativer politischer und medialer Bedeutungsverlust von Klima und zunehmende Konflikte ● steigende Armut, soziale Ungleichheit und Abstiegsängste ● Verhaltensänderungen als politisches Reizthema ● Gegenüberstellung von Klimawende und Freiheit, Wohlstand, Zusammenhalt ● klimafreundlicher Konsum als Privileg und Distinktionspraktik 	

Erklärung: Unterstützende Dynamiken und Kontextbedingungen kennzeichnen wir mit ▶ ●, stark unterstützende mit ▶ ●. Analog gehen wir vor für hemmende Dynamiken und Bedingungen ▶ ● / ▶ ●

Tabelle 8: Entwicklungen in Dynamik und Kontext von Veränderungen von Konsummustern

Bewertung: Konsum als hemmender Faktor für Klimaschutz

*In Deutschland zeichnet sich aktuell keine grundlegende Veränderung der Konsummuster in Richtung Klimaneutralität ab. Der Treiber wirkt insgesamt **verhindernd** auf die Klimawende und verringert gegenwärtig die Plausibilität des Erreichens der Klimaziele.*

Zwar sind wichtige Entwicklungen in einigen Bereichen wie Energie und Ernährung erkennbar, die beobachteten Veränderungen sind jedoch meist inkrementell und insgesamt unzureichend für eine tiefgreifende Dekarbonisierung und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2045. Insgesamt ist weder ein signifikanter Anstieg beim Einsatz von klimafreundlichen Heiztechniken und der ressourcenschonenden Nutzung von Wohnfläche noch eine umfassende Elektrifizierung oder eine Verringerung der Pkw-Bestände festzustellen. Auch im Ernährungsbereich lassen sich – abgesehen von einer kontinuierlichen Reduktion des Fleischkonsums – keine wesentlichen Veränderungen beobachten. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die in Kapitel 2.1 dargestellten Szenarien ist festzustellen, dass bislang keine tiefgreifenden Trendumkehrungen bzw. Umstellungen auf klimafreundliche Konsummuster in Deutschland erfolgt sind.

Die Treiber-Analyse zeigt außerdem, dass tief verwurzelte Pfadabhängigkeiten und Machtstrukturen den Wandel hin zur Klimaneutralität einschränken. Dekarbonisierungsstrategien werden vorrangig dann umgesetzt, wenn sie kapitalistische Wachstumslogiken und bestehende Konsummuster und Lebensweisen nicht grundsätzlich infrage stellen. Selbst Maßnahmen, die innerhalb der Grenzen dieser Logiken bleiben – wie etwa E-Mobilität oder der Ausbau erneuerbarer Energien –, werden zunehmend Gegenstand gesellschaftlicher Konflikte. Soziale Normen, Praktiken und Lösungsansätze, die auf einen grundlegenden Wandel von Lebens- und Wirtschaftsweisen abzielen, bleiben dagegen weitgehend vernachlässigt oder stoßen auf erheblichen politischen Widerstand. Vor diesem Hintergrund stehen tiefgreifende Veränderungen von Konsummustern in Richtung Klimaneutralität im Widerspruch zu den etablierten Anreizsystemen zentraler gesellschaftlicher Bereiche und erscheinen gegenwärtig als nicht plausibel (siehe auch Beckert 2024, Gresse et al. 2024).

Wichtig ist hier noch zu betonen, dass die Dekarbonisierung von Konsummustern ein Zwischenschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität ist. Wesentliche Voraussetzungen für eine Klimawende, die auch andere planetare Grenzen schont, wären eine allgemeine Reduzierung des ressourcenintensiven und klimaschädlichen Konsums bzw. eine grundlegende Veränderung des Lebensstils, insbesondere unter den wohlhabendsten Bevölkerungsteilen (Wiedmann et al. 2020). Dafür sind nicht nur Klimaschutzmaßnahmen und Anreize für klimafreundlicheren Lebensstile notwendig,

sondern dabei auch die Förderung sozialgerechter und ungleichheitssensibler Umstellungen hin zu nachhaltigen Konsummustern und Lebensweisen (Schroeder und Anantharaman 2017). In diesem Zusammenhang sind eine breitere gesellschaftliche Trägerschaft sowie gezielter Druck für klimafreundliche und gerechte Investitionen, politische und regulatorische Maßnahmen, Infrastrukturen und die Verbreitung sozialer Normen und Praktiken, die diese stützen, zentral. Zudem stellt die Verallgemeinerung anderer gesellschaftlicher Verständnisse von gutem Leben und Mensch-Natur-Verhältnissen (Latour 2018, Krenak 2020) ein großes und noch unerschlossenes Potenzial für die Ermöglichung eines grundlegenden Wandels der Lebens- und Wirtschaftsweisen dar.

Wechselwirkungen

Die oben genannten Kontextbedingungen und Handlungsoptionen verdeutlichen wichtige Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen gesellschaftlichen Treibern der Klimawende (siehe Kapitel 3.4, Tabelle 2). Insgesamt wirken die gesellschaftlichen Treiber globale Klimagovernance und deutsche Klimapolitik im europäischen Rahmen zugleich fördernd und hemmend auf Veränderungen von Konsummustern. Sie schaffen grundlegende Rahmenbedingungen für klimarelevantes Unternehmenshandeln und Konsumverhalten, etwa durch die Umsetzung konkreter Ziele sowie durch rechtliche und politische Instrumente für Klimaschutz. Aktuelle Entwicklungen internationaler und nationaler Politik beschränken jedoch die Dekarbonisierung von Konsummustern und verringern damit die Plausibilität der Klimawende in Deutschland. Demgegenüber bleiben das relativ stabile Bewusstsein für den Klimawandel sowie die gesellschaftliche Unterstützung für Klimaschutz relevante Einflussfaktoren für politische Prozesse, welche ebenso Konsumententscheidungen – etwa durch eine steigende Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten – sowie Unternehmenshandeln beeinflussen können. Trotz abnehmender Resonanz, die Mobilisierung von einflussreichen Akteuren gegen Klimaschutzmaßnahmen und eingeschränkter Handlungsspielräume für Protest verfügt die Mobilisierung von Klimabewegungen weiterhin über erhebliches Potenzial durch die Verbreitung klimapolitischer Normen und Forderungen, die Ausübung politischen Drucks sowie die Auseinandersetzungen um und Anregung von Veränderungen im Konsumverhalten.

Handlungsoptionen

Hinsichtlich der Dekarbonisierung von Konsummustern in Deutschland lassen sich verschiedene Handlungsoptionen identifizieren. Dazu gehören strukturelle und verhaltensändernde Maßnahmen, die durch klimabezogene Regulierungen, politische

Instrumente und klimafreundliche Infrastrukturen – etwa Sektorenkopplung, ein Tempolimit und bessere Rahmenbedingungen für klimafreundliche Fortbewegungsformen – umgesetzt bzw. gefördert werden können. Von zentraler Bedeutung sind sozialverträgliche Maßnahmen, die klimafreundliche Konsummuster fördern und zugleich Armut bekämpfen sowie soziale Ungleichheiten verringern. Hierfür sind integrierte und intersektionale Lösungsansätze erforderlich, beispielsweise finanzielle Anreize und steuerliche Instrumente wie das Klimageld, eine progressive Einkommens- und Vermögensbesteuerung oder eine gender-sensible und angepasste Preisgestaltung zur Förderung klimafreundlicher Ernährung. Ergänzend können Maßnahmen wie ein ökologischer Mietspiegel und die Priorisierung der Sanierung besonders ineffizienter Gebäude zur Klimawende beitragen. Zudem braucht es eine verbesserte Datengrundlage und vertiefte Forschung, insbesondere in den Bereichen Gebäudebestand, Mobilitätsplanung und Ernährungssicherheit. Schließlich ist auch die Umsetzung von Ansätzen und Strategien notwendig, die strukturelle und kontextspezifische Rahmenbedingungen für klimafreundlichen Konsum betonen und angehen – im Gegensatz zu Strategien, die auf individualisierten Lösungen basieren und die Hauptverantwortung für die Transformation auf Haushalte verschieben.

Autor*innen:

Eduardo Gonçalves Gresse, Majbrit Hüttenhein, Mengting Xi, Lea Kammler

Literaturverzeichnis

- Agora Energiewende. 2025. *Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2024. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2025*. Agora Energiewende.
- Ammann, I., A. M. Mütter. 2022. *Wohneigentumsbildung und Wohnflächenverbrauch: Bestandsaufnahme und zukünftige Entwicklung*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).
- Anantharaman, M. 2022. Is it sustainable consumption or performative environmentalism? *Consumption and Society* 1/1.
- Augustin, H. 2020. *Ernährung, Stadt und soziale Ungleichheit: Barrieren und Chancen für den Zugang zu Lebensmitteln in deutschen Städten*. transcript Verlag.
- Aykut, S. C., M. Neukirch, C. Zengerling, A. Engels, M. Suhari, A. Pohlmann. 2019. Energiewende ohne gesellschaftlichen Wandel? Der blinde Fleck in der aktuellen Debatte zur „Sektorkopplung“. *Energiewirtschaftliche Tagesfragen* 69/3: 20–24.
- Aykut, S. C. et al. 2024. *Klimawende Ausblick 2024: Gesellschaftliche Treiber der Transformation in Deutschland*. Universität Hamburg.
- Bauman, Z. 2009. *Leben als Konsum*. Hamburger Edition HIS.
- Beck, U., W. Bonß. (Hrsg.) 2001. *Die Modernisierung der Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Beckert, J. 2020. The exhausted futures of neoliberalism: From promissory legitimacy to social anomie. *Journal of Cultural Economy* 13/3: 318–330.
- Beckert, J. 2024. *Verkaufte Zukunft: warum der Kampf gegen den Klimawandel zu scheitern droht*. Erste Auflage, Originalausgabe. Auflage. Berlin: Suhrkamp.
- Beyeler, L., M. Jaeger-Erben. 2025. Sufficiency as a matter of care: Practices to provide for needs. *Ecological Economics* 238: 108737.
- Blaas, F., R. Stotten. 2025. Ernährung als Ausdruck sozialer Position. *Soziale Welt* 76/3: 285–309.
- Blom, P. 2017. *Was auf dem Spiel steht*. 3. Auflage. München: Carl Hanser Verlag.
- Blühdorn, I. 2024. *Unhaltbarkeit: Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Suhrkamp Verlag.
- Bohmann, S., M. Küçük. 2024. *Einkommensstarke Haushalte verursachen mehr Treibhausgasemissionen – vor allem wegen ihres Mobilitätsverhaltens*.

- Bourdieu, P. 1984. *Distinction: a social critique of the judgement of taste*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Brand, K.-W. 2017. *Die sozial-ökologische Transformation der Welt. Ein Handbuch*. Campus Verlag.
- Brand, U., M. Wissen. 2017. *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: Oekom.
- Brand, U., M. Wissen. 2024. *Kapitalismus am Limit: öko-imperiale Spannungen, umkämpfte Krisenpolitik und solidarische Perspektiven*. 2. Auflage. München: Oekom.
- Brand, U. et al. 2025. Structural limitations of the decarbonization state. *Nature Climate Change* 15: 927–934.
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft. 2024. *Deutschland, wie es isst: Der BMEL-Ernährungsreport 2024*.
- Bundesnetzagentur, Bundeskartellamt. 2023. *Monitorbericht 2023*.
- Cischinsky, H., N. Diefenbach. 2018. *Datenerhebung Wohngebäudebestand 2016: Datenerhebung zu den energetischen Merkmalen und Modernisierungsraten im deutschen und hessischen Wohngebäudebestand*. Institut Wohnen und Umwelt.
- Creutzig, F. et al. 2022. Demand-side solutions to climate change mitigation consistent with high levels of well-being. *Nature Climate Change* 12/1: 36–46.
- Daggett, C. 2018. Petro-masculinity: Fossil fuels and authoritarian desire. *Millennium* 47/1: 25–44.
- Deutsche Energie-Agentur. 2024. *Soziale Aspekte der Gebäude-Energiewende. Herausforderungen und Möglichkeiten*.
- Deutsche Energie-Agentur. 2025. *DENA-Gebäude-report 2025: Zahlen, Daten, Fakten zum Klimaschutz im Gebäudebestand*.
- Deutsche Gesellschaft für Ernährung. 2024. *DGE-Ernährungsbericht, 15*.
- Dittrich, M. et al. 2024. *Die Grenzen des Konsums: Nachhaltiger Konsum unter der Berücksichtigung von planetaren Grenzen und globalen Wachstumsdynamiken*. Texte | 164/2024. Umweltbundesamt.
- Ekberg, K., B. Forchtner, M. H. Hultman, K. Jylhä. 2022. *Climate obstruction: How denial, delay and inaction are heating the planet*. London: Routledge.
- Engels, A. et al. 2024. *Hamburg Climate Futures Outlook 2024. Conditions for Sustainable Climate Change Adaptation*. Bielefeld, Germany: transcript Verlag.
- Eversberg, D., M. Fritz, L. von Faber, M. Schmelzer. 2024. *Der neue sozial-ökologische Klassenkonflikt: Mentalitäts- und Interessengegensätze im Streit um Transformation*. Campus Verlag.
- Expertenrat für Klimafragen. 2025. *Zweijahresgutachten 2024: Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsgesamtmengen und Jahresemissionsmengen sowie Wirksamkeit von Maßnahmen (gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz)*.
- Fabel, M., M. Flückiger, M. Ludwig, H. Rainer, M. Waldinger, S. Wichert. 2022. *The Power of Youth: Political Impacts of the "Fridays for Future" Movement*. CESifo Working Paper, No. 9742. Munich: Center for Economic Studies and ifo Institute (CESifo).
- Faber, J., S. Raphaël. 2023. *CO₂ emissions of private aviation in Europe*. CE Delft.
- Fuchs, D. et al. 2021. *Consumption corridors: Living a good life within sustainable limits*. London: Routledge.
- GFI Europe. 2024. *Entwicklung des Marktes für pflanzenbasierte Lebensmittel im deutschen Einzelhandel 2021–2023*.
- Gornig, M., C. Kemfert. 2024. Grüne Transformation in Deutschland – nur mit echter... *Wirtschaftsdienst* 104/5.
- Gresse, E. G., A. Engels, S. Struve, E. Soans. 2024. Consumption trends. In: *Hamburg Climate Futures Outlook 2024: Conditions for sustainable climate change adaptation*. Herausgegeben von A. Engels et al. Bielefeld, Germany: transcript Verlag. 54–58.
- Haas, T., H. Sander, A. Fünfgeld, F. Mey. 2025. Climate obstruction at work: Right-wing populism and the German heating law. *Energy Research & Social Science* 123.
- Hartmann, E. 2024. Sufficiency as relations of enoughness. *Sustainable Development* 32/6: 7201–7214.
- Haupt, H.-G., C. Torp. (Hrsg.) 2009. *Die Konsumgesellschaft in Deutschland 1890–1990: Ein Handbuch*. Herausgegeben von H.-G. Haupt, C. Torp. Campus Verlag.
- Hauser, E. et al. 2019. *Marktanalyse Ökostrom II: Marktanalyse Ökostrom und HKN, Weiterentwicklung des Herkunftsnachweissystems und der Stromkennzeichnung*. Umweltbundesamt.
- Hausknost, D. 2020. The environmental state and the glass ceiling of transformation. *Environmental Politics* 29/1: 17–37.
- Heeg, S. 2022. Finanzinvestoren auf dem deutschen Wohnungsmarkt. *WSI-Mitteilungen* 75/3: 197–204.

- Hermann, L. et al. 2021. *Serielle Sanierung in Europa und Deutschland: Abschlussbericht im Rahmen des Projekts „Abbau von Hemmnissen bei der energetischen Gebäudesanierung durch industrielle Vorfertigung“ (Texte 114/2021)*. Umweltbundesamt.
- Hickel, J. 2018. *The divide: A brief guide to global inequality and its solutions*. London: Penguin Random House.
- Icha, P., T. Lauf. 2025. *Entwicklung der spezifischen Treibhausgas-Emissionen des deutschen Strommix in den Jahren 1990–2024*. Umweltbundesamt.
- infas, DLR, IVT, i. 360. 2025. *Mobilität in Deutschland 2023: Kurzbericht (im Auftrag des BMDV)*.
- International Energy Agency. 2024. *World Energy Outlook 2024*.
- Jaeger-Erben, M. et al. 2025a. Die sozial-ökologische Energiewende im Gebäudebereich. Worst Performing Buildings, soziale Nachhaltigkeit und Datenbasis. Analyse.
- Jaeger-Erben, M. et al. 2025b. Wie gelingt die Energiewende im Gebäudebereich? Handlungsfelder für eine sozialverträgliche Transformation.
- Kapeller, J., A. Hornykewycz, J. D. Weber, L. Cserjan. 2024. *Dekarbonisierung des Gebäudesektors als Teil einer sozial-ökologischen Transformation. Ein Gestaltungsvorschlag*.
- Kenkmann, T. et al. 2024. Soziale Aspekte von Umweltpolitik im Bedürfnisfeld Wohnen: Status quo – Gesellschaftliche Trends und bestehendes Instrumentarium. Umweltbundesamt.
- Koch, F., T. Heuer, C. Krems, E. Claupein. 2019. Meat consumers and non-meat consumers in Germany: A characterisation based on results of the German National Nutrition Survey II. *Journal of Nutritional Science* 8/21: 1–13.
- Koch, N., M. Amberg, A. Krämer, G. Wilger, R. Bongaerts. 2025. *Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz*. Potsdam: Potsdam Institute for Climate Impact Research.
- Korzynietz, R., F. Bierau-Delpont, R. Moorfeld. 2022. Die Energiewende als Sprungbrett in ein resilientes Energiesystem. In: *Resilienz: Leben – Räume – Technik*. Springer. 181–198.
- Krenak, A. 2020. *Ideas to Postpone the End of the World*. Toronto: House of Anansi Press Inc.
- Latour, B. 2018. *Down to Earth: Politics in the New Climatic Regime*. Cambridge: Polity Press.
- Liebensteiner, M., D. Fenz, G. Schubert. 2024. *Das 9-Euro-Ticket und das Mobilitätsverhalten: Eine empirische Analyse auf Basis von Mobilitätsdaten*. ifo Institut.
- Mau, S., T. Lux, L. Westheuser. 2023. *Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft*. Berlin: Suhrkamp.
- Mensink, G., C. L. Barbosa, A.-K. Brettschneider. 2016. Verbreitung der vegetarischen Ernährungsweise in Deutschland. *Journal of Health Monitoring*.
- Monetti, S., B. Burdick, F. Waskow. 2024. *Lebensmittelpreise und Ernährungsarmut – nicht nur in der Krise*. Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen.
- Motzer, N., C. Hamel, D. Agola, J. Riedel, N. Wagner-Hanl, H. Stein. 2024. *Deutschlandticket: Treiber der Mobilitätswende? Eine repräsentative Umfrage*. Fraunhofer-Allianz Verkehr.
- Neckel, S. 2018. Ökologische Distinktion: Soziale Grenzziehung im Zeichen von Nachhaltigkeit. In: *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit*. Herausgegeben von S. Neckel, N. Besedovsky, M. Boddenberg, M. Hasenfratz, S. M. Pritz, T. Wiegand. transcript Verlag. 59–76.
- Neligan, A., M. Diermeier. 2025. *Klimaschutz: Zwischen Zeigefingermentalität und Zumutungsaversion*. Institut der deutschen Wirtschaft.
- Newell, P. 2021. *Power shift: The global political economy of energy transitions*. Cambridge University Press.
- Perino, G., C. Schwirplies. 2022. Meaty arguments and fishy effects: Field experimental evidence on the impact of reasons to reduce meat consumption. *Journal of Environmental Economics and Management* 114: 102667.
- Plananska, J., R. Wüstenhagen, E. de Bellis. 2023. Perceived lack of masculinity as a barrier to adoption of electric cars? An empirical investigation of gender associations with low-carbon vehicles. *Travel behaviour and society* 32: 100593.
- Popović, T., J. Reichhard-Chahine. 2024. *Finanzierung von energetischen Gebäudesanierungen: Eine kritische Analyse unter besonderer Berücksichtigung der Sustainable Finance-Regulierung der Europäischen Union (Texte 15/2024)*. Umweltbundesamt.
- Raab, S. 2023. *Ernährungsgerechtigkeit im deutschen Wohlfahrtsregime. Teilhabe und Ausschlüsse*. Universität Stuttgart, Bauhaus-Universität Weimar.
- Rau, H. 2024. Alltägliche Lebensführung und Nachhaltigkeit im Konsum. In: *Handbuch Umweltsoziologie*. Herausgegeben von M. Sonnberger, A. Bleicher, M. Groß. Wiesbaden: Springer VS.
- Reckwitz, A. 2024. Verlust. Ein Grundproblem der Moderne. Suhrkamp.

- Reusswig, F. A., C. Schleer. 2021. *Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen auf Akteursgruppen im Hinblick auf Veto- und Aneignungspositionen: Literaturstudie zur gesellschaftlichen Resonanzfähigkeit von Klimapolitik im Auftrag der Wissenschaftsplattform Klimaschutz*. Wissenschaftsplattform Klimaschutz (WPKS).
- Rudolph, F., N. Riach, J. Kees. 2023. *Development of transport infrastructure in Europe: Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports*. T3 Transportation Think Tank/Wuppertal Institute.
- Sachverständigenkommission für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. 2025. *Gleichstellung in der sozial-ökologischen Transformation. Gutachten für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung*. Berlin.
- Schroeder, P., M. Anantharaman. 2017. "Lifestyle Leapfrogging" in Emerging Economies: Enabling Systemic Shifts to Sustainable Consumption. *Journal of Consumer Policy* 40: 3–23.
- Seto, K. C., S. J. Davis, R. B. Mitchell, E. C. Stokes, G. Unruh, D. Ürge-Vorsatz. 2016. Carbon lock-in: types, causes, and policy implications. *Annual review of environment and resources* 41/1: 425–452.
- Shove, E., G. Walker. 2014. What Is Energy For? Social Practice and Energy Demand. *Theory, Culture & Society* 31/5.
- Statistisches Bundesamt. 2022. *Umweltökonomische Gesamtrechnungen: Private Haushalte und Umwelt*.
- Statistisches Bundesamt. 2025. *Wohnen in Deutschland. Zusatzprogramm des Mikrozensus 2022*.
- Venghaus, S., M. Henseleit, M. Belka. 2022. The impact of climate change awareness on behavioral changes in Germany: changing minds or changing behavior? *Energy, Sustainability and Society* 12/1.
- von Heesen, B. 2025. *Patriarchale Strukturen im Kontext einer ökologischen Transformation des Verkehrssektors. Indikatoren, Auswirkungen und Lösungen. Hintergrundpapier im Auftrag der Bundesstiftung Gleichstellung*. Berlin.
- Wagner, P. 2024. *Carbon societies: The Social Logic of Fossil Fuels*. Cambridge: Polity Press.
- Waltersbacher, M. 2022. Empirische Analysen zur Lage am Wohnungsmarkt in Deutschland. *WSI-Mitteilungen* 75/3: 213–222.
- Warde, A. 2014. After taste: Culture, consumption and theories of practice. *Journal of Consumer Culture* 14/3: 279–303.
- Wiedmann, T., M. Lenzen, L. T. Keyßer, J. K. Steinberger. 2020. Scientists' warning on affluence. *Nature Communications* 11/1.
- Wietschel, M. et al. 2018. Sektorkopplung – Definition, Chancen und Herausforderungen.