

Leuphana Universität Lüneburg

**Treiber und Barrieren für Suffizienz in der niedersächsischen  
Klimapolitik in den Bereichen Verkehr und Gebäude**

Bachelor-Arbeit

eingereicht von

Julius Alexander Groß

Major: Studium Individuale

Datum der Abgabe: 28.08.2024

Erstprüfer: Prof. Dr. Harald Heinrichs

Zweitprüfer: Eric Hartmann

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Definition, Notwendigkeit und Vernachlässigung von Suffizienz(-politik).....</b>	<b>5</b>
2.1. <i>Die drei Nachhaltigkeitsstrategien .....</i>	6
2.2. <i>Suffizienz als notwendiger, gewinnbringender Rahmen für Effizienz und Konsistenz.....</i>	7
2.3. <i>Suffizienzpolitik: Notwendigkeit, Definition, Strategien und Instrumente.....</i>	8
2.4. <i>Suffizienz(-politik) im Verkehrssektor .....</i>	9
2.5. <i>Suffizienz(-politik) im Gebäudesektor.....</i>	10
2.6. <i>Überwiegende Vernachlässigung von Suffizienz in der gegenwärtigen Politik.....</i>	11
<b>3. Literaturüberblick: Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik.....</b>	<b>12</b>
3.1. <i>Barrieren für die Umsetzung von Suffizienzpolitik .....</i>	12
3.2. <i>Treiber für die Umsetzung von Suffizienzpolitik .....</i>	14
<b>4. Fallstudie: Die niedersächsische Klimapolitik.....</b>	<b>16</b>
4.1. <i>Methodik .....</i>	16
4.2. <i>Dokumentenanalyse: Die Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik..</i>	18
4.3. <i>Interviews: Einflussfaktoren in der niedersächsischen Klimapolitik.....</i>	22
4.3.1. <i>Vorhandene Barrieren und fehlende Treiber .....</i>	22
4.3.2. <i>Vorhandene Treiber .....</i>	26
4.3.3. <i>Fehlende Barrieren .....</i>	28
4.3.4. <i>Vergleich zwischen den Sektoren.....</i>	31
4.3.5. <i>Sonstige Erkenntnisse .....</i>	32
<b>5. Diskussion .....</b>	<b>35</b>
5.1. <i>Diskussion der Ergebnisse der Dokumentenanalyse .....</i>	35
5.2. <i>Diskussion der Ergebnisse der Interviews .....</i>	37
5.3. <i>Diskussion der Arbeit als Ganzes .....</i>	37
<b>6. Fazit .....</b>	<b>42</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>45</b>

<b>Anhang .....</b>	<b>50</b>
<i>A. Eigenständigkeitserklärung.....</i>	<i>50</i>
<i>B. Interviewleitfaden.....</i>	<i>51</i>
<i>C. Codierschema Interviewanalyse .....</i>	<i>56</i>
<i>D. Interview-Transkripte.....</i>	<i>57</i>
Interview 1 .....	57
Interview 2 .....	68
Interview 3 .....	72
Interview 4 .....	80
Interview 5 .....	88
Interview 6 .....	96
Interview 7 .....	104

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik .....	13
Tabelle 2: Erwähnung von Einflussfaktoren nach Sektoren .....	31
Tabelle 3: Erwähnung der Einflussfaktoren in den Interviews .....	38

### **Abkürzungsverzeichnis**

MIV .....	motorisierter Individualverkehr
NBauO.....	Niedersächsische Bauordnung
NKlimaG .....	Niedersächsisches Klimagesetz
NKS .....	Niedersächsische Klimaschutzstrategie
NMU.....	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
ÖPNV .....	öffentlicher Personennahverkehr
PKFB.....	Pro-Kopf-Flächenbedarf
PKWF .....	Pro-Kopf-Wohnfläche
SRU .....	Sachverständigenrat für Umweltfragen
THG.....	Treibhausgase

## 1. Einleitung

Um das Wohlergehen aller Menschen bei gleichzeitiger Einhaltung der planetaren Belastungsgrenzen zu sichern, muss die globale Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen und Schadstoffsenken deutlich reduziert werden (Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) 2024: 7, 10-14, 19-24). Dazu ist eine Kombination aus Effizienz, Konsistenz und Suffizienz notwendig. Effizienz bedeutet dabei technische und organisatorische Innovationen, um weniger Ressourceninput pro Output zu benötigen. Konsistenz meint die Verwendung weniger umweltschädlicher Rohstoffe und Energieträger sowie den Aufbau einer Kreislaufwirtschaft. Suffizienz schließlich zielt auf das Reduzieren oder Unterlassen umweltschädlicher Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten (ebd.: 17–19). Im Vergleich zu den anderen beiden Strategien wird Suffizienz in der Politik deutlich vernachlässigt, obwohl sie zur Erhaltung der ökologischen Lebensgrundlagen unerlässlich ist (Böcker et al. 2020: 12). Als Erklärung werden in der Literatur zahlreiche Barrieren für Suffizienzpolitik genannt, welche die Umsetzung von Suffizienzpolitik erschweren, zum Beispiel die Wahrnehmung von Suffizienz als Verzicht (z.B. Lindgren et al. 2023: 3) oder knappe staatliche Ressourcen (z.B. Böcker et al. 2022: 74–75). Gleichzeitig werden Treiber angeführt, welche die Umsetzung von Suffizienzpolitik befördern, beispielsweise Druck aus der Zivilgesellschaft (z.B. Breucker/Defard 2023: 22, 30) oder ambitionierte Klimaschutz-Ziele (z.B. Callmer 2019: 148).

Allerdings bestehen in diesem Forschungsbereich mindestens drei Forschungslücken: Erstens ist die Literatur zu Treibern und Barrieren (nachfolgend als Einflussfaktoren zusammengefasst) stark fragmentiert. Es existiert bisher keine Übersicht aller identifizierten Einflussfaktoren. Zweitens basieren die meisten Erklärungsansätze auf theoretischen Annahmen und Vermutungen. Es gibt bisher kaum empirische Untersuchungen, warum Suffizienzpolitik in konkreten Fällen (nicht) umgesetzt wird. Drittens beschäftigen sich die meisten Beiträge in der Suffizienzforschung mit der kommunalen oder nationalen Ebene. Die Rolle von Suffizienz sowie Einflussfaktoren auf der dazwischenliegenden Landesebene sind bisher kaum erforscht.

Diese Arbeit soll zur Erschließung dieser Forschungslücken beitragen. Im Zentrum der qualitativen Untersuchung steht die Frage, welche Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik in der niedersächsischen Klimapolitik wirken. Dazu habe ich zunächst die in der Literatur genannten Einflussfaktoren in einer Übersicht zusammengestellt und kategorisiert. Danach habe ich untersucht, inwiefern die Vernachlässigung von Suffizienz auch auf die niedersächsische Klimapolitik zutrifft. Dabei habe ich meine Analyse in zweierlei Hinsicht beschränkt: Erstens habe ich mich auf zwei zentrale Bausteine der niedersächsischen Klimapolitik fokussiert – das Niedersächsische Klimagesetz (NKlimaG) und die Niedersächsische Klimaschutzstrategie

(NKS). Zweitens habe ich nur die Maßnahmen in den Sektoren Verkehr und Gebäude untersucht, da in diesen sowohl erheblicher Bedarf für Emissionssenkungen als auch Potenzial für Suffizienzpolitiken liegt (SRU 2024: 64). Es zeigte sich, dass Suffizienz in beiden Dokumenten meist nur als Zielsetzung ohne konkrete Maßnahmen erwähnt wird. Dabei wird Suffizienz im Verkehrssektor deutlich häufiger und konkreter genannt als im Gebäudesektor.

Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Analyse sowie den in der Literatur identifizierten Faktoren habe ich dann einen Leitfaden für semi-strukturierte Interviews erstellt und sieben Interviews mit für Klimapolitik zuständigen Akteur:innen aus der niedersächsischen Politik und Verwaltung geführt. Ziel der Interviews war, zu verstehen, warum bestimmte Suffizienzpolitiken in der niedersächsischen Klimapolitik umgesetzt werden bzw. wurden und andere nicht. Abschließend habe ich die Interviews hinsichtlich der genannten Einflussfaktoren und der Übereinstimmung mit den in der Literatur genannten Faktoren ausgewertet. Ich konnte zahlreiche der Faktoren aus der Literatur bestätigen sowie einige neue ergänzen. Die Ergebnisse der Arbeit können helfen zu verstehen, warum Akteur:innen in Politik und Verwaltung sich für oder gegen die Umsetzung von Suffizienzpolitik entscheiden. Dieses Wissen kann beispielsweise von Politiker:innen, Politikberatungen, NGOs oder sozialen Bewegungen genutzt werden, um Barrieren für Suffizienzpolitik gezielt zu überwinden und/oder Treiber zu stärken.

Im Folgenden erläutere ich zunächst die Definition, Notwendigkeit und gegenwärtige Vernachlässigung von Suffizienz(-politik) (Abschnitt 2). Daraufhin gebe ich einen Überblick über die in der Literatur identifizierten Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik (Abschnitt 3). In Abschnitt 4 widme ich mich der niedersächsischen Klimapolitik als Fallstudie. Anschließend setze ich die Ergebnisse der Dokumentenanalyse und der Interviews in Beziehung zueinander sowie zur Literatur. Zudem diskutiere ich Stärken und Schwächen der Arbeit, die Bedeutung der Ergebnisse für das Forschungsfeld, praktische Implikationen und Anknüpfungspunkte für zukünftige Forschung (Abschnitt 5). Abschließend ziehe ich ein Fazit (Abschnitt 6).

## **2. Definition, Notwendigkeit und Vernachlässigung von Suffizienz(-politik)**

In diesem Abschnitt definiere ich, was ich unter Suffizienz(-politik) verstehe, erkläre, warum sie notwendig ist, und thematisiere ihre überwiegende Vernachlässigung in der Politik. Dazu gehe ich zuerst auf die Überschreitung planetarer Grenzen und die drei Nachhaltigkeitsstrategien zu deren Wiedereinhaltung ein (Abschnitt 2.1). Anschließend begründe ich, warum Suffizienz ein notwendiger und gewinnbringender Rahmen für die anderen beiden Strategien ist (Abschnitt 2.2) und erörtere Notwendigkeit, Definition, Strategien sowie Instrumente von Suffizienz(-politik) (Abschnitt 2.3). Danach behandle ich Suffizienz(-politik) in den Sektoren

Verkehr (Abschnitt 2.4) und Gebäude (Abschnitt 2.5). Schließlich beleuchte ich die überwiegende Vernachlässigung von Suffizienz in der gegenwärtigen Politik (Abschnitt 2.6).

## **2.1. Die drei Nachhaltigkeitsstrategien**

Das Konzept der planetaren Belastungsgrenzen beschreibt Grenzwerte für neun Bestandteile des Erdsystems, die einen „sicheren Handlungsspielraum für die Menschheit“ (Rockström et al. 2009: 472, eigene Übersetzung) markieren, innerhalb dessen die Stabilität des Systems wahrscheinlich gewährleistet ist. Im Zuge der sogenannten „Großen Beschleunigung“ (SRU 2024: 12) seit Mitte des 20. Jahrhunderts haben der Verbrauch von Energie, Rohstoffen und Flächen sowie die Produktion von Emissionen und Abfällen rapide zugenommen. Infolgedessen sind mittlerweile sechs der neun Grenzen teils deutlich überschritten, eine siebte steht kurz davor (ebd.: 10-12, 19). Als Konsequenz lässt sich eine beginnende „klimatische und ökologische Destabilisierung der Erde“ (ebd.: 9) und eine daraus resultierende Gefährdung der ökologischen Lebensgrundlagen beobachten. Die bisher beschlossenen politischen Maßnahmen reichen nicht aus, um eine Umkehrung dieser Entwicklungen zu bewirken und es bleibt nur noch wenig Zeit, um disruptive und unumkehrbare Auswirkungen zu vermeiden (ebd.: 12–15).

In der Nachhaltigkeitsforschung wird zwischen drei Nachhaltigkeitsstrategien zur Wiedereinhaltung der planetaren Grenzen unterschieden: Effizienz, Konsistenz und Suffizienz. Sie zielen alle auf eine absolute Reduktion des Ressourcenverbrauchs ab, setzen dazu jedoch auf unterschiedliche Mittel (Böcker et al. 2020: 10): Effizienz hat zum Ziel, Güter und Dienstleistungen durch technische und organisatorische Innovationen mit einem geringeren Ressourcenverbrauch, also weniger Input je Output, her- bzw. bereitzustellen (SRU 2024: 17). Konsistenz zielt auf die Her- bzw. Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen mit weniger umweltschädlichen Rohstoffen oder Energieträgern ab (ebd.) sowie auf „den Aufbau in sich geschlossener Stoffkreisläufe, bei denen wenig bzw. keine Abfallprodukte und Emissionen entstehen und natürliche, nachwachsende Rohstoffe verwendet werden“ (Nobis/Lell 2024: 8) Bei Suffizienz geht es um das Reduzieren oder Unterlassen bestimmter Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten. Es lassen sich vier Arten von suffizienten Verbrauchsänderungen unterscheiden: absolute Reduktion, Verlagerung, längere Nutzung und gemeinsame Nutzung. Auf der Angebotsseite bedeutet Suffizienz beispielsweise die Produktion langlebigerer Güter oder das Anbieten von Reparaturen (SRU 2024: 17–18). Während Effizienz und Konsistenz auf *technische* Innovationen zielen und kaum Verhaltensänderungen erfordern, umfasst Suffizienz primär *soziale* Innovationen, also veränderte Lebensstile (Nobis/Lell 2024: 8).

## 2.2. Suffizienz als notwendiger, gewinnbringender Rahmen für Effizienz und Konsistenz

Effizienz und Konsistenz sind zur Wiedereinhaltung der planetaren Grenzen notwendig, aber nicht hinreichend (SRU 2024: 7, 21). Dies liegt unter anderem an Rebound-Effekten,<sup>1</sup> ihrem Bedarf an Ressourcen und Zeit, legalen und bürokratischen Grenzen, der auf absehbare Zeit begrenzten Verfügbarkeit synthetischer Energieträger sowie dem Fehlen ausgereifter Technologien und Alternativprodukte (Böcker et al. 2020: 11; Ekardt 2022: 475–476; Fischer/Grießhammer 2013: 14–15; Quack et al. 2017: 31; Wiese et al. 2022: 4, 10; Zell-Ziegler et al. 2023: 16). Darüber hinaus bringen beide Strategien einige weitere Nachteile mit sich. Dazu zählen beispielsweise Importabhängigkeiten, ökologische, gesundheitliche und soziale Schäden durch Rohstoffabbau und die Herstellung synthetischer Energieträger, Akzeptanzprobleme, (Flächennutzungs-)Konflikte, hohe Kosten, mangelnde Wirtschaftlichkeit sowie (fasst man Atomenergie unter Konsistenz) die Gefahr der Verbreitung von Atomwaffen und das Fehlen eines sicheren Lagers für radioaktive Abfälle (Quack et al. 2017: 31; Wiese et al. 2022: 4–5; Zell-Ziegler et al. 2023: 16). Es spricht daher einiges dafür, den Bedarf für den Einsatz von Effizienz und Konsistenz so gering wie möglich zu halten.

Wenn Suffizienz als rahmende Strategie für Effizienz und Konsistenz verstanden wird, kann sie deren Unzulänglichkeiten kompensieren und so die Einhaltung planetarer Grenzen gewährleisten. Mit „rahmend“ ist dabei gemeint, dass die Nutzung umweltschädlicher Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten so weit wie möglich reduziert oder unterlassen wird, Grundbedürfnisse aber weiterhin erfüllt werden. Die verbleibenden Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten werden dann so effizient und konsistent wie möglich ausgestaltet. Auf diese Weise könnten beispielsweise enorme Mengen an Treibhausgasen (THG) eingespart werden und das Einhalten der 1,5°C-Grenze ohne risikobehaftete Negativemissionstechnologien würde deutlich wahrscheinlicher (Hayden 2019: 154; Zell-Ziegler et al. 2023: 15). Zudem würde es den Bedarf für den Einsatz von Effizienz und Konsistenz und damit deren zuvor genannte weitere Nachteile minimieren (Böcker et al. 2020: 7–12). Darüber hinaus bieten Suffizienzansätze weitere Vorteile. Sie lassen sich häufig schnell und mit geringen finanziellen Kosten umsetzen, da keine Technologien entwickelt, hergestellt und installiert werden müssen (Wiese et al. 2022: 10–11). Zudem haben sie keine schädlichen Umweltauswirkungen (ebd.: 11). Suffizienz ist daher ein notwendiger und gewinnbringender Rahmen für Effizienz- und Konsistenzansätze.

---

<sup>1</sup> Der Rebound-Effekt beschreibt das Phänomen, dass Ressourceneinsparungen durch Effizienz oder Konsistenz häufig „durch eine verstärkte oder veränderte Nutzung von Gütern“ (Böcker et al. 2020: 10), Wirtschaftswachstum, eine Steigerung der Kaufkraft, Bevölkerungswachstum oder Vergünstigung von Waren verringert oder (über-)kompensiert werden (ebd.: 11; Fischer, Grießhammer 2013: 14; Stengel 2011: 133).

### 2.3. Suffizienzpolitik: Notwendigkeit, Definition, Strategien und Instrumente

Suffizienz wird bisweilen vorrangig oder ausschließlich als individuelle Lebensstilfrage verstanden (SRU 2024: 7). Nach diesem Verständnis ist es allein Aufgabe der Individuen, sich suffizient zu verhalten, indem sie z.B. weniger Fleisch essen oder häufiger den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen (Böcker et al. 2020: 12). Dagegen sprechen jedoch mehrere Gründe. Der erste ist die sogenannte Mengenproblematik: Individuelle Handlungen führen erst zur Überschreitung der planetaren Grenzen, wenn sie von vielen vollzogen werden. Es ist also nicht die Handlung eines/einer Einzelnen, sondern es sind die akkumulierten Handlungen vieler, die zur ökologischen Krise führen. Folglich sind nur wenige Menschen bereit, diese Handlungen im Sinne der Suffizienz zu reduzieren oder unterlassen, wenn andere dies nicht auch tun (SRU 2024: 30). Hinzu kommt, dass soziale und strukturelle Rahmenbedingungen sowie gesellschaftlich etablierte Denk- und Verhaltensmuster suffizientes Verhalten derzeit häufig erschweren und/oder nicht-suffizientes Handeln unterstützen (ebd.). So sind umweltfreundlichere Alternativen beispielsweise häufig „weniger attraktiv, teurer oder schwerer zugänglich“ (ebd.: 61).

Suffizienz ist daher nicht ausschließlich durch freiwillige, individuelle Verhaltensänderungen umsetzbar, sondern eine *kollektive* Herausforderung. Die Rahmenbedingungen müssen durch politische Maßnahmen so verändert werden, dass sie suffizientes Handeln erleichtern und nicht-suffizientes Verhalten erschweren. Es braucht also eine *Suffizienzpolitik*. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Suffizienz *allein* durch politische Maßnahmen erreicht werden kann. Vielmehr bedarf es des Zusammenwirkens von Veränderungen auf individueller, politischer und kultureller Ebene, wobei sich diese gegenseitig bedingen (SRU 2024: 7-8, 18, 30-31, 47-49).

Unter Suffizienzpolitik lassen sich somit Maßnahmen fassen, die Rahmenbedingungen schaffen, welche suffiziente Angebote und Verhaltensweisen ermöglichen, fördern und/oder einfordern (SRU 2024: 18, 31). Suffizienzpolitik kann dabei unterschiedliche Strategien verfolgen. Erstens können Bürger:innen mit Fakten- und Handlungswissen versorgt werden. Zweitens kann suffizientes Verhalten attraktiv, d.h. „einfach, alltagstauglich und günstig“ (ebd.: 61) gestaltet oder eingefordert werden. Drittens kann nicht-suffizientes Verhalten unattraktiv (z.B. teurer) gemacht oder verboten werden (ebd.).

Suffizienzpolitik kann durch unterschiedliche Politikinstrumente gestaltet werden. Beispielsweise kann der Gesetzgeber rechtliche Nutzungsbeschränkungen für bestimmte Umweltgüter festlegen. Zudem können Beratungsangebote ausgebaut sowie rechtliche, finanzielle, und materielle Infrastrukturen geschaffen oder verändert werden (SRU 2024: 45-46, 65). Besonders hohes Einsparpotenzial bieten Suffizienzansätze „in den Bereichen Ernährung, Wohnen und

Mobilität, da dies auch bei ambitionierter technischer Transformation die umweltwirksamsten Konsumfelder bleiben“ (ebd.: 64). Diese Bereiche werden daher auch als „Big Points“ bezeichnet. Ich fokussiere mich in dieser Arbeit auf zwei dieser Bereiche: Wohnen und Mobilität. Im Folgenden gehe ich auf die Notwendigkeit und mögliche Ausgestaltung von Suffizienz(-politik) in beiden Bereichen gesondert ein.

#### **2.4. Suffizienz(-politik) im Verkehrssektor**

Der Verkehrssektor trägt maßgeblich zur Überschreitung planetarer Belastungsgrenzen bei. Das in Deutschland seit Jahrzehnten steigende Verkehrsaufkommen sowie eine stark autozentrierte Stadtplanung haben erhebliche negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Rund ein Fünftel der deutschen THG-Emissionen stammt aus dem Verkehrssektor (Nobis/Lell 2024: 30; Schäfer-Sparenberg et al. 2023: 17).

Effizienz und Konsistenz reichen bislang bei weitem nicht aus, um diese negativen Auswirkungen auf ein umweltverträgliches Maß zu reduzieren. Die Effizienzsteigerungen bei Automotoren in den letzten Jahrzehnten wurden durch einen kontinuierlichen Anstieg der Pkw pro Kopf und der zurückgelegten Personenkilometer sowie die Produktion immer größerer, schwererer und leistungstärkerer Wagen konterkariert (ein Beispiel für den erwähnten Rebound-Effekt) (Böcker et al. 2020: 6, 10; Nobis/Lell 2024: 7, 10, 28). Die Schwächen der Konsistenzstrategie zeigen sich beispielsweise an der langsamen Zunahme von Elektrofahrzeugen und entsprechender Ladeinfrastruktur (Böcker et al. 2020: 11). Folglich sind Ressourcenverbrauch und THG-Emissionen im Verkehrssektor in den letzten Jahren nicht gesunken, sondern gestiegen (Nobis/Lell 2024: 7, 10). Damit der Verkehrssektor zur Einhaltung planetarer Grenzen beiträgt, bedarf es daher auch Suffizienzansätze (ebd.: 10).

Auf individueller Ebene lassen sich zwei Arten suffizienten Mobilitätsverhaltens unterscheiden: Erstens Verkehrsvermeidung, also eine ersatzlose Reduktion der Anzahl der Wege, der Wegelänge sowie der Reisen mit motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Flugverkehr bis hin zur Abschaffung des eigenen Pkw. Zweitens Verkehrsverlagerung, also die Nutzung des Umweltverbands (Fuß- und Radverkehr, Carsharing, öffentlicher Verkehr) statt des MIV und des Flugverkehrs (Nobis/Lell 2024: 10; SRU 2024: 64).

Die gegenwärtigen Rahmenbedingungen erschweren suffizientes beziehungsweise befördern nicht-suffizientes Mobilitätsverhalten. Mobilitätsmuster stehen „in vielfältiger Wechselbeziehung zu Werten, Leitbildern, Anforderungen des Arbeitslebens, Wohnformen und Siedlungsstrukturen sowie zu den Gegebenheiten der Verkehrsinfrastruktur und der Art und der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln“ (Nobis/Lell 2024: 33). Beispielsweise dauert es gegenwärtig häufig deutlich länger, Distanzen mit dem Umweltverbund zurückzulegen als mit dem Auto –

insbesondere im ländlichen Raum (ebd.: 29). Suffizienzpolitik im Verkehrssektor muss folglich diese Rahmenbedingungen so ändern, dass individuelles suffizientes Mobilitätsverhalten gefördert oder eingefordert und nicht-suffizientes Mobilitätsverhalten erschwert oder verunmöglicht wird. Mögliche Maßnahmen sind bereits vielfach beschrieben worden (siehe z.B. ebd.: 33–35; SRU 2024: 57, 64; Schäfer-Sparenberg et al. 2023: 18).

## **2.5. Suffizienz(-politik) im Gebäudesektor**

Der Gebäudesektor trägt ebenfalls maßgeblich zur Überschreitung planetarer Belastungsgrenzen bei. Der Sektor verursacht etwa 40 % der deutschen THG-Emissionen, 90 % der inländischen mineralischen Rohstoffentnahme und 53 % des deutschen Abfallaufkommens (Zimmermann et al. 2023: 21). Außerdem „beträgt die Netto-Flächenversiegelung durch die Zunahme von bebauten Siedlungsflächen 32 Hektar pro Tag“ (ebd.). Steigende Flächenversiegelung führt zum Verlust von Biodiversität und der ökologischen Funktionen des Bodens sowie reduzierter Versickerung von Niederschlagswasser und „einer steigenden Beanspruchung von beispielsweise landwirtschaftlichen Flächen außerhalb Deutschlands“ (SRU 2024: 50).

Effizienz und Konsistenz reichen auch in diesem Sektor wahrscheinlich nicht aus, um diese negativen Auswirkungen auf ein umweltverträgliches Maß zu reduzieren. Die staatlichen Ziele zur Gebäudesanierung werden derzeit deutlich verfehlt (Zimmermann et al. 2023: 22). Zudem wurden die durch verbesserte energetische Standards und Sanierungen in den letzten Jahrzehnten erreichten Effizienzsteigerungen durch einen Zuwachs der Pro-Kopf-Wohnfläche (PKWF) konterkariert (ein weiterer Rebound-Effekt), sodass der Heizenergieverbrauch seit Jahren stagniert und die THG-Emissionen weiter steigen (Fischer 2020: 76; Zimmermann et al. 2023: 22). In Bezug auf Konsistenz zeigt sich, dass die Kapazitäten für Gebäude in Holzbauweise weitgehend ausgeschöpft sind, nur ein geringer Teil der Baustoffe wiederverwertet wird und lediglich 15 % des Wärmebedarfs durch erneuerbare Energien gedeckt wird (Zimmermann et al. 2023: 22). Außerdem zeigt sich bei effizienteren und konsistenteren Neubauten ein weiterer Rebound-Effekt: Sie werden stärker beheizt als Altbauten, was zu einem höheren Energieverbrauch führt (ebd.). Würde man zusätzlich durch Suffizienzansätze den Neubaubedarf reduzieren, könnten erhebliche Mengen an Baustoffen, Flächen, Energie und THG-Emissionen eingespart werden (Bierwirth/Bunge 2023: 10). Es braucht daher auch Suffizienzansätze im Gebäudesektor, damit dieser zur Einhaltung planetarer Grenzen beiträgt (SRU 2024: 51–52).

Suffizienz im Gebäudebereich lässt sich in zwei Bereiche untergliedern. Bauliche Suffizienz bezieht sich auf die „Planung und Errichtung von Gebäuden, Nutzungseinheiten und Räumen“ (Zimmermann et al. 2023: 14). Entscheidend sind hier die Priorisierung von Bestandserhalt und -erneuerung über Bestandserweiterung (nachfolgend als Bestandsentwicklung

zusammengefasst) über Neubau sowie eine Reduktion des Pro-Kopf-Flächenbedarfs (PKFB).<sup>2</sup> Darüber hinaus können Gebäude flexibler gebaut werden, sodass sie sich mit möglichst geringem Aufwand neu aufteilen oder umnutzen lassen (ebd.: 15–16). Ein weiterer Aspekt baulicher Suffizienz ist der „Lowtech-Ansatz, also einfach(es) (Um-)Bauen sowohl auf baustofflich/baukonstruktiver als auch auf gebäudetechnischer Ebene“ (ebd.: 16). Energiesuffizienz bezieht sich auf die Nutzung von Gebäuden und bedeutet einerseits eine ressourcensparende technische Gebäudeausrüstung sowie Ausstattung mit Haushalts- und Elektrogeräten (ebd.: 14). Andererseits gehören dazu auch eine ressourcensparende Nutzung des Gebäudes, z.B. in Bezug auf das Heiz- und Lüftungsverhalten sowie den Wasserverbrauch (ebd.: 17).

Die gegenwärtigen Rahmenbedingungen erschweren suffizientes bzw. befördern nicht-suffizientes Bauen und Wohnen. So behindern verschiedene „[...] planungs- und baurechtliche Standards, Normen und Richtlinien“ (Zimmermann et al. 2023: 34) Suffizienz, z.B. Brand- und Schallschutzvorgaben. Zudem werden Abriss und Neubau finanziell gefördert (ebd.: 26–28). Hinzu kommt, dass Mieten bei Neuvermietungen teils erheblich höher sind als in bestehenden Mietverträgen, was den Umzug in eine kleinere Wohnung unattraktiv macht (Bierwirth/Bunge 2023: 14). Es braucht also Suffizienzpolitiken, um diese Rahmenbedingungen zu ändern. Auch hierzu sind bereits viele Maßnahmen beschrieben worden (Bierwirth/Bunge 2023; Christ 2023: 11–12; Fuchs et al. 2023: 353; Lage 2023: 70; SRU 2024: 57, 64; Zimmermann et al. 2023).

## **2.6. Überwiegende Vernachlässigung von Suffizienz in der gegenwärtigen Politik**

Politische Maßnahmen zur und Diskurse über die Bewältigung der ökologischen Krise fokussieren bisher vor allem auf Effizienz und Konsistenz (Mamut 2023: 20–21). Suffizienz wird von einzelnen Akteur:innen thematisiert und teilweise auch in politische Maßnahmen übersetzt, aber insgesamt weitgehend vernachlässigt (Hayden 2019: 157; SRU 2024: 8). Wenn Suffizienz erwähnt wird, dann meist in Form von Absichtserklärungen ohne konkrete Instrumente oder als vage formulierte, kleinteilige und/oder für die Zukunft geplanten Maßnahmen (Fischer et al. 2020: 49; Leuser/Brischke 2018: 158; Zell-Ziegler et al. 2021a: 8; Zell-Ziegler et al. 2023: 39). Suffizienz ist also weit davon entfernt, eine rahmende Funktion für Effizienz und Konsistenz einzunehmen (Böcker et al. 2020: 12; Hayden 2019: 157). Bisher beschränken sich politische Interventionen in Bezug auf Suffizienz meistens auf Appelle an die Bürger:innen, verantwortlicher und weniger zu konsumieren, statt eine Suffizienzpolitik zu betreiben, welche die Rahmenbedingungen adressiert und so suffizientes Handeln erleichtert sowie nicht-suffizientes Handeln erschwert (Böcker et al. 2020: 12). Diese überwiegende Vernachlässigung von

---

<sup>2</sup> Der PKFB umfasst im Gegensatz zur PKWF auch über Wohnen hinausgehende Flächen (z.B. Büroflächen).

Suffizienz lässt sich auf kommunaler (Leuser/Brischke 2018: 158–160; Mamut 2023: 21–22), nationaler (Best 2022; Fischer et al. 2020: 49; Reese 2023: 18–26; Zell-Ziegler et al. 2021a) und EU-Ebene (Reese 2023: 17–31; Zell-Ziegler et al. 2023: 38–40) sowie für den Verkehrs- (Arnz et al. 2024: 1; Nobis/Lell 2024: 30; Zell-Ziegler et al. 2021b) und den Gebäudesektor (Bierwirth/Bunge 2023: 13; Zimmermann et al. 2023: 26–28) feststellen.

Zusammengefasst handelt es sich bei Suffizienz um eine Nachhaltigkeitsstrategie, die auf das Reduzieren oder Unterlassen umweltschädlicher Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten abzielt. Suffizienz ist als Rahmen für Effizienz und Konsistenz notwendig, um die (Wieder-)Einhaltung der planetaren Grenzen zu gewährleisten und die Nachteile der beiden anderen Strategien zu minimieren. Suffizienz muss durch Politikmaßnahmen gefördert und eingefordert werden. Zur Ausgestaltung einer solchen Suffizienzpolitik existieren bereits zahlreiche Vorschläge, allerdings wird Suffizienz in der gegenwärtigen Politik auf allen Ebenen und in allen Sektoren weitgehend vernachlässigt. Im nächsten Abschnitt beleuchte ich mögliche Gründe dafür.

### **3. Literaturüberblick: Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik**

In der Literatur werden unterschiedliche Barrieren für die Umsetzung von Suffizienzpolitik genannt, welche die weitgehende Vernachlässigung von Suffizienz in der gegenwärtigen Politik erklären können. Allerdings werden auch Treiber identifiziert, welche die Umsetzung von Suffizienzpolitik befördern und somit aufzeigen können, warum es vereinzelt doch zu dieser kommt. Bisher wurden die Einflussfaktoren jedoch nicht in einer Übersicht zusammengeführt. Diese Lücke möchte ich mit diesem Abschnitt schließen und gehe dazu zunächst auf Barrieren (Abschnitt 3.1) und danach auf Treiber (Abschnitt 3.2) ein. Tabelle 1 gibt einen Überblick über alle in der Literatur genannten Einflussfaktoren.

#### **3.1. Barrieren für die Umsetzung von Suffizienzpolitik**

Zahlreiche Barrieren bestehen in Einstellungen von Entscheidungsträger:innen. Diesen fehlt es teils an Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken (Breucker/Defard 2023: 30; Kenkmann et al. 2019: 54) oder sie nehmen Suffizienz(-politik) als nicht notwendig oder dringlich wahr. Gründe für Letzteres können eine fehlende Einstufung der ökologischen Krise als (dringendes) Problem sein (z.B. Ekardt 2016: 12; Gröne 2016: 41; Linz 2012: 68) oder der Glaube, die bisherigen Maßnahmen (Ekardt 2016: 12) oder der technologische Fortschritt (z.B. Korte/Linz 2021: 74; SRU 2024: 8) reichten zur Bewältigung der Krise aus. Weitere Gründe sind fehlendes Wissen über die ökologischen Folgen nicht-suffizienten Verhaltens (Kenkmann et al. 2019: 54; Lindgren et al. 2023: 11) oder die Priorisierung anderer, als dringlicher empfundener Themen oder Maßnahmen (Kenkmann et al. 2019: 54).

**Tabelle 1: Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik**

<b>Barrieren</b>	<b>Treiber</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einstellungen von Entscheidungsträger:innen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kein Wissen über Suffizienzpolitiken</li> <li>b. Wahrnehmung als nicht notwendig/ dringlich                   <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Keine Wahrnehmung der ökologischen Krise als Problem</li> <li>ii. Wahrnehmung bisheriger Maßnahmen als ausreichend</li> <li>iii. Vertrauen auf technischen Fortschritt</li> <li>iv. Kein Wissen über ökologische Folgen nicht-suffizienten Verhaltens</li> <li>v. Priorisierung anderer Themen</li> </ol> </li> <li>c. Wahrnehmung als nicht erstrebenswert                   <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Wahrnehmung als Verzicht</li> <li>ii. Wahrnehmung als Freiheitseingriff</li> <li>iii. Wahrnehmung als Moralisieren</li> <li>iv. Wahrnehmung als nicht innovativ</li> <li>v. Ablehnung unbekannter/aufwändiger Maßnahmen</li> <li>vi. Sorge vor negativen sozialen &amp; ökonomischen Auswirkungen</li> <li>vii. Konflikt mit anderen Zielen</li> </ol> </li> <li>d. Widerstand kommunaler Entscheidungs- träger:innen</li> </ol> </li> <li>2. Unklare Verantwortlichkeiten &amp; Befugnisse</li> <li>3. Nationale Regelungen &amp; Budget- entscheidungen</li> <li>4. Knappe staatliche Ressourcen</li> <li>5. (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Haltungen gesellschaftlicher Akteur:innen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ernstnehmen durch die Öffentlichkeit</li> <li>b. Thematisierung in den Medien</li> <li>c. Druck von Zivilgesellschaft</li> <li>d. Vorleben durch Suffizienzinitiativen</li> <li>e. Beratung von Wissenschaftler:innen &amp; Expert:innen</li> <li>f. Unterstützung in Verwaltungen</li> <li>g. Unterstützung ökonomischer Akteur:innen</li> <li>h. Politischer Wille auf kommunaler/ nationaler Ebene</li> </ol> </li> <li>2. Charakteristika der Suffizienzmaßnahmen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Nur Hinzufügen zu Bestehendem</li> <li>b. Adressierung sichtbarer Symbole des Konsumexzesses ohne ökonomische Bedeutung &amp; mit Alternativen</li> <li>c. Infragestellen des Wachstums bestimmter Sektoren</li> </ol> </li> <li>3. Kommunikation/Wahrnehmung               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. als anschlussfähiges Konzept</li> <li>b. mit positiver Zukunftsvision</li> <li>c. als förderlich für Wirtschaftswachstum</li> </ol> </li> <li>4. Ambitionierte Klimaschutz-Ziele</li> <li>5. Zweifel an ökonomischer Notwendigkeit nicht-suffizienter Politiken</li> <li>6. Zweifel an Steigerung des Wohlbefindens durch Wirtschaftswachstum</li> </ol>

Darüber hinaus halten Entscheidungsträger:innen Suffizienz(-politik) teils für nicht erstrebenswert. Ein Grund dafür kann die Wahrnehmung von Suffizienz als Verlust des guten Lebens oder Verzicht sein (z.B. Kleinhüchelkotten 2004: 57; Stengel 2011: 183, 248-249; Toulouse et al. 2019: 333). Weitere Gründe sind die Wahrnehmung von Suffizienzpolitik als Freiheitseingriff oder Bevormundung (z.B. Christ/Schneidewind 2022: 70; Heyen et al. 2013: 12; Toulouse et

al. 2019: 333) sowie als moralisierend (SRU 2024: 8) oder nicht innovativ (Böcker et al. 2020: 16; Lage et al. 2023: 374). Außerdem werden Suffizienzpolitiken zum Teil abgelehnt, weil sie unbekannt, aufwändig oder kaum erprobt sind (Böcker et al. 2022: 76; Ekardt 2016: 12; Kenkmann et al. 2019: 54) oder weil Sorgen vor negativen sozialen und ökonomischen Auswirkungen bestehen (z.B. Breucker/Defard 2023: 22–29; Knak 2021; Schepelmann 2023: 12; Tröger/Reese 2021: 831; Zell-Ziegler/Thema 2022: 40; Zell-Ziegler et al. 2023: 12). Auch die (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen (z.B. Breucker/Defard 2023: 30; Lindgren et al. 2023: 11; SRU 2024: 30; Zell-Ziegler et al. 2023: 40) oder ein Konflikt mit anderen politischen Zielen (Reese 2023: 25) können zu einer negativen Wahrnehmung von Suffizienzpolitik führen. Mit Blick auf die im Fokus dieser Arbeit stehende Landesebene ist zu beachten, dass auch der Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen Suffizienzpolitik auf übergeordneten Ebenen erschweren kann (Breucker/Defard 2023: 29).

Abgesehen von den Einstellungen von Entscheidungsträger:innen bestehen weitere Barrieren für Suffizienzpolitik. Unklare Verantwortlichkeiten und Befugnisse verschiedener politischer Ebenen können dazu führen, dass Entscheidungsträger:innen unsicher sind, welche Maßnahmen sie umsetzen sollen oder dürfen (Callmer 2019: 155) Außerdem können nationale Regelungen und Budgetentscheidungen Suffizienzpolitik erschweren oder nicht-suffiziente Politik anreizen (Breucker/Defard 2023: 28; Christ/Schneidewind 2022: 71; Lage et al. 2023: 375). Knappe staatliche Ressourcen (Personal, Finanzen, Flächen) (z.B. Böcker et al. 2020: 29, 35; Böcker et al. 2022: 74–75; Kenkmann et al. 2019: 55) können Suffizienzpolitik ebenfalls behindern.

### **3.2. Treiber für die Umsetzung von Suffizienzpolitik**

Die Haltung verschiedener gesellschaftlicher Akteur:innen kann die Umsetzung von Suffizienzpolitik befördern. Stengel (2011) schreibt, Suffizienzmaßnahmen könnten erst umgesetzt werden, „wenn die Öffentlichkeit Suffizienz als Ernst [sic] zu nehmende Strategie gegen den zu hohen Energie- und Ressourcenverbrauch wahrnimmt und das Thema in den Medien aufgenommen wird“ (228). Auch Druck von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen (z.B. Breucker/Defard 2023: 22, 30; Ekardt 2022: 477; Zell-Ziegler et al. 2021a: 6) oder das Vorleben eines suffizienten Lebensstils durch Suffizienzinitiativen (Ekardt 2022: 477) können zur Umsetzung von Suffizienzpolitik führen. Zudem können sich Beratung durch Wissenschaftler:innen und Expert:innen sowie Unterstützung für Suffizienz durch Fachleute in den Verwaltungen förderlich auf die Umsetzung von Suffizienzpolitik auswirken (Breucker/Defard 2023: 24, 29). Außerdem kann Unterstützung durch ökonomische Akteur:innen die Umsetzung von Suffizienzpolitik wahrscheinlicher machen (Hayden 2014a: 549–553, 2014b: 427–428). Zudem ist

zu beachten, dass politischer Wille auf kommunaler oder nationaler Ebene Suffizienzpolitik auch auf unter- bzw. übergeordneten Ebenen befördern kann (Breucker/Defard 2023: 28; Toulouse et al. 2017: 66).

Bestimmte Charakteristika von Suffizienzpolitiken beeinflussen ihre Umsetzungschancen. Suffizienzmaßnahmen werden eher umgesetzt, wenn sie dem Bestehenden nur etwas hinzufügen (z.B. eine höhere ÖPNV-Taktung) (Böcker et al. 2022: 77). Das Gleiche gilt für Maßnahmen, die „sehr sichtbare Symbole des Konsumexzesses“ (Hayden 2014b: 427, eigene Übersetzung) adressieren, für die Alternativen existieren und deren Produzenten nicht von zentraler ökonomischer Bedeutung sind (z.B. Plastiktüten). Zudem macht es die Umsetzung von Suffizienzpolitiken laut Hayden (2014a: 552, 2014b: 552) wahrscheinlicher, wenn sie das Wachstum bestimmter Sektoren (z.B. des Flugverkehrs) statt der Wirtschaft als Ganzes in Frage stellen.

Darüber hinaus spielen Kommunikation und Wahrnehmung von Suffizienzpolitik eine wichtige Rolle für deren Umsetzungschancen. Hayden (2014b: 429–430) argumentiert, Suffizienz werde eher politisch gefördert, wenn sie als ein Konzept mit mehr gesellschaftlicher Anschlussfähigkeit (z.B. Effizienz, technologischer Fortschritt, Energiesparen, Lebensstil- und Verhaltensänderung) kommuniziert werde. Dies deckt sich mit dem Befund von Callmer (2019: 153), es sei politisch besser akzeptiert, von Abfallvermeidung oder Konsumveränderungen statt von Suffizienz oder Konsumreduktion zu sprechen. Weiterhin schreibt Hayden (2014a: 543, 2014b: 427–428, 435–436), Suffizienzpolitik werde eher umgesetzt, wenn sie mit einer positiven Zukunftsvision verknüpft und als förderlich oder notwendig für Wirtschaftswachstum wahrgenommen werde.

Des Weiteren können ambitionierte Klimaschutz-Ziele die Umsetzung von Suffizienzpolitik wahrscheinlicher machen (Callmer 2019: 148; Hayden 2014a: 549, 553, 2014b: 423–424). Auch im gesellschaftlichen Diskurs geäußerte Zweifel an der ökonomischen Notwendigkeit nicht-suffizienter Politiken oder an der Fähigkeit von Wirtschaftswachstum zur Steigerung des Wohlbefindens können Suffizienzpolitik erleichtern (Hayden 2014a: 543–553, 2014b: 420–423).

Der Großteil der Beiträge in der Suffizienzforschung erwähnt Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik allerdings, wenn überhaupt, nur am Rande und nur auf Basis theoretischer Annahmen und Vermutungen. Es gibt bisher kaum Beiträge, welche diese Einflussfaktoren ins Zentrum stellen und/oder empirisch untersuchen, um diese Thesen zu überprüfen. Eine Ausnahme bilden Böcker et al. (2022), Breucker/Defard (2023), Callmer (2019), Hayden (2014a), Kenkmann et al. (2019) sowie Lindgren et al. (2023). Gröne (2016) bietet zumindest eine empirische Untersuchung, erwähnt Einflussfaktoren aber nur am Rande. Zudem beschäftigen sich alle

Beiträge mit der kommunalen oder nationalen, aber nicht mit der Landesebene. Um zur Schließung dieser Forschungslücken beizutragen, untersuche ich im Folgenden, welche Treiber und Barrieren in der niedersächsischen Klimapolitik wirken.

#### **4. Fallstudie: Die niedersächsische Klimapolitik**

In den vorherigen Abschnitten habe ich dargelegt, dass Suffizienz bisher in der Politik überwiegend vernachlässigt wird, sowie einen Überblick über die in der Literatur genannten Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik gegeben. Im nun folgenden Hauptteil der Arbeit gehe ich nach Erläuterungen zur Methodik (Abschnitt 4.1) zunächst der Frage nach, inwiefern diese Vernachlässigung von Suffizienzpolitik auch auf die niedersächsische Klimapolitik in den Sektoren Verkehr und Gebäude zutrifft (Abschnitt 4.2). Anschließend untersuche ich, welche Treiber und Barrieren die Umsetzung von Suffizienzpolitik in Niedersachsen in den genannten Sektoren beeinflussen (Abschnitt 4.3).

##### **4.1. Methodik**

Ich habe zunächst die Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik in den Sektoren Verkehr und Gebäude untersucht, indem ich zwei der für die niedersächsische Klimapolitik zentralen Dokumente analysiert habe: das NKlimaG und die NKS. Ich habe in beiden Dokumenten alle Passagen codiert, in denen Suffizienz explizit oder implizit als Ziel oder Maßnahme mit Bezug auf die untersuchten Sektoren erwähnt wurde. Das Gleiche habe ich in Bezug auf Effizienz und Konsistenz getan, um die Rolle von Suffizienz im Verhältnis zu den anderen beiden Strategien beurteilen zu können. Die Codierung erfolgte anhand der in Abschnitt 2.1 dargelegten Definitionen der drei Strategien. Maßnahmen, die sich aufgrund uneindeutiger Formulierungen mehreren Strategien zuordnen ließen, habe ich gesondert als „unklar“ codiert.

Darauf aufbauend habe ich semi-strukturierte Interviews mit für Klimapolitik zuständigen Akteur:innen aus der niedersächsischen Politik und Verwaltung geführt. Ziel der Interviews war es einerseits, zu verstehen, warum bestimmte in der Dokumentenanalyse identifizierte Suffizienzpolitiken Eingang in die niedersächsische Klimapolitik gefunden hatten. Andererseits interessierte mich, warum viele in den Sektoren Verkehr und Gebäude denkbare Suffizienzmaßnahmen in den Dokumenten nicht aufgeführt waren. Daraus abgeleitet sollten Treiber und Barrieren für Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik identifiziert werden.

Ich habe mich aus mehreren Gründen für semi-strukturierte Interviews entschieden. Erstens galt mein Erkenntnisinteresse der subjektiven Wahrnehmung und den persönlichen Erfahrungen einzelner Personen, welche gut in Interviews erforscht werden können, und nicht generalisierbaren Schlüssen über eine große Gruppe von Menschen. Zweitens wollte ich möglichst

offen nach der Perspektive der Befragten fragen, um die Antworten nicht durch vorgegebene Antwortskalen zu beeinflussen und (im Vergleich zu einer Umfrage) ausführlichere Antworten zu erhalten. Drittens passt die Methode zum teilweise explorativen Ansatz der Studie, da sie es (im Gegensatz zu Umfragen) erlaubt, auf die Antworten der Befragten zu reagieren und Rückfragen zu stellen. Dies ermöglicht Offenheit für unerwartete Ergebnisse, was angesichts der Tatsache, dass es bisher kaum empirische Forschung zu den Einflussfaktoren gibt, sinnvoll ist. Gleichzeitig bieten semi-strukturierte Interviews genügend Struktur, um die Beantwortung der spezifischen Forschungsfragen sowie einen gewissen Grad der Vergleichbarkeit mit möglichen zukünftigen Interviews sicherzustellen (Eagle et al. 2011: 98–102; Helfferich 2011: 179; McGrath et al. 2019: 1002; Skinner 2020: 10).

Die Entwicklung des Leitfadens erfolgte nach der Methodologie von Helfferich (2011). Die Interviewfragen habe ich basierend auf den Ergebnissen der Dokumentenanalyse, den in der Literatur identifizierten Einflussfaktoren sowie meinen Forschungsfragen entwickelt und nach den Empfehlungen von Leech (2002: 666–667) formuliert. Die Fragen umfassten sowohl zuvor festgelegte Fragen, um die Beantwortung der Forschungsfragen sowie die Vergleichbarkeit mit etwaiger zukünftiger Forschung zu gewährleisten, als auch individuelle Nachfragen, um ein besseres Verständnis des Gesagten zu erlangen. Einige der Nachfragen dienten dazu, zu überprüfen, ob bestimmte in der Literatur genannte Einflussfaktoren eine Rolle gespielt hatten. Dabei habe ich jedoch darauf geachtet, diese Nachfragen nicht suggestiv zu formulieren, um die Antworten nicht zu beeinflussen.

Anschließend habe ich verschiedene Personen, die in der niedersächsischen Exekutive und Legislative für Klima-, Verkehrs- und/oder Wohnungs- und Baupolitik zuständig sind, für Interviews angefragt. Ich habe mich auf diese Personengruppe beschränkt, da anzunehmen ist, dass Entscheidungen für oder gegen die Aufnahme von Maßnahmen in die hier analysierten Dokumente im Wesentlichen von den zuständigen Ministeriumsbeschäftigten und Abgeordneten getroffen wurden. Die Befragung dieser Personen kann folglich Erkenntnisse über die Gründe für diese Entscheidungen und damit über Einflussfaktoren liefern. Insgesamt habe ich von sechs Personen Zusagen erhalten und mit diesen Interviews geführt: Drei mit Beschäftigten des niedersächsischen Umweltministeriums (Interviews 1-3) bzw. der Klima- und Energieagentur Niedersachsen (Interview 4) sowie je eines mit Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen (Interview 5) und CDU (Interview 6) im niedersächsischen Landtag. Zudem haben mir zwei wissenschaftliche Referenten der SPD-Landtagsfraktion gemeinsam Fragen schriftlich beantwortet (Interview 7). Die Interviews dauerten zwischen 20 und 50 Minuten und wurden teils in Präsenz, teils über Videokonferenzprogramme geführt. Die Durchführung folgte den

Empfehlungen von Blandford (2013), Helfferich (2011), Hermanns (2022), Leech (2002), McGrath et al. (2019), Wilkinson/Birmingham (2003) und Witzel (1985).

Abschließend habe ich die Interviews in einfacher Transkription verschriftlicht und mittels gerichteter qualitativer Inhaltsanalyse nach Hsieh/Shannon (2005) untersucht. Ich habe mich für diese Methode im Gegensatz zur Grounded Theory entschieden, weil es nicht mein Ziel war, eine neue Theorie zu entwickeln, sondern den umfangreichen, aber fragmentierten Forschungsbestand zu Einflussfaktoren zu ergänzen und empirisch zu überprüfen. Dies legte einen primär deduktiven Ansatz nahe. Folglich habe ich das Codierschema auf Basis der in der Literatur identifizierten Faktoren erstellt. Um die in Abschnitt 3 vorgenommene Einteilung der Faktoren in verschiedene Kategorien (z.B. Einstellungen von Entscheidungsträger:innen) abzubilden, habe ich mit Subcodes gearbeitet. Anschließend habe ich die Interview-Transkripte mithilfe des Programms MAXQDA (Version 24.4.1) codiert.

Das Fehlen von Suffizienzpolitiken lässt sich sowohl durch die Anwesenheit von Barrieren als auch durch die Abwesenheit von Treibern erklären. Analog lässt sich das Vorhandensein von Suffizienzpolitiken sowohl durch die Anwesenheit von Treibern als auch durch die Abwesenheit von Barrieren erklären. Daher habe ich sowohl Passagen codiert, die nahelegten, dass ein bestimmter Einflussfaktor vorhanden war, als auch solche, aus denen hervorging, dass ein Faktor *nicht* vorhanden war. Wenn Faktoren erwähnt wurden, die in der Literatur nicht genannt wurden, habe ich diese als neue (Sub-)Codes aufgenommen. Somit war das Vorgehen teilweise auch induktiv. Darüber hinaus habe ich auch Passagen markiert, die sonstige interessante Erkenntnisse jenseits von Einflussfaktoren enthielten. Teilweise habe ich dafür auch neue Codes gebildet (z.B. Wahrnehmung der Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik). Das finale Codierschema findet sich in Anhang C. Anschließend habe ich die Ergebnisse der Codierungen der einzelnen Interviews nach Treiber und Barrieren geordnet zusammengefasst und dann diese Zusammenfassungen synthetisiert. Schließlich habe ich die Ergebnisse im Hinblick auf Unterschiede zwischen den analysierten Dokumenten und Sektoren untersucht.

#### **4.2. Dokumentenanalyse: Die Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik**

Im Folgenden stelle die Ergebnisse der Dokumentenanalyse zur Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik dar. Ich gehe dabei zunächst auf das NKlimaG und danach auf die NKS ein. Anschließend vergleiche ich die beiden Dokumente sowie die beiden untersuchten Sektoren hinsichtlich der Rolle der drei Nachhaltigkeitsstrategien.

Das NKlimaG trat im Dezember 2020 in Kraft und soll „in Niedersachsen die Erbringung eines angemessenen und wirksamen Beitrages zur Erreichung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele“ (§ 1 NKlimaG) sicherstellen. Es legt unter anderem

sektorübergreifende THG-Reduktionsziele fest (§ 3) und schreibt vor, dass die Landesregierung zur Erreichung dieser Ziele Klimaschutzmaßnahmen plant und umsetzt (§ 4a).

Suffizienz wird im NKlimaG an zwei Stellen thematisiert. Zum einen soll die Planung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen der Landesregierung „die besondere Bedeutung der Steigerung des Rad- und Fußgängerverkehrs, der verstärkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und anderer Angebote zur gemeinsamen Nutzung eines Fahrzeuges durch mehrere Personen mit gleichem oder ähnlichem Fahrtziel [und] der Stärkung des Schienenverkehrs“ (§ 4a, Abs. 3, Nr. 3) berücksichtigen. Zum anderen müssen Gemeinden ein Entsiegelungskataster mit Flächen, für die die Möglichkeit der Entsiegelung besteht, führen (§ 19). Dies kann ein Beitrag dazu sein, das Ziel einer Nettonull bei der Flächenneuanspruchnahme zu erreichen. Das setzt allerdings voraus, dass die Flächen nicht nur in einem Kataster vermerkt, sondern auch tatsächlich entsiegelt werden.

Effizienz findet nur an einer Stelle eindeutig Erwähnung (§ 4a, Abs. 3, Nummer 3). Konsistenz wird dagegen sehr häufig erwähnt (§ 4a, Abs. 3, Nummer 3, § 11, Abs. 3, Satz 1, § 12, § 20, Abs. 4, Satz 2). Darüber hinaus finden sich einige Ziele und Maßnahmen, die unter Suffizienz gefasst werden könnten, jedoch aufgrund ihrer unklaren Formulierung nicht eindeutig zugeordnet werden können. So schreibt § 4 vor, dass die Klimaschutzstrategie Ziele zur Senkung des Primärenergieverbrauchs enthalten muss und § 11 legt derartige Ziele für landeseigene Gebäude fest. Zudem soll die Planung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen „die besondere Bedeutung der Energieeinsparung [...] und der [...] Ressourcenschonung“ (§ 4a, Abs. 3, Satz 1 und 4) berücksichtigen. Außerdem müssen Kommunen Energieberichte erstellen, um „durch Offenlegung der Energieverbräuche Möglichkeiten zu deren Senkung [...] zu ermitteln“ (§ 17, Abs. 1, Satz 2). Weiterhin müssen sie einen Wärmeplan erstellen, der unter anderem „die Potenziale [...] und [...] Handlungsstrategien der Kommune zur Senkung [...] des Wärmebedarfs der Gebäude“ (§ 20, Abs. 4-5) enthalten muss. Diese Ziele und Maßnahmen lassen sich sowohl durch Effizienz als auch durch Suffizienz (und im Fall von Ressourcenschonung auch Konsistenz) erreichen und können daher nicht eindeutig als Suffizienz gezählt werden.

Die NKS wurde 2021 beschlossen und legt THG-Reduktionsziele für die einzelnen Sektoren sowie Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest. Im Verkehrssektor finden sich in der NKS an einigen Stellen Suffizienzansätze. Die „Verkehrsverlagerung in Richtung emissionsärmerer Verkehrsträger und Antriebe (Schiene, Wasserstraße, ÖPNV und Sharing-Modelle, nicht-motorisierter Verkehr)“ (Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (NMU) 2021: 46) wird als Ziel genannt. Zudem finden sich Ziele zur Steigerung des Anteils

der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege, Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Rad- und Schienenverkehr, Car- und Bikesharing sowie zur Verlagerung des Güterverkehrs auf Wasserstraße und Schiene (ebd.: 44-52, 97-99). Außerdem werden „Push- und Pull-Maßnahmen in Kommunen (z. B. Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement)“ (ebd.: 43) sowie die „Ermöglichung von Verkehrsexperimenten, etwa Tempo 30“ (ebd.) erwähnt, allerdings nur als mögliche zukünftige Maßnahmen.

Darüber hinaus wird „Verkehrsvermeidung durch Digitalisierung und Flächenentwicklung“ (NMU 2021: 46) als Ziel genannt, jedoch kaum mit konkreten Maßnahmen unterlegt. Es wird lediglich beschrieben, es solle „ein eigenes, digitales Verkehrsmanagement aufgebaut werden“ (ebd.: 47). Dadurch werde „der Verkehr verstärkt so gesteuert, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur optimal ausgelastet wird, Umweg- oder Parksuchfahrten werden vermieden sowie Stauereignisse reduziert“ (ebd.). Effizienz-Ansätze finden sich im Verkehrssektor nicht, Konsistenz wird dagegen häufig erwähnt (ebd.: 42-53, 87).

Im Gebäudesektor wird Suffizienz kaum und nur vage erwähnt. Zwar wird der in Abschnitt 2.5 erwähnte, Effizienzsteigerungen kompensierende Rebound-Effekt durch steigende Haushaltszahlen und Wohnflächen sowie weniger Mitglieder pro Haushalt thematisiert (NMU 2021: 50). Außerdem werden Suffizienz und Effizienz als vorrangige Ziele mit einer rahmenden Funktion für Konsistenz formuliert: „Nach dem Motto ‚Die beste Energie ist die, die gar nicht erst benötigt wird‘, gilt es vorrangig, Energie einzusparen und effizient zu nutzen. Den verbleibenden Bedarf gilt es, durch erneuerbare Energien zu decken.“ (ebd.: 51).<sup>3</sup> Weiter heißt es, „gesetzliche Vorgaben und Förderungen zu Energieeinsparung“ (ebd.: 52) seien zentral für die Erreichung der Klimaziele im Gebäudesektor. Zudem wird erwähnt, „die Umwandlung von Büroräumen in Wohngebäude, die Nutzung bereits versiegelter Flächen [und] die Aufstockung von Gebäuden“ (ebd.) könnten zum Klimaschutz beitragen. Allerdings enthält die Strategie keine konkreten Suffizienzpolitiken außer der Förderung von „Maßnahmen zur Steigerung der Energieeinsparung [...] bei gemeinnützigen Organisationen im Rahmen der Bewältigung der Folgen der Covid-19-Pandemie“ (ebd.: 58)

Effizienz- und Konsistenzansätze im Gebäudesektor werden häufig erwähnt (NMU 2021: 51-58, 89, 97, 115). Der behauptete Vorrang von Effizienz und Suffizienz vor Konsistenz lässt sich mit Blick auf die Maßnahmen somit nicht bestätigen. Darüber hinaus gibt es einige Passagen, die so vage formuliert sind, dass sie sowohl Suffizienz als auch Effizienz beinhalten

---

<sup>3</sup> Das Ziel der Energieeinsparung kann theoretisch auch durch Effizienz erreicht werden und bedeutet daher nicht zwangsläufig eine Suffizienzorientierung. Da die Schwachstellen von Effizienzansätzen jedoch in der NKS anerkannt sowie Energieeinsparung und Energieeffizienz getrennt genannt werden, gehe ich davon aus, dass mit Ersterer hier Suffizienz gemeint ist. Dies legt auch die Formulierung „gar nicht erst benötigt wird“ nahe.

könnten. Dazu gehören das Ziel, den Wärmebedarf zu reduzieren (ebd.: 51) sowie die Förderung der Erstellung und Umsetzung integrierter Quartierskonzepte, welche „die technischen und wirtschaftlichen Energieeinsparpotenziale“ (ebd.: 54) aufzeigen sollen.

Beide Dokumente haben gemeinsam, dass Suffizienz meist nur als Ziel ohne konkrete Maßnahmen erwähnt wird. Zudem ist Konsistenz in beiden Dokumenten die am häufigsten erwähnte Nachhaltigkeitsstrategie. Darüber hinaus enthalten beide unklare Passagen, die keiner Strategie eindeutig zugeordnet werden können. Ein Unterschied ist, dass Suffizienz in der NKS häufiger als im NKlimaG erwähnt wird. Allerdings ist erstere auch deutlich umfangreicher und als Strategie naturgemäß detaillierter als ein Gesetz. Gleichzeitig ist sie im Gegensatz zu einem Gesetz nicht rechtlich bindend, sodass die Landesregierung nicht verpflichtet ist, die Maßnahmen auch umzusetzen. Außerdem wird Effizienz im NKlimaG nur an einer Stelle als Ziel und damit seltener als Suffizienz erwähnt. In der NKS wird Effizienz dagegen in Form konkreter Ziele und Maßnahmen und deutlich häufiger als Suffizienz erwähnt.

Sowohl im Verkehrs- als auch im Gebäudesektor wird Suffizienz vor allem als Ziel mit wenig konkreten Maßnahmen genannt. In beiden Bereichen finden sich zudem zahlreiche Ziele und Maßnahmen für Konsistenz. Es lassen sich jedoch auch Unterschiede zwischen den Sektoren feststellen. Suffizienz wird im Verkehrssektor deutlich häufiger und auch konkreter als im Gebäudesektor erwähnt. Die Suffizienzziele im Verkehrssektor (Verkehrsverlagerung und -vermeidung) werden beide in den Dokumenten genannt. Die Suffizienzziele im Gebäudesektor dagegen werden in den Zielen und *tatsächlich geplanten* Maßnahmen nicht explizit angesprochen. Die Maßnahmen und Ziele zur Energieeinsparung im Gebäudesektor lassen sich dem Aspekt der Energiesuffizienz zuordnen. Die dazugehörigen Ziele der suffizienten Anschaffung und Nutzung werden jedoch nicht explizit erwähnt. Was den Aspekt der baulichen Suffizienz betrifft, so werden mit dem Verweis, die Umwandlung von Büroräumen in Wohngebäude und die Aufstockung von Gebäuden könnten zum Klimaschutz beitragen, zumindest Maßnahmen zur Bestandsentwicklung erwähnt. Allerdings ergibt sich daraus nicht notwendigerweise eine *Priorisierung* von Bestandsentwicklung vor Neubau. Die anderen unter bauliche Suffizienz fallenden Ziele (PKFB-Reduktion, anpassbare Gebäude und Lowtech) werden nicht erwähnt. Darüber hinaus wird Effizienz im Verkehrssektor nicht (und damit seltener als Suffizienz), im Gebäudesektor dagegen sehr häufig (und damit öfter als Suffizienz) genannt. Außerdem gibt es im Gebäudesektor zahlreiche Passagen, die sich nicht eindeutig einer Nachhaltigkeitsstrategie zuordnen lassen, im Verkehrssektor dagegen keine.

Die Ergebnisse der Dokumentenanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen: In beiden Dokumenten und Sektoren wird Suffizienz meist nur als Zielsetzung ohne konkrete Maßnahmen erwähnt. Dabei wird Suffizienz im Verkehrssektor deutlich öfter und auch konkreter als im Gebäudesektor genannt. Konsistenz (und im Gebäudesektor auch Effizienz) werden merklich häufiger und detaillierter als Suffizienz aufgeführt. Zudem gibt es (vor allem im Gebäudesektor) einige vage formulierte Passagen, die sich keiner Strategie zuordnen lassen.

### **4.3. Interviews: Einflussfaktoren in der niedersächsischen Klimapolitik**

Im Folgenden gehe ich zunächst auf in den Interviews genannte für die Umsetzung von Suffizienzpolitik hinderliche Faktoren, also vorhandene Barrieren und fehlende Treiber, ein (Abschnitt 4.3.1). Anschließend stelle ich die erwähnten förderlichen Faktoren, also vorhandene Treiber (Abschnitt 4.3.2) und fehlende Barrieren (Abschnitt 4.3.3), dar. Schließlich vergleiche ich die Ergebnisse im Hinblick auf die beiden untersuchten Sektoren (Abschnitt 4.3.4) und beleuchte weitere interessante Erkenntnisse aus den Interviews (Abschnitt 4.3.5).

#### **4.3.1. Vorhandene Barrieren und fehlende Treiber**

Die am häufigsten und als einzige in allen Interviews genannte Barriere ist (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen gegenüber Suffizienzpolitik. Parteien setzten Suffizienzmaßnahmen aus Angst, als Verbotspartei dargestellt zu werden, nicht um (Interview 2: Abs. 8, 12). Suffizienz bedeute Askese und diese sei „nicht schick“ (Interview 3: Abs. 26). Die Äußerung, bei der Entscheidung für oder gegen politische Maßnahmen spiele unter anderem die „soziale Verträglichkeit“ (Interview 7: Abs. 9) eine Rolle, kann auch als Hinweis auf Sorge vor Ablehnung aus der Bevölkerung verstanden werden.

Im Verkehrssektor äußert sich diese Barriere zum Beispiel darin, dass Politiker:innen sich nicht trauten, „Bedarfsobergrenzen“ für Individualverkehr zu ziehen, weil „Mobilitätsbedarf [...] auch kulturelle Bedeutung“ (Interview 3: Abs. 16) habe. Dies zeige sich beispielsweise daran, dass alle bisherigen Versuche, die Pendlerpauschale einzuschränken, „immer zu großem Protest [...] oder einfach zum Stimmenverlust“ (Interview 3: Abs. 18) geführt hätten. Auch die Zuschüsse für die durch den Ukraine-Krieg gestiegenen Tankkosten seien bereitgestellt worden, weil hohe Tankrechnungen Lebensplanungen gefährdeten (ebd.). Der Wegfall von Autospuren oder Parkplätzen für Rad- oder Busverkehr führe zu Protest aus der Bevölkerung (Interview 6: Abs. 16). Zudem fühlten sich Fußgänger:innen vernachlässigt, weil so viel für den Radverkehr getan werde (Interview 6: Abs. 32).

Im Gebäudesektor zeigt sich diese Barriere insbesondere bezüglich Maßnahmen zur Reduktion der PKWF. Diese würden nicht beschlossen, weil dies den Bedarfen der Bürger:innen

widerspreche und auf wenig Zuspruch stoße (Interview 3: Abs. 30). Viele Menschen wollten nicht aus ihren Häusern ausziehen und dies sei nicht einfach zu überwinden (Interview 1: Abs. 48). Die Wohnungsbedürfnisse in der Bevölkerung seien in den letzten Jahrzehnten gestiegen:

[...] von unserem Wohnressort [...] wurde eine Wohnungsnot festgestellt, die mit dem vorhandenen Wohnraum nicht gedeckt werden kann. Kann man jetzt fragen: "Sind das auch wieder gestiegene Wohnungsbedürfnisse?". [...] Mich hat damals schon überrascht in der Diskussion, dass jedem Studenten eine eigene Wohnung als Anspruch zugebilligt wurde [...]. Das wäre aus Sicht meiner Studententage großer Luxus gewesen. [...] Auch da ist wahrscheinlich der Anspruch in einer ständig reicher gewordenen Gesellschaft, [...] sind viele Dinge zur Selbstverständlichkeit geworden. (Interview 3: Abs. 26)

Die Reduktion der PKWF sei „ein ganz schwieriges Thema“, weil sich das in der Gesellschaft stark ausgeprägte „Bedürfnis der Individualisierung und jeder kann sich im Rahmen seiner Möglichkeiten ausleben, wie er/sie möchte [...] politisch nicht einfach so einfangen“ lasse (Interview 5: Abs. 30). „Die Politik aus allen Parteien“ wolle nicht „festschreiben, wie viel Quadratmeter pro Kopf jemand haben soll [...], weil sie weiß, damit wird sie keine Wahlen gewinnen“ (Interview 1: Abs. 50).

Auch Maßnahmen zur Begrenzung von Neubau würden teils auf Ablehnung aus der Bevölkerung stoßen. Ein Grund dafür sei das verbreitete Bedürfnis, in einem Einfamilienhaus zu wohnen (Interview 3: Abs. 26). Bei jungen Menschen gebe es jedoch eine größere Offenheit für Tiny Houses und gemeinschaftliches Wohnen (Interview 1: Pos. 48). Ein Befragter antwortete auf die Frage, warum Maßnahmen zur Reduktion von Neubau keine Rolle spielten: „Das ist das Thema Wohnkosten. Also 50 % der Bevölkerung sind Mieter. Die Mieten schießen durch die Decke. Da können Sie mit dem Suffizienzthema an der Stelle keinen Blumentopf gewinnen“ (Interview 4: Abs. 44).

Maßnahmen zur Bestandsentwicklung treffen bisweilen ebenfalls auf Widerstand. Eine Schwierigkeit sei, dass es häufig „Besitzstandswahrung“ (Interview 5: Abs. 30) gebe: Hauseigentümer:innen müssten „die Einsicht [haben], dass vielleicht noch Aufbau aufs eigene Haus sinnvoll ist und die Bereitschaft, dann auch den Lebensraum zu teilen. Das sind keine einfachen Diskussionen gesellschaftlich“ (ebd.). Zudem gebe es gegen die Aufstockung von Gebäuden häufig Widerstand von Anwohner:innen, weil ihr Garten dann im Schatten liege und das Grundstück dadurch an Wert verliere oder sie im Falle von sozialem Wohnraum „keine armen Menschen in ihrer Nachbarschaft wollen“ (Interview 6: Abs. 42).

Knappe Ressourcen des Landes stellten eine weitere Barriere dar. Klimaschutz-Maßnahmen müssten „in dem begrenzten finanziellen Rahmen, der uns als Land zur Verfügung steht“ (Interview 7: Abs. 9; ähnlich Interview 1: Abs. 8), realisiert werden und könnten aufgrund der erwarteten geringen Steuereinnahmen derzeit nur sukzessive beschlossen und umgesetzt

werden (Interview 5: Abs. 8). Die Landesregierung versuche, die Vereinbarungen des Koalitionsvertrag umzusetzen, es gebe aber „keine oder sehr kleine Spielräume“ (Interview 5: Abs. 24) für darüber hinaus gehende Maßnahmen. Gesetzliche Vorgaben des Landes für Kommunen blieben oft vage, weil das Land den Kommunen sonst finanzielle Mittel zur Umsetzung der vorgegebenen Aufgaben geben müsse (Interview 6: Abs. 54).

In Bezug auf konkrete Maßnahmen wurde diese Barriere nur im Verkehrssektor genannt. „Der effiziente Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“ sei „die größte Herausforderung“ (Interview 7: Abs. 21) beim Ausbau des ÖPNV. Gegenwärtig sei die Landesregierung finanziell nicht in der Lage, ein zufriedenstellendes oder kostenloses ÖPNV-Angebot bereitzustellen (Interview 5: Abs. 10). Ein Problem bei Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhalten von Beschäftigten des Landes sei zudem, dass die Verantwortlichen in der Landesverwaltung sich damit zusätzlich zu ihren regulären Aufgaben beschäftigen müssten. Da sie das Gefühl hätten, dies übersteige ihre Möglichkeiten, schreckten sie davor zurück (Interview 4: Abs. 20-22). Dies kann als Hinweis auf knappe personelle Ressourcen gesehen werden.

Sorge vor negativen sozialen oder ökonomischen Auswirkungen von Suffizienz(-politik) wurde ebenfalls erwähnt. Homeoffice sei „in vielen Berufen [...] in Maßen sinnvoll, [...] soweit [es] Care-Arbeit besser möglich macht, Familienverbände stärkt und [...] Verkehr möglicherweise reduziert“ (Interview 5: Abs. 20). Allerdings berge es auch die Gefahr von Vereinzelung. Maßnahmen zur Neubau-Begrenzung stehe das Interesse von Kommunen und Regionen an Einwohner:innen-Zuwachs entgegen (Interview 3: Abs. 26; Interview 6: Abs. 62-64). Die erwähnte Aussage, bei der Entscheidung für oder gegen politische Maßnahmen spiele auch die „soziale Verträglichkeit“ (Interview 7: Abs. 9) eine Rolle, lässt sich auch hier einordnen.

Mehrere Befragte erwähnten eine Wahrnehmung von Suffizienzpolitik als Freiheitseingriff oder Bevormundung. Das in politischen Diskussionen gegen Maßnahmen zur PKFB-Reduktion vorgebrachte Argument sei immer, die Bürger:innen sollten freiwillig über ihre Wohnfläche entscheiden (Interview 1: Abs. 50). Es gebe bisher keine Maßnahmen, die eine freiwillige PKFB-Verringerung bewirkten (ebd.: Abs. 48). Der Flächenbedarf werde „allenfalls bedingt politisch gesteuert“ (Interview 7: Abs. 33). Es stehe Grundstückseigentümer:innen im Rahmen des geltenden Bebauungsplans frei, ob sie Ein- oder Mehrfamilienhäuser bauten. Eine weitere Befragte antwortete auf die Frage nach ihrer Position zu Maßnahmen, die Neubau unterbinden oder erschweren, ihre Partei sei „eigentlich immer dafür, weniger zu verbieten, sondern eher Anreize da zu setzen, wo wir wollen, dass sich was entwickelt (Interview 6: Abs. 60)“.

Nationale Regelungen und Budgetentscheidungen wurden ebenfalls als Barriere genannt. Die Landesregierung müsse auf Bundesebene beschlossene Straßenbauprojekte

umsetzen (Interview 5: Abs. 10). Da der Weg zur Arbeit rechtlich Sache der Mitarbeitenden sei, könne die Landesverwaltung nur Anreize für die Anreise mit dem Umweltverbund setzen, sie aber nicht vorschreiben (Interview 4: Abs. 18). Zudem seien die Verhandlungen mit dem Bund über die Finanzierung des ÖPNV zäh gewesen (Interview 1: Abs. 22).

Fehlendes Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken stellt ebenfalls eine Barriere dar. Ein Grund dafür, dass Suffizienz in der Politik oft keine Rolle spiele, sei, dass der Suffizienzbegriff „noch nicht so bekannt“ (Interview 2: Abs. 8) sei. Die erwähnte Aussage, der Flächenbedarf werde „allenfalls bedingt politisch gesteuert“ (Interview 7: Abs. 33), kann ebenfalls hier eingeordnet werden. Eine weitere Barriere ist die Wahrnehmung von Konflikten mit anderen politischen Zielen, hier die Schaffung bezahlbaren Wohnraums. Aufgrund der steigenden Mieten und der erwähnten Feststellung einer Wohnungsnot werde Neubau nicht reduziert, sondern gefördert (Interview 3: Abs. 26; Interview 4: Abs. 42-44).

Einige Befragte erwähnten Widerstand ökonomischer Akteur:innen. Die Einrichtung eines Rufbusses in einem Landkreis habe zu Protesten von Taxiunternehmen geführt, die ihre Geschäftsgrundlage gefährdet sähen (Interview 6: Abs. 14). Zudem sei die Bauwirtschaft gegen die Fokussierung auf Bestandsentwicklung (Interview 4: Abs. 32). Mangelnde Wirtschaftlichkeit von Suffizienzmaßnahmen wurde ebenfalls als Barriere genannt. Pilotprojekte des Landes für Coworking-Spaces in Kommunen hätten sich aufgrund geringer Nachfrage nicht rentiert, da es für Leute attraktiver sei, von zuhause zu arbeiten (Interview 3: Abs. 22). Bei „Shared Economy“-Ansätzen bestehe „das Problem, dass es nicht besonders marktfreundlich ist, um es mal vorsichtig auszudrücken. Und da haben wir so ein paar Systemhürden, die auch schwer zu überwinden sind“ (Interview 4: Abs. 58). Ein Beispiel sei Carsharing:

Wenn Sie alle Autos [...] nur durch zwei teilen, haben Sie nur noch die Hälfte, so einfach ist das (*lacht*). Das heißt, man braucht ein anderes Marktmodell. Und daran hapert es noch ganz gewaltig. Und wenn wir keine Geschäftsmodelle haben, dann fragt man sich, „Wer soll es denn machen?“. (Interview 4: Abs. 60)

In Bezug auf die Förderung von Homeoffice wurden fehlende Praktikabilität und Regelungsbefugnis als Barrieren erwähnt. Homeoffice sei nicht in allen Berufen (vollständig) möglich oder sinnvoll (Interview 5: Abs. 20; Interview 7: Abs. 19). Zudem müsse man „auch dafür gemacht sein, als Mensch, der ja ein geselliges Wesen ist, dann entsprechend komplett für sich alleine in seinem Kämmerchen vor dem Rechner zu sitzen“ (Interview 5: Abs. 20). Außerdem sei Homeoffice „eine freiwillige Geschichte“ (Interview 1: Abs. 36) bzw. „die Aufgabe der einzelnen Betriebe [...]. Als Politik können wir Unternehmen ja nicht vorschreiben [sic] welche Regelungen sie in Bezug auf Homeoffice treffen oder nicht“ (Interview 7: Abs. 19).

Eine Befragte nahm die bisherigen Maßnahmen in einigen Bereichen als ausreichend wahr. Sie sehe keinen Bedarf für weitere Maßnahmen des Landes zur Förderung von Bestandsentwicklung, auch weil vieles auf kommunaler Ebene besser geregelt werden könne. Gefragt nach ihrer Position zu Maßnahmen, die Neubau unterbinden oder erschweren, antwortete sie, es gebe solche Maßnahmen bereits auf Bundesebene (Interview 6: Abs. 50, 60). Die Wahrnehmung von Suffizienz als Verzicht wurde ebenfalls von einer Befragten als Barriere genannt. Sie sagte in Bezug auf Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbands:

Ich bin mir nicht sicher, wenn man den Ressorts sagen würde, „Das sind Suffizienzmaßnahmen“, ob sie es dann noch mit reinnehmen würden, weil das Thema politisch immer ein ganz schwieriges ist. Da geht es immer um Verzicht und weniger. Und [...] das [ist] politisch so nicht gewünscht. Man will den Leuten nicht gerne sagen, ihr müsst – weil das damit verbunden ist, mit weniger [...]. Deswegen haben wir diesen Begriff nie in der politischen Landschaft. (Interview 2: Abs. 6)

Respekt vor der Autonomie der Kommunen stellt ebenfalls eine Barriere dar. Es sei nicht erwogen worden, landesweit 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit in Innenstädten festzulegen, weil „Niedersachsen [...] eine große Tradition [hat], Kommunen nicht reinzureden“ (Interview 1: Abs. 40). Zudem lässt sich das erwähnte, Maßnahmen zur Begrenzung von Neubau entgegenstehende Interesse von Kommunen und Regionen an Einwohner:innen-Zuwachs auch als Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen einordnen (Interview 3: Abs. 26; Interview 6: Abs. 62-64). Außerdem kann die erwähnte Aussage, Verantwortliche in der Landesverwaltung schreckten vor Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden zurück, weil sie sich damit zusätzlich zu ihren regulären Aufgaben beschäftigen müssten und das Gefühl hätten, dies übersteige ihre Möglichkeiten, auch als Ablehnung von unbekanntem und aufwändigen Maßnahmen interpretiert werden (Interview 4: Abs. 20-22). Darüber hinaus sagte einer der Befragten, Suffizienz werde von „bestenfalls einige[n] wenige[n] Stimmen“ (Interview 3: Abs. 10) als Forderung an das Land gestellt. Diese Abwesenheit des in der Literatur als Treiber genannten Drucks aus der Zivilgesellschaft lässt sich auch als Barriere sehen.

#### **4.3.2. Vorhandene Treiber**

Mehrere Befragte nannten Druck aus der Zivilgesellschaft als Treiber. Eine der Befragten sagte in Bezug auf den Radentscheid Göttingen: „[...] genau an solchen Initiativen, mit denen wir viel im Gespräch sind, docken wir an, indem wir alles, was in den Blick genommen werden kann, auf landespolitischer Ebene versuchen zu tun“ (Interview 5: Abs. 10). Die Bevölkerung im ländlichen Raum, Fahrgast- und Umweltverbände forderten den Ausbau des ÖPNV. Fahrgastverbände forderten zudem eine Steigerung der Investitionen in die Bahn und Umweltverbände eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs (Interview 1: Abs. 14, 42; Interview 4: Abs.

16). Letztere sprächen sich außerdem gegen Neubau aus und die Denkmalpflege befürworte den Erhalt von Bestandsgebäuden (Interview 4: Abs. 32; Interview 6: Abs. 46).

Ein weiterer Treiber ist die Wahrnehmung von Suffizienz(-politik) als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele jenseits von Umweltpolitik. Besonders häufig wurden Synergien mit der Schaffung von Wohnraum genannt. Die Motivation hinter Maßnahmen zur Förderung von Wohnungstausch sei die Schaffung von Wohnraum für Familien, die mehr Platz bräuchten, nicht die Reduktion der Wohnfläche für Ältere aus Klimaschutzgründen. Maßnahmen zur Umnutzung von Bürogebäuden seien ebenfalls aufgenommen worden, weil dadurch kostengünstig neuer Wohnraum geschaffen werden könne. Auch Maßnahmen zur Förderung gemeinschaftlicher Wohnformen müssten mehr als ein Mittel zur Schaffung von Wohnraum und Bekämpfung von Einsamkeit gesehen werden. Generell müsse man gesellschaftliche Megatrends (z.B. Vereinsamung) nutzen, um für Suffizienzmaßnahmen zu werben (Interview 2: Abs. 22-24; Interview 4: Abs. 30, 46-54). Eine Befragte sagte, ihre Partei befürworte Maßnahmen zur Flächenschonung „[a]uch im Sinne [...] der Landwirtschaft“ (Interview 6: Abs. 38). Eine andere Befragte gab an, sie würde die Stärkung des Umweltverbands nicht als Suffizienz sehen, sondern unter Infrastruktur und Daseinsvorsorge fassen (Interview 2: Abs. 14).

Mehrere Befragte erwähnten ökonomische Vorteile von Suffizienzpolitik als Treiber. Pkw-Stellplätze würden oft als kostensteigernd gesehen. Deswegen habe das Umweltministerium mit ökonomischen statt mit ökologischen Argumenten für den Wegfall der Stellplatzpflicht für Neubauten in der Neufassung der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) argumentiert und sei damit auch erfolgreich gewesen (Interview 1: persönliche Kommunikation). Maßnahmen zur Bestandsentwicklung seien in die NKS aufgenommen worden, weil „der Umbau im Bestand wesentlich kostengünstiger und mit weniger bürokratischem Aufwand möglich [ist] als ein Neubau“ (Interview 7: Abs. 25), auch aufgrund der steigenden Rohstoff- und Baupreise (Interview 2: Abs. 16; Interview 4: Abs. 30).

Einige Aussagen legen zudem nahe, dass die Wahrnehmung von Suffizienz als gesellschaftlich anschlussfähigere Konzepte ein Grund für deren Umsetzung war. Mehrere Befragte begründeten Suffizienzmaßnahmen mit höherer Effizienz: Die Stärkung des Umweltverbands, die Reduktion von Büroflächen und Nachverdichtung sowie die Konsistenz-Maßnahme der Umstellung auf alternative Antriebe und Kraftstoffe wurden als Effizienzsteigerung dargestellt (Interview 1: Abs. 12, 30; Interview 3: Abs. 16; Interview 5: Abs. 30; Interview 6: Abs. 34). Tatsächlich nennt Hayden (2014b: 429–430) Effizienz als ein Beispiel für gesellschaftlich anschlussfähigere Konzepte, als die Suffizienz kommuniziert werden könne, um ihre Umsetzung wahrscheinlicher zu machen.

Auch Unterstützung durch ökonomische Akteur:innen ist teilweise gegeben. Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände forderten den Ausbau des ÖPNV sowie im Falle Ersterer den Erhalt des Deutschland-Tickets (Interview 1: Abs. 24-26, 42). Das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Flächen- und Ressourcenschonung sei „auch im Baubereich angekommen“ (Interview 2: Abs. 16). Auch die niedersächsische Architektenkammer setze sich für den Erhalt von Bestandsbauten ein (Interview 4: Abs. 32).

Einige Aussagen lassen darauf schließen, dass ambitionierte Klimaschutz-Ziele ein Treiber für Suffizienzpolitik sein könnten. Die politische Motivation hinter NKlimaG und NKS sowie der Stärkung des Umweltverbands sei die Einhaltung der THG-Reduktions-Ziele des Landes (Interview 1: Abs. 10; Interview 7: Abs. 4). Eine Befragte nannte zudem Suffizienzinitiativen als Treiber. Es sei bei der Erstellung von NKlimaG und NKS „ein großes Anliegen“ gewesen, bürgerschaftliches Engagement wie z.B. Lastenrad-Initiativen „aufzugreifen“ (Interview 5: Abs. 10). Zudem äußerte sie sich positiv zu Initiativen, die im Verkehrsbereich für Selbstbeschränkung (z.B. Autoverzicht) würben (Interview 5: Abs. 16). Ein Befragter erwähnte außerdem Beratung durch Wissenschaftler:innen und Expert:innen. Diese würden Effizienzsteigerungen fordern und daher sei der ÖPNV-Ausbau notwendig (Interview 1: Abs. 28).

### **4.3.3. Fehlende Barrieren**

Zahlreiche Aussagen legen nahe, dass einige der in der Literatur identifizierten Barrieren im hier untersuchten Fall teilweise *nicht* gegeben waren. Dies kann ebenfalls als förderlicher Faktor für die Umsetzung von Suffizienzpolitik gesehen werden. So lässt sich eine Wahrnehmung von Suffizienz(-politik) als nicht notwendig, dringlich oder erstrebenswert in vielen Fällen nicht feststellen. Ein Befragter sagte: „[...] wenn wir von Kohle, Öl und Gas weg wollen, müssen wir Energieeffizienz steigern, Energie sparen und Erneuerbare einsetzen. Nur wenn wir alles drei machen, wird es klappen“ (Interview 1: Abs. 12). Eine andere Befragte sah Suffizienz „als ganz gleichberechtigten Baustein“ (Interview 2: Abs. 6). Die Fachleute in den Ministerien seien von der Notwendigkeit von Suffizienz überzeugt und würden die entsprechenden Maßnahmen auch vorschlagen (ebd.: Abs. 12).

In Bezug auf den Verkehrssektor sagten mehrere Befragte, die Landesregierung bzw. ihre Partei unterstütze eine Stärkung von ÖPNV, Schienen- und Fußverkehr sowie Carsharing und setze (im Falle der Landesregierung) auch Maßnahmen dazu um (Interview 1: Abs. 12-20, 42; Interview 4: Abs. 12; Interview 5: Abs. 10, 16; Interview 6: Abs. 14; Interview 7: Abs. 4, 15-18). Eine andere Befragte sagte, ihre Partei lehne den Bau neuer Straßen in Niedersachsen ab (Interview 5: Abs. 22). Zudem setze die Landesregierung Maßnahmen zur

Verkehrsvermeidung wie die Förderung von Homeoffice um (Interview 1: Abs. 30; Interview 4: Abs. 12, 20; Interview 7: Abs. 19).

Bezogen auf den Gebäudesektor sagten fast alle Befragten, die Landesregierung bzw. ihre Partei befürworte Flächenschonung durch Nachverdichtung und Bestandsentwicklung und setze (im Falle der Landesregierung) auch Maßnahmen dazu um (Interview 2: Abs. 16; Interview 3: Abs. 26; Interview 4: Abs. 32; Interview 5: Abs. 26, 30; Interview 6: Abs. 38, 58). Mehrere Befragte befürworteten die Förderung von gemeinschaftlichem Wohnen zur Reduktion des Wohnraumbedarfs bzw. sagten, die Landesregierung verfolge dieses Ziel bereits (Interview 4: Abs. 44; Interview 5: Abs. 30). Zudem habe die Landesregierung den Bau von Tiny Houses erleichtert (Interview 7: Abs. 33). Außerdem sei eine Senkung des Energieverbrauchs durch andere Haushaltsgeräte und Verhaltensänderungen nötig (Interview 1: Abs. 34).

Zudem mangelt es vielfach nicht an Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken. Die meisten Befragten kannten Maßnahmen zur Umweltverbund-Stärkung (Interview 1: Abs. 12, 18, 42; Interview 4: Abs. 16, 18; Interview 5: Abs. 10, 22; Interview 6: Abs. 28-34; Interview 7: Abs. 18). Auch Maßnahmen zur Erleichterung des Autoverzichts (Interview 1: Abs. 44; Interview 5: Abs. 16), Verkehrsvermeidung (Interview 1: Abs. 30; Interview 4: Abs. 20, 28) sowie Reduzierung des PKFB (Interview 1: Abs. 30, 50; Interview 4: Abs. 44; Interview 5: Abs. 30) und der Flächenversiegelung (Interview 5: Abs. 30) waren mehreren Befragten bekannt.

Wissen über die ökologischen Folgen bestimmter nicht-suffizienter Verhaltensweisen ist ebenfalls vorhanden. Fast alle Befragten erwähnten den Beitrag von Neubau(-gebieten) zum Energie- und Ressourcenverbrauch, Emissionsausstoß, Verlust von Boden, erhöhten Verkehrsaufkommen sowie zur Flächenversiegelung und Landschaftszerschneidung (Interview 1: Abs. 30; Interview 3: Abs. 26; Interview 4: Pos. 30; Interview 5: Pos. 26; Interview 6: Pos. 34).

In einigen Fällen befürchten oder erfahren die Befragten keine Ablehnung von Bürger:innen gegenüber Suffizienzpolitik. Es gebe keinen Widerspruch gegen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und -vermeidung, insbesondere nicht gegen ÖPNV-Ausbau (Interview 1: Abs. 14, 44; Interview 4: Abs. 16). Eine andere Befragte schränkte ein, es gebe keinen Widerstand gegen die Stärkung des Umweltverbunds, solange es die Autofahrer nicht beeinflusse, beispielsweise durch zusätzliche Spuren oder Vorfahrt für den Umweltverbund (Interview 2: Abs. 14). ÖPNV-Ausbau und die Reduktion von Neubaugebieten würden nicht als individueller Verzicht empfunden und daher von den Bürger:innen weniger kritisch betrachtet (ebd.: Abs. 20). Die Bürger:innen würden Maßnahmen zur Reduzierung von Neubau und des PKFB „jetzt gar nicht so direkt erstmal merken“ (Interview 6: Abs. 62). Zudem sei Klimapolitik zur Zeit der Erstellung der NKS im Gegensatz zu heute nicht mit Verboten und Verzicht assoziiert worden:

Es ist ja auch gerade jetzt in der politischen Debatte wieder ganz stark die Frage, in der Parteienlandschaft auch: „Wer steht eigentlich wofür?“. Und wenn man sagt, „diese Verbotspartei“, also ich glaube, das ist gerade in den letzten zwei Jahren noch viel stärker geworden, als es, als wir die Strategie gemacht haben, war. Da war Klimapolitik ein sehr positiv besetztes Thema, was man auch überhaupt nicht mit Verzicht in Verbindung gebracht hat, sondern einfach mit „Wir wollen eigentlich unsere Lebensgrundlage erhalten“.  
(Interview 2: Abs. 8)

Eine Wahrnehmung der bisherigen Maßnahmen als ausreichend war in einigen Fällen ebenfalls nicht vorhanden. Ein Grund für die Erstellung von NKlimaG und NKs sei gewesen, dass die Bundesregierung und die EU derzeit hinter ihren THG-Reduktionszielen lägen (Interview 1: Abs. 10). Zudem sei die Erarbeitung von Klimaschutzmaßnahmen des Landes „natürlich auch immer ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess“ (Interview 1: Abs. 6). Die beschlossenen Maßnahmen und Gesetze würden fortlaufend evaluiert und es sei normal, dass sie „immer wieder angepasst und verändert werden müssten“ (Interview 7: Abs. 12). Die NKS sei „ein ständig anzupassendes Konstrukt“ (Interview 5: Abs. 8). Konkret seien die bisherige Taktung und Abdeckung des ÖPNV nicht ausreichend (Interview 1: Abs. 18). Außerdem müsse das Deutschlandticket gestärkt und vergünstigt werden (Interview 6: Abs. 28). Auch bei den bisherigen Maßnahmen zur Reduktion des Flächenverbrauchs sei "noch ziemlich viel Luft nach oben" (Interview 5: Abs. 26).

Es mangelt nicht an der Wahrnehmung der ökologischen Krise als (dringendes) Problem. Ein Befragter sagte, „dass wir in Niedersachsen 1,8 Grad Erwärmung gegenüber vorindustrieller Zeit haben [...] ist [...] schon eine Geschichte, die Sorgen bereitet und die auch Aktion erfordert“ (Interview 1: Abs. 6). In der Landesverwaltung sei das Verständnis für die Notwendigkeit von Klimaschutz „grundsätzlich [...] bei der Mehrheit durchaus gegeben“ (Interview 4: Abs. 18). Auch die erwähnte Aussage, zur Zeit der Erstellung der NKS sei Klimapolitik (anders als heute) mit „Wir wollen eigentlich unsere Lebensgrundlage erhalten“ (Interview 2: Abs. 8) assoziiert worden, belegt die damalige Abwesenheit dieser Barriere.

Zwei Befragte machten zudem deutlich, dass sie Suffizienz nicht als einen Verlust des guten Lebens wahrnahmen: Eine sagte, Suffizienz bedeute aus ihrer Sicht nicht immer ein „weniger“, sondern manchmal auch nur ein „anders“ (Interview 2: Abs. 6). Eine andere bemerkte, es sei „im urbanen Raum nicht nötig, dass da jeder ein Auto hat“ (Interview 5: Abs. 16). Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen war in einigen Fällen auch nicht gegeben. Die Kommunen unterstützten den Ausbau des ÖPNV (Interview 1: Abs. 16) und auch Nachverdichtung sei in kommunalen Verwaltungen „kein Konfliktthema mehr“ (Interview 6: Abs. 40).

#### 4.3.4. Vergleich zwischen den Sektoren

Tabelle 2 fasst die Ergebnisse des Sektorenvergleichs zusammen. In beiden Sektoren werden fast gleich viele Barrieren genannt. Auch die Zahl der Erwähnungen von Barrieren unterscheidet sich kaum. Ersteres gilt auch für abwesende Barrieren, Letzteres für Treiber. In beiden Sektoren werden sowohl mehr unterschiedliche als auch häufiger Barrieren als Treiber erwähnt. Zählt man jedoch abwesende Barrieren und vorhandene Treiber zusammen, übersteigt die Anzahl (auch der Erwähnungen) dieser förderlichen Faktoren die der Barrieren. Hier gilt es allerdings zu beachten, dass manche Faktoren möglicherweise einen stärkeren Einfluss haben als andere. Zu derartigen Unterschieden existiert jedoch meines Wissens bisher keine Forschung.

Einige Einflussfaktoren werden in beiden Sektoren genannt. Bei den Barrieren gilt dies für die Sorge vor negativen sozialen oder ökonomischen Auswirkungen, (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen und Widerstand ökonomischer Akteur:innen. Druck aus der Zivilgesellschaft, die Unterstützung ökonomischer Akteur:innen, ökonomische Vorteile sowie die Wahrnehmung als anschlussfähigere Konzepte oder als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele werden in beiden Sektoren als Treiber genannt. In beiden Sektoren lassen sich zudem in Bezug auf bestimmte Maßnahmen eine Wahrnehmung der bisher ergriffenen Maßnahmen als nicht ausreichend; Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken; eine Wahrnehmung dieser als notwendig, dringlich und positiv; die Abwesenheit von (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen sowie kein Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen und damit die Abwesenheit bestimmter Barrieren feststellen.

**Tabelle 2: Erwähnung von Einflussfaktoren nach Sektoren<sup>4</sup>**

			<b>Verkehr</b>	<b>Gebäude</b>
<b>Vorhandene Barrieren</b>	<b>Anzahl</b>		10	8
	<b>Erwähnungen</b>		20	21
<b>Förderliche Faktoren</b>	<b>Anzahl</b>		14	11
	<b>Erwähnungen</b>		47	38
<b>Vorhandene Treiber</b>	<b>Anzahl</b>		8	5
	<b>Erwähnungen</b>		14	14
<b>Fehlende Barrieren</b>	<b>Anzahl</b>		6	6
	<b>Erwähnungen</b>		33	24

<sup>4</sup> Nicht eingerechnet sind Aussagen zu Einflussfaktoren auf Suffizienzpolitik im Allgemeinen.

Es bestehen jedoch auch Unterschiede zwischen den in den beiden Sektoren genannten Einflussfaktoren. Im Verkehrssektor werden mehr unterschiedliche Treiber angesprochen und die Abwesenheit von Barrieren wird häufiger erwähnt als im Gebäudesektor. Einige Einflussfaktoren werden zudem nur im Verkehrssektor genannt. Bei den Barrieren gilt dies für (Sorge vor) Ablehnung von unbekanntem, aufwändigen oder kaum erprobten Maßnahmen; Respekt vor der Autonomie der Kommunen; nationale Regelungen und Budgetentscheidungen; knappe Ressourcen des Landes; mangelnde Wirtschaftlichkeit sowie fehlende Praktikabilität und Regelungsbefugnis. Suffizienzinitiativen, Beratung durch Wissenschaftler:innen und Expert:innen sowie ambitionierte Klimaschutz-Ziele werden nur im Verkehrssektor als Treiber genannt. Druck aus der Zivilgesellschaft wird im Verkehrssektor häufiger als Treiber genannt als im Gebäudesektor. Eine fehlende Wahrnehmung als Verlust des guten Lebens konnte nur im Verkehrssektor identifiziert werden. Die Wahrnehmung bisheriger Maßnahmen als nicht ausreichend, Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken sowie fehlende (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen lassen sich im Verkehrssektor häufiger feststellen als im Gebäudesektor.

Einige Faktoren werden nur im Gebäudesektor genannt. Bei den Barrieren betrifft dies fehlendes Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken; die Wahrnehmung bisheriger Maßnahmen als ausreichend, von Suffizienzpolitik als Freiheitseingriff oder Bevormundung bzw. als konfliktierend mit anderen politischen Zielen sowie Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen. Die Sorge vor negativen sozialen oder ökonomischen Auswirkungen und die (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen wird im Gebäudesektor häufiger als Barriere genannt als im Verkehrssektor. Ökonomische Vorteile sowie die Wahrnehmung als anschlussfähigere Konzepte oder als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele werden im Gebäudesektor häufiger als Treiber genannt als im Verkehrssektor. Fehlendes Wissen über ökologische Folgen nicht-suffizienten Verhaltens lässt sich nur in diesem Sektor als abwesende Barriere identifizieren. Eine Wahrnehmung von Suffizienz(-politik) als nicht notwendig, dringlich oder erstrebenswert lässt sich im Gebäudesektor häufiger als nicht gegeben feststellen als im Verkehrssektor.

#### **4.3.5. Sonstige Erkenntnisse**

Aus den Interviews lassen sich einige weitere interessante Erkenntnisse gewinnen. Mehrere Befragte äußerten sich zur Rolle von Suffizienz (in der Landespolitik). Ein Befragter sagte: „[...] ich beschäftige mich jetzt mit der Klimapolitik in Niedersachsen seit über 20 Jahren [...], aber eine ausdrückliche Bedeutung von Suffizienz im Sinne von einem Weniger als bisher kann ich tatsächlich nicht attestieren“ (Interview 3: Abs. 4). Er könne „nicht bekennen oder feststellen, dass dieser Gedanke in unserem gesamten politischen Diskurs, auch in unserem Instrumentenset, das wir anwenden, irgendeine maßgebliche Rolle spielt“ (Interview 3: Abs. 8). Zudem

könne er „überhaupt gar keine politische Richtung erkennen, die sagt: ‚Wir brauchen weniger Energie‘. Sondern bestenfalls: ‚Wir müssen mit der vorhandenen Energie besser wirtschaften‘. Aber eigentlich geht es um mehr Energie.“ (Interview 3: Abs: 10). Die ganze Welt habe „sich vollkommen gegen den Suffizienzgedanken entwickelt“ (Interview 3: Abs. 26).

Bezogen auf den Verkehrsbereich sagte ein Befragter, es habe bei der Erstellung von NKlimaG und NKS Diskussionen dazu gegeben, Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung aufzunehmen (Interview 3: Abs. 20). Eine andere Befragte gab hingegen an, Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung seien ihres Wissens in ihrer Partei nicht diskutiert worden (Interview 6: Abs. 20-22). Homeoffice sei jedoch „sicherlich nicht“ (Interview 6: Abs. 24) im Zusammenhang mit Verkehrsvermeidung diskutiert worden. In Bezug auf den Gebäudesektor gab es teils unterschiedliche Aussagen zur Rolle von Suffizienz. Zwei Befragte gaben an, die Verringerung der PKFB werde in der politischen Diskussion nicht (Interview 3: Abs. 28) oder „allenfalls indirekt“ (Interview 4: Abs. 42) thematisiert. Ein anderer Befragter sagte, diese Diskussionen gebe es durchaus, es seien jedoch „Nischendiskussionen“, die „nicht so breit geführt“ (Interview 1: Abs. 48-50) würden. Belegungsvorgaben für landeseigene Wohnungen seien in der Landespolitik nicht diskutiert worden (Interview 5: Abs. 32). Zwei weitere Befragte sagten, Maßnahmen zur Reduzierung von Neubau und des PKFB würden diskutiert (Interview 4: Abs. 38; Interview 5: Abs. 30). Einer der beiden präziserte, diese Maßnahmen seien „in der untergesetzlichen Diskussion“ (Interview 4: Abs. 38). Eine Befragte sagte, sie glaube, dass derartige Maßnahmen bei der Novellierung der NBauO thematisiert worden seien (Interview 6: Abs. 56).

Ein Befragter äußerte sich auch zur Rolle von Konsistenz in der Landespolitik: Man habe sich „in der ganzen Verkehrsdiskussion sehr stark auf die Antriebe konzentriert (Interview 4: Abs. 12). In der Bildungsoffensive für eine klimaneutrale Landesverwaltung stehe dagegen die Reduzierung des Mobilitätsbedarfs an erster Stelle und die Antriebe würden erst danach thematisiert. Suffizienz nimmt hier also exakt die in der Literatur befürwortete rahmende Funktion ein. Zu seiner ersten Aussage passt, dass mehrere Befragte (zum Teil sehr ausführlich) die Notwendigkeit des Einsatzes alternativer Antriebe (Interview 1: Abs. 12, 24, 44; Interview 7: Abs. 17) erwähnten. Auch die Notwendigkeit anderer Konsistenzmaßnahmen (Interview 1: Abs. 12, 46; Interview 5: Abs. 8, 26; Interview 6: Abs. 66) wurde erwähnt. Auch Effizienz spielt laut einem Befragten im politischen Diskurs und im Instrumentenset „eine sehr große Rolle“ (Interview 3: Abs. 8). Dies spiegelt sich auch darin wider, dass mehrere Befragte die Notwendigkeit von Effizienzmaßnahmen erwähnten, insbesondere von energetischen Sanierungen (Interview 1: Abs. 46; Interview 5: Abs. 8; Interview 6: Abs. 66; Interview 7: Abs. 25).

Einige Befragte beschrieben Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik auf kommunaler Ebene. Der Ausbau des ÖPNV in den Kommunen hänge im Wesentlichen von den Prioritäten der kommunalpolitischen Entscheidungsträger:innen ab (Interview 1: Abs. 16). Die erwähnte Aussage, das Interesse von Kommunen und Regionen an Einwohner:innenzuwachs stehe einer Begrenzung von Neubau entgegen, lässt sich auch hier einordnen (Interview 3: Abs. 26; Interview 6: Abs. 62-64).

Ein Befragter nannte Wachstumsorientierung als Barriere für Suffizienzpolitik im Energiesektor. In der Energiepolitik gehe es

sehr stark darum, die klassischen ökonomischen Wohlstandsparameter in Deutschland mindestens zu erhalten, wenn nicht sogar zu verbessern. Und das scheint mir jetzt auf den ersten Blick mit einer Kategorie Suffizienz eher schwer vereinbar. Sondern die Diskussion und auch die Maßnahmen, auch die Initiativen des Landes, die wir ergreifen, sind doch sehr stark darauf ausgerichtet, den Standort des Landes zu erhalten, sogar zu stärken und ausdrücklich auch wirtschaftliche Chancen zu nutzen, die sich dann auch in entsprechenden ökonomischen Kenngrößen niederschlagen. [...] die gesamte Bundesgesetzgebung ist im Energiebereich doch sehr stark darauf ausgerichtet, [...] die Transformation der Energieversorgung zu gestalten, [...] indem im Grunde die Energieversorgung selbst der Menge nach mindestens dieselbe bis wahrscheinlich sogar noch mehr wird. [...] Also da wird eher eigentlich von wachsenden Energiemengen ausgegangen. Und das ist jetzt für uns gewissermaßen das Kriterium für die Suffizienzdebatte: „Brauchen wir mehr oder weniger Energie?“. Und wenn wir weniger Energie brauchen, weniger Ressourceneinsatz auch für erneuerbare Energien [...]. Das ist also der wirtschaftspolitische Teil, [...] da sehe ich ganz klar eher weiterhin eine Wachstumsperspektive und auch eine Orientierung an Wachstumskennzahlen. (Interview 3: Abs. 4, 10)

Die Szenarien der Bundesnetzagentur seien „eine sehr stark bedarfsorientierte Betrachtung“ (Interview 3: Abs. 12) und rechneten vor allem aus „konsumtiv-ökonomische[n] Gründe[n]“ (Interview 3: Abs. 10) mit einem steigendem Strombedarf, was sich dann in den Infrastrukturplanungen für Erneuerbare Energien widerspiegeln.

Zwei Befragte äußerten sich auch dazu, wie sich Suffizienz aus ihrer Sicht in der Bevölkerung besser vermitteln lasse. Um Suffizienz zu vermitteln, brauche es „immer höhere Weihen“ (Interview 3: Abs. 26), beispielsweise den Bezug auf Religion, Tugenden oder Ehrbegriffe. Der Verweis auf die Endlichkeit der globalen Ressourcen führe nicht zum Erfolg (Interview 3: Abs. 32). Eine andere Befragte sagte:

Man kann das ja auch positiv framen. Man kann ja auch sagen, also ich fand, gerade in der Corona-Zeit kam mal so eine Diskussion auf: „Was brauchen wir eigentlich?“. Viele Leute haben diesen Rückzug auch als sehr erleichternd und entschleunigend wahrgenommen und da gehört diese Diskussion auch dazu: „Was braucht man eigentlich für ein gutes Leben?“. (Interview 2: Abs. 8)

Die Ergebnisse der Interviews lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die mit Abstand am häufigsten genannte Barriere für Suffizienzpolitik ist die (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen gegenüber Suffizienzpolitik. Weitere häufig genannte Barrieren sind knappe finanzielle

Ressourcen des Landes, die Sorge vor negativen sozialen oder ökonomischen Auswirkungen von Suffizienz(-politik), die Wahrnehmung von Suffizienzpolitik als Freiheitseingriff oder Bevormundung sowie nationale Regelungen und Budgetentscheidungen. Darüber hinaus wurden elf weitere Barrieren und ein nicht vorhandener Treiber genannt. Die am häufigsten genannten Treiber für Suffizienz sind Druck aus der Zivilgesellschaft, die Wahrnehmung von Suffizienzmaßnahmen als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele und als gesellschaftlich anschlussfähigere Konzepte sowie ökonomische Vorteile. Darüber hinaus wurden drei weitere Treiber genannt. Außerdem waren einige Barrieren (zumindest in Bezug auf bestimmte Suffizienzmaßnahmen) nicht gegeben. Viele Befragte sind sich der ökologischen Folgen bestimmter nicht-suffizienter Verhaltensweisen sowie der Existenz von Suffizienzpolitiken bewusst und nehmen (bestimmte) Suffizienzmaßnahmen als notwendig, dringlich und positiv wahr. Darüber hinaus wurden fünf weitere fehlende Barrieren genannt.

Die Abwesenheit von Barrieren lässt sich deutlich häufiger feststellen als das Vorhandensein von Treibern. Zudem werden im Verkehrssektor mehr unterschiedliche Treiber angesprochen und die Abwesenheit von Barrieren häufiger erwähnt als im Gebäudesektor. Außerdem bieten die Interviews einige interessante Erkenntnisse zur (Wahrnehmung der) Rolle der drei Nachhaltigkeitsstrategien in der Landespolitik, erfolgreichen Vermittlung von Suffizienz in der Bevölkerung sowie zu Einflussfaktoren in anderen Sektoren und auf anderen politischen Ebenen.

## **5. Diskussion**

Im Folgenden diskutiere ich zunächst, inwiefern sich die Ergebnisse der Dokumentenanalyse mit den Aussagen in der Literatur zur Rolle von Suffizienz in der Politik decken (Abschnitt 5.1). Anschließend erörtere ich, inwiefern die in den Interviews genannten Einflussfaktoren sich mit den in der Literatur genannten Faktoren und mit den Ergebnissen der Dokumentenanalyse decken (Abschnitt 5.2). Schließlich gehe ich auf Stärken und Schwächen der Arbeit als Ganzes, die Bedeutung der Ergebnisse für das Forschungsfeld, praktische Implikationen und Anknüpfungspunkte für zukünftige Forschung ein (Abschnitt 5.3).

### **5.1. Diskussion der Ergebnisse der Dokumentenanalyse**

Die Ergebnisse der Dokumentenanalyse decken sich in vielen Aspekten mit den Aussagen in der Literatur zur Rolle von Suffizienz in der Politik. Wie in Abschnitt 2.6 dargestellt, zeigen zahlreiche Analysen auf kommunaler, nationaler und EU-Ebene, dass Suffizienz zwar teilweise als Ziel anerkannt und in Maßnahmenprogramme integriert, aber deutlich seltener als Effizienz und Konsistenz erwähnt wird. Zudem wird Suffizienz oft entweder in Form von

Absichtserklärungen ohne konkrete Instrumente oder in Form von vage formulierten, kleinteiligen und/oder für die Zukunft geplanten Maßnahmen genannt. Diese Befunde treffen auch auf die hier untersuchten Dokumente zu. Suffizienz wird in NKlimaG und NKS selten und wenn meist nur als Zielsetzung ohne konkrete Maßnahmen erwähnt. Konsistenz (und im Gebäudesektor auch Effizienz) werden deutlich häufiger und detaillierter als Suffizienz genannt.

Mehrere Analysen stellen fest, viele oder sogar die meisten der identifizierten Suffizienzpolitiken lägen im Verkehrssektor, die wenigsten dagegen im Gebäudesektor (Leuser/Brischke 2018: 158; Fischer et al. 2020: 49; Zell-Ziegler et al. 2023: 37). Auch in den hier untersuchten Dokumenten wird Suffizienz im Verkehrssektor deutlich häufiger und konkreter als im Gebäudesektor erwähnt. Zell-Ziegler et al. (2021b: 725–728) schreiben, es gebe in den nationalen Energie- und Klimaschutzplänen sowie Langzeitstrategien der EU-Länder deutlich mehr Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung als zur -vermeidung. Bei Ersteren handele es sich zudem vor allem Maßnahmen, die den Umweltverbund attraktiver machten und weniger um solche, die MIV und Flugverkehr unattraktiver machten. Außerdem seien die Suffizienzmaßnahmen im Verkehr vor allem fiskalischer und ökonomischer und nur selten regulativer Natur. Im Gebäudesektor gebe es dagegen besonders viele vage formulierte Maßnahmen (Zell-Ziegler et al. 2021a: 7). Zimmermann et al. (2023: 27–28) stellen darüber hinaus fest, Förderprogramme und Energieberatungen im Gebäudesektor setzen vor allem auf Effizienz und Konsistenz. Diese Befunde treffen auch auf die hier untersuchten Dokumente zu.

In einigen Punkten weichen die Ergebnisse der Dokumentenanalyse jedoch auch von Befunden in der Literatur ab. Die Beobachtung von Böcker et al. (2020: 13), politische Interventionen zu Suffizienz beschränkten sich meist auf normativ gerahmte Appelle, lässt sich nicht bestätigen. Gleiches gilt für die Feststellung von Zell-Ziegler et al. (2021a: 1, 9), Suffizienz werde in den Programmen der EU-Länder meist als individuelle Verhaltensänderung oder notwendige exogene Trends, nicht als politische Aufgabe gesehen. Suffizienz findet sich in den hier untersuchten Dokumenten an keiner Stelle als Appell, notwendige Verhaltensänderung oder Trend, sondern durchaus in Form von (wenn auch wenigen und oft vagen) Politik-Maßnahmen, die Suffizienz fördern oder einfordern. Die Diagnose von Stengel (2011: 147), Effizienz werde in der Politik eindeutig gegenüber Konsistenz priorisiert, lässt sich ebenfalls nicht bestätigen, da Konsistenz (und im Verkehrssektor auch Suffizienz) insgesamt häufiger als Effizienz genannt wird. Die Analyse von Fischer et al. (2016), es fehle in Deutschland bei Maßnahmen zur Verlagerung auf den Radverkehr „an Breite, Systematik und Koordination der Instrumente sowie [...] an finanziellen Investitionen“ (435), trifft angesichts eines „knapp 50 Maßnahmen in sieben unterschiedlichen Handlungsfeldern“ (NMU 2021: 46) umfassenden

Maßnahmenprogramms und über 15 Millionen Euro Fördermitteln für den Radverkehr zumindest auf den ersten Blick hier nicht zu. Auch der Befund von Zell-Ziegler et al. (2021a: 7), die Suffizienzmaßnahmen der EU-Länder im Gebäudesektor seien vor allem Informationskampagnen, ist hier nicht zutreffend.

## **5.2. Diskussion der Ergebnisse der Interviews**

Zahlreiche der in der Literatur genannten Einflussfaktoren wurden auch von den Befragten angesprochen, einige jedoch nicht. Tabelle 3 gibt einen Überblick darüber, welche Faktoren erwähnt wurden und welche nicht. Darüber hinaus wurden in den Interviews auch einige Einflussfaktoren genannt, die in der Literatur nicht erwähnt werden. Dazu gehören Respekt vor der Autonomie der Kommunen, mangelnde Wirtschaftlichkeit von Suffizienzmaßnahmen sowie fehlende Praktikabilität und Regelungsbefugnis, die alle als Barrieren wirken. Zudem wurden zwei neue Treiber genannt: Die Wahrnehmung von Suffizienzmaßnahmen als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele sowie ökonomische Vorteile.

Die Ergebnisse der Interviews und der Dokumentenanalyse stimmen in vielerlei Hinsicht überein. Dass Suffizienz in den Dokumenten selten und vor allem als Ziel mit wenig konkreten Maßnahmen genannt wird, passt dazu, dass die Befragten häufiger und mehr verschiedene Barrieren als Treiber nannten.<sup>5</sup> Es deckt sich auch mit den Aussagen mehrerer Befragter, Suffizienz spiele in der niedersächsischen Klimapolitik keine Rolle und bestimmte Suffizienzmaßnahmen seien bei der Erstellung der Dokumente nicht diskutiert worden. Dass in den Dokumenten Suffizienz im Verkehrssektor deutlich häufiger und auch konkreter als im Gebäudesektor erwähnt wird, passt dazu, dass die Befragten im Verkehrssektor mehr unterschiedliche Treiber und häufiger abwesende Barrieren als im Gebäudesektor erwähnten. Der Befund, dass Konsistenz (und im Gebäudesektor auch Effizienz) in den Dokumenten häufiger und oft konkreter erwähnt werden als Suffizienz, passt dazu, dass mehrere Befragte sagten, diese Ansätze spielten eine große Rolle, und zahlreiche in diese Richtung gehenden Maßnahmen erwähnten. Die Ergebnisse der Interviews können also helfen, die der Dokumentenanalyse zu erklären.

## **5.3. Diskussion der Arbeit als Ganzes**

Im Folgenden gehe ich zunächst auf Stärken und Schwächen der Arbeit ein. Anschließend diskutiere ich die Bedeutung der Ergebnisse für das Forschungsfeld sowie praktische Implikationen. Schließlich nenne ich Anknüpfungspunkte für zukünftige Forschung.

---

<sup>5</sup> Rechnet man jedoch Treiber und fehlende Barrieren zusammen, wurden diese förderlichen Faktoren fast doppelt so oft wie vorhandene Barrieren angesprochen.

**Tabelle 3: Erwähnung der Einflussfaktoren in den Interviews**

Barrieren	Treiber
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einstellungen von Entscheidungsträger:innen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kein Wissen über Suffizienzpolitiken</li> <li>b. Wahrnehmung als nicht notwendig/ dringlich                   <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Keine Wahrnehmung der ökologischen Krise als Problem*</li> <li>ii. Wahrnehmung bisheriger Maßnahmen als ausreichend</li> <li>iii. Vertrauen auf technischen Fortschritt</li> <li>iv. Kein Wissen über ökologische Folgen nicht-suffizienten Verhaltens*</li> <li>v. Priorisierung anderer Themen</li> </ol> </li> <li>c. Wahrnehmung als nicht erstrebenswert                   <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Wahrnehmung als Verzicht</li> <li>ii. Wahrnehmung als Freiheitseingriff</li> <li>iii. Wahrnehmung als Moralisieren</li> <li>iv. Wahrnehmung als nicht innovativ</li> <li>v. Ablehnung unbekannter/aufwändiger Maßnahmen</li> <li>vi. Sorge vor negativen sozialen &amp; ökonomischen Auswirkungen</li> <li>vii. (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen</li> <li>viii. Konflikt mit anderen Zielen</li> </ol> </li> <li>d. Widerstand kommunaler Entscheidungsträger:innen</li> <li>e. <u>Respekt vor Autonomie der Kommunen</u></li> </ol> </li> <li>2. <u>Unklare Verantwortlichkeiten &amp; Befugnisse</u></li> <li>3. <u>Nationale Regelungen &amp; Budgetentscheidungen</u></li> <li>4. <u>Knappe staatliche Ressourcen</u></li> <li>5. <u>Mangelnde Wirtschaftlichkeit</u></li> <li>6. <u>Fehlende Praktikabilität</u></li> <li>7. <u>Fehlende Regelungsbefugnis</u></li> <li>8. <u>Widerstand ökonomischer Akteur:innen</u></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Haltungen gesellschaftlicher Akteur:innen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ernstnehmen durch die Öffentlichkeit</li> <li>b. Thematisierung in den Medien</li> <li>c. Druck von Zivilgesellschaft</li> <li>d. Vorleben durch Suffizienzinitiativen</li> <li>e. Beratung von Wissenschaftler:innen &amp; Expert:innen</li> <li>f. Unterstützung in Verwaltungen</li> <li>g. Unterstützung ökonomischer Akteur:innen</li> <li>h. Politischer Wille auf kommunaler/ nationaler Ebene</li> </ol> </li> <li>2. Charakteristika der Suffizienzmaßnahmen               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Nur Hinzufügen zu Bestehendem</li> <li>b. Adressierung sichtbarer Symbole des Konsumexzesses ohne ökonomische Bedeutung &amp; mit Alternativen</li> <li>c. Infragestellen des Wachstums bestimmter Sektoren</li> </ol> </li> <li>3. Kommunikation/Wahrnehmung               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. als anschlussfähiges Konzept</li> <li>b. mit positiver Zukunftsvision</li> <li>c. als förderlich für Wirtschaftswachstum</li> <li>d. <u>als förderlich für andere Ziele</u></li> </ol> </li> <li>4. <u>Ambitionierte Klimaschutz-Ziele</u></li> <li>5. <u>Zweifel an ökonomischer Notwendigkeit nicht-suffizienter Politiken</u></li> <li>6. <u>Zweifel an Steigerung des Wohlbefindens durch Wirtschaftswachstum</u></li> <li>7. <u>Ökonomische Vorteile</u></li> </ol>

erwähnt/\*nur als abwesende Barriere erwähnt/in der Literatur nicht erwähnt/nicht erwähnt

Die Dokumentenanalyse hat einen umfassenden und differenzierten Überblick über die Rolle von Suffizienz in den beiden betrachteten Sektoren ergeben. Die semi-strukturierten Interviews haben zahlreiche aufschlussreiche Erkenntnisse über Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik in Niedersachsen geliefert. Aufgrund der durch den Leitfaden gegebenen Struktur habe ich auf alle meine Forschungsfragen Antworten erhalten und es kam kaum zu Abschweifungen in den Gesprächen. Die Leitfragen generierten größtenteils sehr ausführliche und dichte Antworten und einen natürlichen Gesprächsfluss, in dem die Befragten teilweise auch Punkte von sich aus ansprachen, ohne dass ich meine vorbereiteten Nachfragen stellen musste. Die Reihenfolge der Themenblöcke und Fragen erwies sich als stimmig. Gleichzeitig ermöglichte es die Methode, flexibel auf Aussagen der Befragten zu reagieren und Nachfragen zu stellen. Dadurch konnte ich mehrfach präzisere und zusätzliche Informationen erhalten, die in einer standardisierten Umfrage vermutlich nicht zur Sprache gekommen wären. Zudem ließ sich durch den Leitfaden für die Analyse Vergleichbarkeit zwischen den Interviews herstellen.

Auch die Methode der gerichteten Qualitativen Inhaltsanalyse war hilfreich. Das aus der Literatur entwickelte Codierschema erwies sich größtenteils als geeignet, um die Aussagen der Befragten zu analysieren. Es waren lediglich einige kleinere Anpassungen und Ergänzungen notwendig. Die Ergebnisse der Analyse konnten dann leicht mit den in der Literatur identifizierten Einflussfaktoren verglichen werden. Zudem konnten die Interviews helfen, die Ergebnisse der Dokumentenanalyse zu erklären. Insgesamt würde ich daher die gewählten Methoden als angemessen zur Beantwortung der Forschungsfragen und die Durchführung als gelungen beurteilen.

Allerdings weist die Arbeit auch einige Grenzen auf. Eine Befragung von acht Personen kann naturgemäß keinen umfassenden Überblick über alle Treiber und Barrieren für Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik geben. Zudem sagten alle Befragten mindestens einmal im Verlauf der Interviews, sie könnten die gestellte Frage aufgrund mangelnden Wissens nicht (abschließend) beantworten, und verwiesen teilweise auf andere Ministerien oder Abgeordnete. Außerdem sind die Ergebnisse der Dokumentenanalyse und der Interviews aufgrund ihrer qualitativen Natur nicht so gut mit denen zukünftiger Forschung vergleichbar wie ein quantitativer Ansatz. Allerdings können einige Ergebnisse, wie die Zahl der erwähnten Einflussfaktoren oder die Häufigkeit ihrer Erwähnung, durchaus mit denen möglicher zukünftiger ähnlicher Studien (siehe unten) verglichen werden. Zudem können Interviews aufgrund ihrer Offenheit und Tiefe bei der Formulierung von Hypothesen über Treiber und Barrieren für Suffizienz helfen, die dann in einer Umfrage mit einem repräsentativen Sample gezielt überprüft werden könnten.

Außerdem können Interviews keinen vollständigen Einblick in die Motivationen von Befragten geben. Es ist möglich, dass die Befragten bestimmte Beweggründe für Entscheidungen für oder gegen die Umsetzung von Suffizienzmaßnahmen vergessen, verschwiegen oder andere Beweggründe vorgegeben haben oder sich bestimmter unterbewusster Beweggründe nicht bewusst waren (Ekardt 2016: 10). Zudem beeinflusst die Art und Weise, wie ich die Codes formuliert habe (z.B. die Formulierung als Treiber versus abwesende Barriere) die Ergebnisse (z.B. die Angaben zur Häufigkeit der Nennung von Faktoren). Ich habe mich zwar bemüht, die Codes möglichst trennscharf zu formulieren sowie weder zu weit noch zu eng zu fassen, es besteht jedoch sicherlich immer noch Verbesserungspotenzial in dieser Hinsicht.

Zudem sehe ich im Rückblick Verbesserungspotenzial bei der Konzeption und Durchführung des Forschungsvorhabens. In den Interviews reichte die Zeit oft nicht aus, um mehrfach Nachfragen zu einem Aspekt zu stellen. Hätte ich meine Untersuchung auf nur einen Sektor beschränkt, hätte sich dieses Problem verringert. Andererseits haben sich gerade durch den Vergleich der beiden Sektoren auch interessante Erkenntnisse ergeben. Außerdem habe ich (auch aufgrund der begrenzten Zeit) entgegen den Empfehlungen in der Literatur zu semi-strukturierten Interviews die Antworten der Befragten meist nicht kurz in deren eigenen Worten zusammengefasst und Raum für Stille nach Antworten gelassen. Dies hätte möglicherweise noch weitere interessante Erkenntnisse produziert. Darüber hinaus habe ich bei manchen Nachfragen die Aussagen der Befragten bereits interpretiert und die Frage suggestiv formuliert. Zudem hat das erste Interview deutlich länger gedauert als von mir veranschlagt, auch, weil ich mich nicht getraut habe, bei Abschweifungen zu unterbrechen. Daraufhin habe ich jedoch gegenüber den anderen Befragten im Vorhinein eine längere Dauer kommuniziert, den Leitfaden leicht gekürzt und potenziell interessante Nachfragen zurückgehalten, wenn die für den Block veranschlagte Zeit zur Neige ging. Dadurch konnte ich alle anderen Interviews innerhalb des angekündigten Zeitrahmens führen. Allerdings ist mir bei der Analyse auch aufgefallen, dass einige Aussagen sehr vage und unklar oder widersprüchlich waren oder interessante Punkte angeschnitten haben. Hier wären Nachfragen meinerseits gegebenenfalls sinnvoll gewesen.

Darüber hinaus konnte ich zwar für zahlreiche der Einflussfaktoren aus der Literatur feststellen, ob sie *vorhanden* waren. Oft erwähnten die Befragten die An- oder Abwesenheit dieser Faktoren jedoch nur auf explizite Nachfrage. Ob und in welchem Maße diese An- oder Abwesenheit die Entscheidung für oder gegen die Umsetzung von Suffizienzpolitik tatsächlich *beeinflusst* hat, erwähnten sie jedoch häufig nicht.<sup>6</sup> Möglicherweise wäre es besser gewesen, expliziter nach dem Einfluss statt nach dem Vorhandensein der Faktoren zu fragen.

---

<sup>6</sup> Und selbst wenn, wäre auch hier die Frage, inwiefern die Aussagen der Befragten der Wahrheit entsprechen.

Die Arbeit bringt einige neue Erkenntnisse in das Forschungsfeld ein. Erstens bietet sie die meines Wissens erste umfassende und in Kategorien differenzierte Übersicht über Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik. Zweitens untersucht sie die in der Suffizienzforschung bisher kaum beleuchtete Landesebene. Drittens untersucht sie die Einflussfaktoren im Gegensatz zum Großteil der bisherigen Literatur empirisch. Damit liefert sie Erkenntnisse darüber, wie groß die tatsächliche Rolle verschiedener Faktoren ist und welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen verschiedenen Sektoren bestehen. Zudem identifiziert sie einige in der Literatur bisher nicht genannte Einflussfaktoren. Darüber hinaus kann die Studie als Pilotprojekt dienen, das in überarbeiteter Form repliziert werden könnte (siehe unten).

Die Ergebnisse der Arbeit können beispielsweise von Politiker:innen, Politikberatungen, NGOs oder sozialen Bewegungen genutzt werden, um die in den Interviews identifizierten und je nach Sektor teils unterschiedlichen Barrieren für Suffizienzpolitik gezielt zu überwinden und/oder Treiber zu stärken. Mögliche Strategien zur Überwindung der Barrieren wären etwa die verstärkte Aufklärung von Entscheidungsträger:innen und Bürger:innen (um deren Widerstand zu verringern) über die Unzulänglichkeit bisheriger Maßnahmen zur Reduktion von Neubau und Flächenversiegelung sowie das Framing von Maßnahmen zur Bestandsentwicklung und zur Reduktion der PKWF als Maßnahmen zur kostengünstigen Schaffung von Wohnraum. Zudem könnten Entscheidungsträger:innen über mögliche Maßnahmen zur Reduktion der PKWF informiert werden. Suffizienzmaßnahmen könnten als notwendig zur Sicherung der Freiheit von Menschen in bereits jetzt stark von der ökologischen Krise betroffenen Regionen sowie jüngeren und zukünftigen Generationen kommuniziert werden, um den Vorbehalt der Freiheitseinschränkung bei Entscheidungsträger:innen und Bürger:innen zu entkräften. Um die Assoziation von Suffizienz mit Verzicht zu adressieren, könnten die zahlreichen positiven Nebeneffekte von Suffizienz stärker betont werden. Auch bundespolitische Weichenstellungen (z.B. bezüglich Straßenbau) müssen geändert werden, um Suffizienzpolitik auf Landesebene zu ermöglichen. Um mehr finanzielle Ressourcen zur Verfügung zu haben, könnten beispielsweise klimaschädliche Subventionen gestrichen, hohe Einkommen und Vermögen stärker besteuert oder die Schuldenbremse reformiert werden. Vermutlich braucht es zur Überwindung einiger Barrieren (beispielsweise des gesellschaftlichen Ideals des Einfamilienhauses) jedoch auch einen kulturellen Wandel, der sich kaum oder nicht politisch steuern lässt.

Mögliche Ansätze zur Stärkung der identifizierten Treiber wären etwa verstärkte Aufklärung von Entscheidungsträger:innen über Ursachen und Folgen der ökologischen Krise oder eine Verschärfung der Klimaschutz-Ziele auf Landesebene. Zudem könnten zivilgesellschaftliche und ökonomische Akteur:innen sowie Wissenschaftler:innen gezielt für

Suffizienzmaßnahmen werben oder (im Falle Ersterer) Suffizienz vorleben. Dabei ist es in der Kommunikation von Suffizienzansätzen sinnvoll, Bezug auf gesellschaftlich anschlussfähige Konzepte zu nehmen, die ökonomischen Vorteile der Maßnahmen zu betonen und aufzuzeigen, wie sie zur Erreichung anderer politischer Ziele beitragen können.

Die Arbeit bietet verschiedene Anknüpfungspunkte für zukünftige Forschung. Erstens könnte genauer untersucht werden, welche Rolle verschiedene Arten von Suffizienzmaßnahmen in den untersuchten Dokumenten spielen. Hier bietet es sich beispielsweise an, zwischen den verschiedenen Suffizienzzielen in den beiden Sektoren oder analog zur Analyse von Zell-Ziegler et al. (2021a: 6–7) zwischen unterschiedlichen Arten von Suffizienzpolitiken (Ersatz vs. Reduzierung bzw. unterschiedliche Instrumententypen (ökonomische Anreize, Verbote...)) zu differenzieren. Zweitens könnten weitere Gesetze und Maßnahmenpakete aus der niedersächsischen Klimapolitik analysiert werden. Drittens könnten die Interviews noch weiter ausgewertet werden. Beispielsweise könnte man untersuchen, inwiefern es Unterschiede zwischen den Aussagen von in der Exekutive und der Legislative tätigen Befragten oder den verschiedenen Parteien gibt. Zudem ließe sich stärker herausarbeiten, inwiefern in Bezug auf verschiedene Suffizienzziele oder Arten von Maßnahmen unterschiedliche Einflussfaktoren genannt werden. Es ließe sich auch diskutieren, warum bestimmte Einflussfaktoren in Niedersachsen möglicherweise eine größere Rolle als andernorts spielen. Viertens könnte man ausführlicher diskutieren, inwiefern die in den Interviews identifizierten Einflussfaktoren die Ergebnisse der Dokumentenanalyse erklären können. Fünftens könnten weitere Interviews geführt werden, um ein umfassenderes Bild zu erhalten. Als Gesprächspartner:innen bieten sich insbesondere Fachpolitiker:innen für Verkehr und Gebäude, Beschäftigte im für diese Sektoren zuständigen niedersächsischen Wirtschaftsministerium sowie zivilgesellschaftliche Akteur:innen an, da die von mir Befragten bei Wissenslücken mehrfach auf Personen aus diesen Bereichen verwiesen.

Darüber hinaus könnte die von mir vorgeschlagene Übersicht und Kategorisierung von Einflussfaktoren weiterentwickelt und der Versuchsaufbau auf andere Fälle (z.B. andere Sektoren, Bundesländer, Kommunen oder Staaten) übertragen und die Ergebnisse verglichen werden. Dabei könnte auch untersucht werden, inwiefern manche Faktoren einen stärkeren Einfluss haben als andere. Zudem könnten die identifizierten Einflussfaktoren und ihr Gewicht über eine Umfrage mit einem größeren Sample überprüft werden. Schließlich könnte weiter untersucht werden, wie Barrieren überwunden und Treiber gestärkt werden können.

## **6. Fazit**

Ich bin in dieser Arbeit der Frage nachgegangen, welche Rolle Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik im Verkehrs- und Gebäudesektor spielt und welche Treiber und Barrieren

für Suffizienzpolitik in diesen Sektoren existieren. Dazu habe ich zunächst die Definition, Notwendigkeit und gegenwärtige Vernachlässigung von Suffizienz(-politik) erläutert. Anschließend habe ich einen Überblick über die in der Literatur identifizierten Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik gegeben. Dann habe ich untersucht, welche Rolle Suffizienz in den genannten Sektoren im NKlimaG und der NKS spielt. In beiden Dokumenten wird Suffizienz meist nur als Zielsetzung ohne konkrete Maßnahmen erwähnt. Dabei wird Suffizienz im Verkehrssektor deutlich häufiger und auch konkreter als im Gebäudesektor genannt. Die Ergebnisse decken sich größtenteils mit denen anderer Analysen zur Rolle von Suffizienz in der Politik.

Basierend auf den Ergebnissen des Literaturüberblicks und der Dokumentenanalyse habe ich semi-strukturierte Interviews mit acht für Klimapolitik zuständigen Akteur:innen aus der niedersächsischen Politik und Verwaltung geführt und zahlreiche Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik in Niedersachsen identifiziert. Die am häufigsten genannten Barrieren sind die (Sorge vor) Ablehnung von Bürger:innen gegenüber Suffizienzpolitik, knappe finanzielle Ressourcen des Landes, die Wahrnehmung von Suffizienzpolitik als Freiheitseingriff oder Bevormundung sowie nationale Regelungen und Budgetentscheidungen. Der am häufigsten genannte Treiber ist Druck aus der Zivilgesellschaft. Deutlich häufiger wurde jedoch die Abwesenheit bestimmter Barrieren genannt: Viele Befragte sind sich der ökologischen Folgen bestimmter nicht-suffizienter Verhaltensweisen sowie der Existenz von Suffizienzpolitiken bewusst und nehmen (bestimmte) Suffizienzmaßnahmen als notwendig, dringlich und positiv wahr. Zudem werden im Verkehrssektor mehr unterschiedliche Treiber angesprochen und die Abwesenheit von Barrieren häufiger erwähnt als im Gebäudesektor.

Die Interviews bestätigen zahlreiche der in der Literatur genannten Treiber und Barrieren. Zudem konnte ich vier neue Barrieren (Respekt vor der Autonomie der Kommunen; mangelnde Wirtschaftlichkeit von Suffizienzmaßnahmen; fehlende Praktikabilität/Regelungsbefugnis), und zwei neue Treiber (Wahrnehmung von Suffizienzmaßnahmen als hilfreich zur Erreichung anderer politischer Ziele; ökonomische Vorteile) identifizieren. Die Ergebnisse der Interviews stimmen in vielerlei Hinsicht mit denen der Dokumentenanalyse überein und können daher helfen, Letztere zu erklären.

Die gewählten Methoden haben sich insgesamt als angemessen zur Beantwortung der Forschungsfragen erwiesen und die Durchführung ist größtenteils gelungen. Dennoch weist die Arbeit einige Grenzen auf, unter anderem die geringe Zahl an Befragten. Außerdem können Interviews keinen vollständigen Einblick in die Motivationen von Befragten geben. Darüber hinaus sind die Ergebnisse durch Entscheidungen bei der Formulierung der Codes beeinflusst und nur bedingt mit zukünftiger Forschung vergleichbar. Zudem besteht

Verbesserungspotenzial bei der Konzeption und Durchführung des Forschungsvorhabens, insbesondere bei der Interviewführung. Die Arbeit liefert die erste umfassende und in Kategorien differenzierte Übersicht über Treiber und Barrieren für Suffizienzpolitik sowie (bisher rar gesäte) empirische Erkenntnisse über die Rolle von Suffizienz und Einflussfaktoren auf Landesebene. Außerdem gibt sie Anhaltspunkte für politische Akteur:innen zur Überwindung von Barrieren und Stärkung von Treibern. Darüber hinaus bietet sie zahlreiche Anknüpfungspunkte für die Suffizienzforschung. Unter anderem könnte der hier untersuchte Fall detaillierter untersucht oder das Forschungsdesign auf andere Sektoren oder politische Ebenen übertragen werden.

## Literaturverzeichnis

- Arnz, M./Göke, L./Thema, J./Wiese, F./Wulff, N./Kendzioriski, M./Hainsch, K./Blechinger, P./Hirschhausen, C. von (2024): Avoid, Shift or Improve passenger transport? Impacts on the energy system, in: *Energy Strategy Reviews*, Jg. 52, 101302.
- Best, B. (2022): Suffizienzansätze in der nationalen Energie- und Klimapolitik in Deutschland. Link: <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7967> (zuletzt abgerufen am 24.08.2024).
- Bierwirth, A./Bunge, F. (2023): Gebäude: Bestand besser nutzen – Flächenwende ermöglichen, in: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hrsg.): Suffizienzpolitik als Booster zum Erreichen der Klimaschutzziele, 8–14.
- Blandford, A. E. (2013): Semi-structured qualitative studies, in: Soegaard, M./Dam, R. F. (Hrsg.): *The Encyclopedia of Human-Computer Interaction*, 2. Aufl., Aarhus: Interaction Design Foundation.
- Böcker, M./Brüggemann, H./Christ, M./Knak, A./Lage, J./Sommer, B. (2020): *Wie wird weniger genug?*, München: oekom verlag.
- Böcker, M./Lage, J./Christ, M. (2022): Zwischen Deprivilegierung und Umverteilung: Suffizienzorientierte Stadtgestaltung als kommunales Konfliktfeld, in: *Soziologie und Nachhaltigkeit*, Jg. 8/Heft 1, 64–83.
- Breucker, F./Defard, C. (2023): Report on the comparative analysis of sufficiency policies. Link: <https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2023/10/D5.2-Report-on-the-comparative-analysis-of-sufficiency-policies-0923-1.pdf> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Callmer, Å. (2019): *Making sense of sufficiency: Entries, practices and politics*, Stockholm: KTH Royal Institute of Technology.
- Christ, M. (2023): Genug! Über soziale und ökologische Zielkonflikte beim Bauen und Wohnen, in: Petersen, D. J./Christ, M./Carstensen, J. (Hrsg.): *Genug Stadt Krisen: Mit Suffizienz und nachhaltiger Bodenpolitik für lebenswerte Kommunen sorgen*, Flensburg, 6–13.
- Christ, M./Schneidewind, U. (2022): Suffizienzpolitik: Interview mit Uwe Schneidewind, in: *TATuP - Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis*, Jg. 31/Heft 2, 70–73.
- Eagle, C. M./Newing, H./Puri, R. K. (2011): Qualitative interviews and focus groups, in: Eagle, C. M./Newing, H./Puri, R. K./Watson, C. W. (Hrsg.): *Conducting research in conservation: Social science methods and practice*, New York: Routledge, 98–118.
- Ekardt, F. (2016): Suffizienz: Politikinstrumente, Grenzen von Technik und Wachstum und die schwierige Rolle des guten Lebens, in: *Soziologie und Nachhaltigkeit*, Jg. 2/Heft 1.
- Ekardt, F. (2022): Suffizienz als Governance- und Rechtsproblem: Unter besonderer Berücksichtigung der nachhaltigen Digitalisierung, in: *Zeitschrift für Umweltrecht*, Jg. 33, 472–480.

- Fischer, C. (2020): Grenzen ermöglichen: Suffizienzpolitik für Nachhaltigkeit, in: Bossert, L./Voget-Kleschin, L./Meisch, S. (Hrsg.): Damit gutes Leben mit der Natur einfacher wird: Suffizienzpolitik für Naturbewahrung, Marburg: Metropolis Verlag, 63-82.
- Fischer, C./Blanck, R./Brohmann, B./Cludius, J./Förster, H./Heyen, D. A./Hünecke, K./Keimeyer, F./Kenkmann, T./Schleicher, T./Schumacher, K./Wolff, F./Beznoska, M./Steiner, V./Gruber, E./Holländer, E./Roser, A./Schakib-Ekbatan, K. (2016): Konzept zur absoluten Verminderung des Energiebedarfs: Potenziale, Rahmenbedingungen und Instrumente zur Erreichung der Energieverbrauchsziele des Energiekonzepts. Link: <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/konzept-zur-absoluten-verminderung-des> (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Fischer, C./Cludius, J./Förster, H./Fries, T./Hünecke, K./Keimeyer, F./Kenkmann, T./Postpischil, R./Scherf, C.-S./Schmidt, A./Schumacher, K./Wolff, F./Zell-Ziegler, C./Brischke, L.-A./Leuser, L./Steiner, V. (2020): Möglichkeiten der Instrumentierung von Energieverbrauchsreduktion durch Verhaltensänderung. Link: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/instrumentierung-energieverbrauchsreduktion> (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Fischer, C./Grießhammer, R. (2013): Mehr als nur weniger: Suffizienz: Begriff, Begründung und Potenziale. Link: [www.oeko.de/oekodoc/1836/2013-505-de.pdf](http://www.oeko.de/oekodoc/1836/2013-505-de.pdf) (zuletzt abgerufen am 24.08.2024).
- Fuchs, D./Lorek, S./Mamut, P./Rossmoeller, A. (2023): Fifty Shades of Sufficiency: Semantic Confusion and No Policy, in: Jörgens, H./Knill, C. (Hrsg.): Routledge Handbook of Environmental Policy, London: Routledge, 347–357.
- Gröne, M.-C. (2016): Energiesuffizienz als Strategie zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung (sustainable urban energy transition): Akteure und Maßnahmen auf kommunaler Ebene am Beispiel der Stadt Wuppertal. Link: <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/6393> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Hayden, A. (2014a): Stopping Heathrow Airport Expansion (For Now): Lessons from a Victory for the Politics of Sufficiency, in: *Journal of Environmental Policy & Planning*, Jg. 16/Heft 4, 539–558.
- Hayden, A. (2014b): When Green Growth Is Not Enough: Climate Change, Ecological Modernization, and Sufficiency, Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Hayden, A. (2019): Sufficiency, in: Kalfagianni, A./Fuchs, D./Hayden, A. (Hrsg.): Routledge Handbook of Global Sustainability Governance, New York: Routledge, 151–163.
- Helfferrich, C. (2011): Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews, 4. Aufl., Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hermanns, H. (2022): Interviewen als Tätigkeit, in: Flick, U./Kardorff, E. von/Steinke, I. (Hrsg.): Qualitative Forschung: Ein Handbuch, 14. Aufl., Reinbek bei Hamburg: rowohlt's enzyklopädie im Rowohlt Taschenbuch Verlag, 360–368.
- Heyen, D. A./Fischer, C./Barth, R./Brunn, C./Grießhammer, R. (2013): Mehr als nur weniger: Suffizienz: Notwendigkeit und Optionen politischer Gestaltung. Link:

- <https://www.oeko.de/publikation/mehr-als-nur-weniger-suffizienz-notwendigkeit-und-optionen-politischer-gestaltung/> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Hsieh, H.-F./Shannon, S. E. (2005): Three approaches to qualitative content analysis, in: *Qualitative health research*, Jg. 15/Heft 9, 1277–1288.
- Kenkmann, T./Cludius, J./Fischer, C./Fries, T./Keimeyer, F./Schumacher, K./Brischke, L.-A./Leuser, L. (2019): Flächensparend Wohnen: Energieeinsparung durch Suffizienzpolitiken im Handlungsfeld „Wohnfläche“. Link: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/flaechensparend-wohnen> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Kleinhüchelkotten, S. (2004): *Suffizienz und Lebensstile: Ansätze für eine milieuorientierte Nachhaltigkeitskommunikation*, Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag.
- Knak, A. (2021): Wachstumstreiber und Suffizienzhindernisse auf kommunaler Ebene: Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung rechtlicher Aspekte im Rahmen des Forschungsprojektes Entwicklungschancen und -hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung (EHSS). Link: <https://www.uni-flensburg.de/fileadmin/content/zentren/nec/dokumente/projekte/working-paper-wachstumstreiber-und-suffizienzhindernisse-auf-kommunaler-ebene.pdf> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Korte, F./Linz (2021): Suffizienz als politische Praxis – Ein Katalog, in: Demuth, B./Heiland, S./Luick, R./Vedel, D./Ammermann, K./Wiersbinski, N. (Hrsg.): *Die Energiewende im Spannungsfeld energiepolitischer Ziele, gesellschaftlicher Akzeptanz und naturschutzfachlicher Anforderungen: Ergebnisse des gleichnamigen F+E-Vorhabens (FKZ 3515801800) des Bundesamtes für Naturschutz*, Bonn: Bundesamt für Naturschutz, 72–82.
- Lage, J. (2023): Bedarfsgerecht Wohnen — ein Leben lang, in: Petersen, D. J./Christ, M./Carstensen, J. (Hrsg.): *Genug Stadt Krisen: Mit Suffizienz und nachhaltiger Bodenpolitik für lebenswerte Kommunen sorgen*, Flensburg, 69–72.
- Lage, J./Böcker, M./Christ, M. (2023): Wie kann Suffizienzpolitik gelingen?: Planung und Umsetzung suffizienzorientierter Stadtentwicklung durch kommunale Verwaltungen, in: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, Jg. 32/Heft 4, 368–376.
- Leech, B. L. (2002): Asking Questions: Techniques for Semistructured Interviews, in: *PS: Political Science and Politics*, Jg. 35/Heft 4, 665–668.
- Leuser, L./Brischke, L.-A. (2018): Suffizienz im kommunalen Klimaschutz, in: Knoblauch, D./Rupp, J. (Hrsg.): *Klimaschutz kommunal umsetzen: Wie Klimahandeln in Städten und Gemeinden gelingen kann*, München: oekom, 147–162.
- Lindgren, O./Hahn, T./Karlsson, M./Malmaeus, M. (2023): Exploring sufficiency in energy policy: insights from Sweden, in: *Sustainability: Science, Practice and Policy*, Jg. 19/Heft 1, 2212501.
- Linz, M. (2012): *Weder Mangel noch Übermaß: Warum Suffizienz unentbehrlich ist*, München: oekom verlag.
- Mamut, P. (2023): *Sufficiency – an Emerging Discourse?*, Baden-Baden: Nomos.

- McGrath, C./Palmgren, P. J./Liljedahl, M. (2019): Twelve tips for conducting qualitative research interviews, in: *Medical teacher*, Jg. 41/Heft 9, 1002–1006.
- Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (2021): Niedersächsische Klimaschutzstrategie 2021. Link: [https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/178369/Niedersaechsische\\_Klimaschutzstrategie\\_2021.pdf](https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/178369/Niedersaechsische_Klimaschutzstrategie_2021.pdf) (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).
- Nobis, C./Lell, O. (2024): Mobilität neu denken: Nachhaltige Mobilität durch Verhaltensänderungen. Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/dlr\\_uba\\_fb\\_suffizienz\\_im\\_verkehr.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/dlr_uba_fb_suffizienz_im_verkehr.pdf) (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Quack, D./Brohmann, B./Fischer, C./Grießhammer, R./Wolff, F. (2017): Nachhaltiger Konsum. Strategien für eine gesellschaftliche Transformation. Link: [www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-Konsumstrategie.pdf](http://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-Konsumstrategie.pdf) (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Reese, M. (2023): Suffizienz – Rechtliche Aspekte und Perspektiven, in: Reese, M./Köck, W./Markus, T. (Hrsg.): *Zukunftsfähiges Umweltrecht II: Suffizienz im Recht: Erfordernisse, Ansätze und Instrumente zur Begrenzung des gesamten Ressourcenverbrauchs*, Baden-Baden: Nomos, 9–64.
- Rockström, J./Steffen, W./Noone, K./Persson, Å./Chapin, F. S./Lambin, E. F./Lenton, T. M./Scheffer, M./Folke, C./Schellnhuber, H. J. (2009): A safe operating space for humanity, in: *nature*, Jg. 461/Heft 7263, 472–475.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (2024): Suffizienz als "Strategie des Genug": Eine Einladung zur Diskussion. Link: [https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04\\_Stellungnahmen/2020\\_2024/2024\\_03\\_Suffizienz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=18](https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2020_2024/2024_03_Suffizienz.pdf?__blob=publicationFile&v=18) (zuletzt abgerufen am 24.08.2024).
- Schäfer-Sparenberg, C./Müller, M./Spitzner, M. (2023): Verkehr verringern, Wege verkürzen, Menschen mobil machen, in: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hrsg.): *Suffizienzpolitik als Booster zum Erreichen der Klimaschutzziele*, 15–21.
- Schepelmann, P. (2023): Policy brief on findings from WP4. Link: [https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2023/10/D4.5\\_policy-brief.pdf](https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2023/10/D4.5_policy-brief.pdf) (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Skinner, J. (2020): A Four-part Introduction to the Interview: Introducing the Interview; Society, Sociology and the Interview; Anthropology and the Interview; Anthropology and the Interview—Edited, in: Skinner, J. (Hrsg.): *The Interview: An Ethnographic Approach*, London: Routledge, 1–50.
- Stengel, O. (2011): *Suffizienz, Die Konsumgesellschaft in der ökologischen Krise*, München: oekom verlag.
- Toulouse, E./Le Dù, M./Gorge, H./Semal, L. (2017): Stimulating energy sufficiency: barriers and opportunities, in: European Council for an Energy-Efficient Economy (Hrsg.): *ECEEE Summer Study Proceedings*, Paris, 59–70.
- Toulouse, E./Sahakian, M./Bohnenberger, K./Bierwirth, A./Lorek, S./Leuser, L. (2019): Energy sufficiency: how can research better help and inform policy-making?, in:

- European Council for an Energy-Efficient Economy (Hrsg.): ECEEE Summer Study Proceedings, 331–339.
- Tröger, J./Reese, G. (2021): Talkin' bout a revolution: an expert interview study exploring barriers and keys to engender change towards societal sufficiency orientation, in: *Sustainability Science*, Jg. 16/Heft 3, 827–840.
- Wiese, F./Lage, J./Cordroch, L./Zell-Ziegler, C./Thema, J./Best, B./Heiland, S. (2022): Why sufficiency? An interdisciplinary perspective. Link: <https://osf.io/preprints/socarxiv/bgrp3/> (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Wilkinson, D./Birmingham, P. (2003): *Using Research Instruments: A Guide for Researchers*, London: RoutledgeFalmer.
- Witzel, A. (1985): Das problemzentrierte Interview, in: Jüttemann, G. (Hrsg.): *Qualitative Forschung in der Psychologie: Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder*, Weinheim: Beltz, 227–255.
- Zell-Ziegler, C./Sanchez, M. O./Borragán, G./Liste, V./Toulouse, E. (2023): Sufficiency – A Scoping Paper. Link: [https://www.researchgate.net/profile/Marco-Ortiz-17/publication/374264423\\_Sufficiency\\_-\\_A\\_Scoping\\_Paper/links/651675bb321ec5513c1c133f/Sufficiency-A-Scoping-Paper.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Marco-Ortiz-17/publication/374264423_Sufficiency_-_A_Scoping_Paper/links/651675bb321ec5513c1c133f/Sufficiency-A-Scoping-Paper.pdf) (zuletzt abgerufen am 15.08.2024).
- Zell-Ziegler, C./Thema, J. (2022): Wirkketten von Energie-Suffizienzpolitiken: Ein Vorschlag zur Visualisierung und Möglichkeiten der Integration in die Energiemodellierung, in: *TATuP - Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis*, Jg. 31/Heft 2, 40–47.
- Zell-Ziegler, C./Thema, J./Best, B./Wiese, F. (2021): Sufficiency in transport policy : an analysis of EU countries' national energy and climate plans and long-term strategies, in: European Council for an Energy-Efficient Economy (Hrsg.): ECEEE Summer Study Proceedings, Stockholm, 723–730.
- Zell-Ziegler, C./Thema, J./Best, B./Wiese, F./Lage, J./Schmidt, A./Toulouse, E./Stagl, S. (2021): Enough? The role of sufficiency in European energy and climate plans, in: *Energy Policy*, Jg. 157, 112483.
- Zimmermann, P./Brischke, L.-A./Bierwirth, A./Buschka, M. (2023): Unterstützung von Suffizienzansätzen im Gebäudebereich. Link: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2023/bbsr-online-09-2023.html> (zuletzt abgerufen am 17.08.2024).

## **Anhang**

### **A. Eigenständigkeitserklärung**

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und alle Stellen der Arbeit, die wortwörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht habe. Die vorliegende Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen. Die elektronische Fassung dieser Arbeit sowie die zusätzliche elektronische Fassung in anonymisierter Form gem. § 7 Abs. 10 RPO stimmen inhaltlich überein.

---

## B. Interviewleitfaden

<b>Leitfrage</b>	<b>Check – Wurde das erwähnt?</b>	<b>Nachfragen</b> (falls ein Punkt in der linken Spalte nicht erwähnt wurde)	<b>Aufrechterhaltungs- &amp; Steuerungsfrage</b>
<p><b>Einstieg</b></p>	<p>Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für das Gespräch nehmen! Wie ich Ihnen bereits geschildert hatte, beschäftige ich mich in meiner Bachelorarbeit mit der Rolle von Suffizienz in der niedersächsischen Klimapolitik in den Bereichen Verkehr und Gebäude. Suffizienz verstehe ich dabei nach dem SRU als die Reduktion, Unterlassung, Verlagerung, längere Nutzung oder gemeinsame Nutzung bestimmter Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten. Suffizienz wird oft von Effizienz und Konsistenz, also Erneuerbaren Energien und Kreislaufführung, abgegrenzt. Zu Effizienz und Konsistenz gibt es schon viel wissenschaftliche Forschung, zu Konsistenz noch nicht. Mich interessiert besonders, was sich förderlich oder hinderlich auf die Einbeziehung von Suffizienz in das Niedersächsische Klimagesetz und die Niedersächsischen Klimaschutzstrategie auswirkt. Dafür spreche ich mit Akteur:innen aus der niedersächsischen Klimapolitik. Ich habe einige Leitfragen für das Gespräch mitgebracht. Wir werden erst kurz über das Klimagesetz und die Klimaschutzstrategie im Allgemeinen und anschließend jeweils circa 15 Minuten über die Sektoren Verkehr und Gebäude sprechen. Antworten Sie auf die Fragen gern ausführlich mit allem, was Ihnen dazu einfällt. Das Interview werde ich hinterher auswerten und komplett anonymisiert in die Forschungsergebnisse einfließen lassen. Und natürlich können Sie das Interview jederzeit abbrechen! Abschließend wollte ich Sie noch fragen, ob es okay ist, wenn ich das Interview aufnehme, damit ich es hinterher leichter auswerten kann. Ich würde die Aufnahme dann auch wieder löschen, sobald ich sie verschriftlicht habe. <i>(Aufnahme starten und dann nochmal nach Einwilligung fragen!)</i></p>	<p>siehe check</p>	<p>Was genau war dabei Ihre Aufgabe? Was genau meinen Sie damit?</p>
<p><b>I Aufwärmern (5 Minuten)</b> Niedersachsen hat ja seit 2020 ein Klimagesetz, das letztes Jahr überarbeitet wurde, und eine 2021 erneuerte Klimaschutzstrategie, die letztes Jahr evaluiert wurde. Inwiefern waren Sie an der Erstellung und Überarbeitung der beiden Dokumente beteiligt?</p>	<p># Beteiligung Erstellung &amp; Überarbeitung NKlimag # Beteiligung Erstellung / Evaluation NKS</p>		

<p><b>II a Aufgenommene Maßnahmen im Bereich Verkehr (7,5 Minuten)</b></p> <p>Ich würde nun gerne über die Suffixenzmaßnahmen im Verkehrssektor sprechen. Im Klimagesetz wird die Stärkung des Umweltverbunds als ein Ziel genannt. Die Klimaschutzstrategie enthält auch einige Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels. Aus welchen Gründen wurden dieses Ziel bzw. diese Maßnahmen aufgenommen?</p> <p>Welche Akteursgruppen haben sich wie zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p>Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung dieser Maßnahmen?</p>	<p># Politischer Wille auf nationaler / Landes- / lokaler Ebene</p> <p># Druck / Vorleben durch Zivilgesellschaft</p> <p># Haltung ökonomischer Akteure</p> <p># Haltung von Experten &amp; Wissenschaftlern</p> <p># ambitionierte Klimaschutz-Ziele</p>	<p># Wie haben sich Landespolitiker:innen / die Kommunen zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Welche Rolle spielten Rahmenseetzungen und Vorgaben der Bundesregierung bei der Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?</p> <p># Wie haben sich zivilgesellschaftliche / ökonomische Akteure zu diesen Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Wie haben sich Expert:innen und Wissenschaftler:innen zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Welche Rolle spielten Niedersachsens Klimaschutz-Ziele bei der Entscheidung?</p>	<p>Was genau meinen Sie damit?</p> <p>Warum genau?</p> <p>Inwiefern?</p> <p>Wie haben Sie das persönlich erlebt?</p> <p>Warum denken Sie, dass das so ist?</p> <p>Welche weiteren Gründe für die Aufnahme des Ziels / der Maßnahmen fallen Ihnen ein?</p> <p>Welche Widerstände oder Bedenken gab es gegen die Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?</p> <p>Welche Herausforderungen oder Probleme gab es bei der Umsetzung der Maßnahmen?</p>
--	---	---	---

<b>II b Nicht aufgenommene Maßnahmen im Bereich Verkehr (7,5 Minuten)</b>			
Inwiefern wurde bei der Erstellung und Evaluierung der Klimaschutzstrategie erwogen, weitere Maßnahmen aufzunehmen, die auf die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund abzielen? <i>Wenn ja:</i> Warum wurden sie nicht aufgenommen? <i>Wenn nein:</i> Warum nicht?	# Skepsis / Ablehnung von Bürgern  # politischer Wille auf nationaler / Landes- / lokaler Ebene	# Was vermuten Sie, wie die Bürger:innen auf solche Maßnahme reagieren würden?  # Wie schätzen Sie die Haltung von Landespolitiker:innen / Kommunen / Bundesregierung zu solchen Maßnahmen ein und warum?	Was genau meinen Sie damit?  Warum genau?  Inwiefern?  Wie haben Sie das persönlich erlebt?
Inwiefern wurde bei der Erstellung und Überarbeitung des Klimagesetzes und der Klimaschutzstrategie erwogen, Verkehrsvermeidung als Ziel aufzunehmen bzw. Maßnahmen aufzunehmen, die auf Verkehrsvermeidung abzielen? <i>Wenn ja:</i> Warum wurden sie nicht aufgenommen? <i>Wenn nein:</i> Warum nicht?	# nationale Regelungen  # knappe staatliche Ressourcen	# Welche Rolle spielen bundesweite Regelungen bei der Entscheidung?  # Welche Rolle spielen personelle und finanzielle Kapazitäten des Landes bei der Entscheidung?	Warum denken Sie, dass das so ist?  Welche weiteren Gründe fallen Ihnen ein, warum solche Ziele und Maßnahmen nicht aufgenommen wurden?
<i>(Falls Interviewtem keine Maßnahmen einfallen:</i> Eine Möglichkeit wäre ja zum Beispiel Maßnahme x . Warum wurde diese nicht aufgenommen?)	# Angewiesenheit auf / Orientierung an Wachstum	# Welche Rolle spielen Auswirkungen auf die Wirtschaft in Niedersachsen für die Entscheidung?	
Was schätzen Sie, welche (weiteren) in diese Richtung zielenden Maßnahmen werden in die Diskussion kommen? Wer wird darauf zustimmend / ablehnend reagieren und warum?	# Orientierung an Legislaturperioden	# Welche Rolle spielt die Orientierung politischen Handelns an Legislaturperioden bei der Entscheidung?	

<p><b>III a Aufgenommene Maßnahmen im Bereich Gebäude / Stadtentwicklung (7,5 Minuten)</b></p> <p>Ich würde nun gerne über die Suffizienzmaßnahmen im Bereich Gebäude und Stadtentwicklung sprechen. In der Klimaschutzstrategie gibt es einige Maßnahmen, die auf Bestandsentwicklung und die Schaffung kurzer Wege abzielen. Aus welchen Gründen wurden diese Maßnahmen aufgenommen?</p> <p>Welche Akteursgruppen haben sich wie zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p>Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung dieser Maßnahmen?</p>	<p># politischer Wille &amp; Regelungen auf nationaler / Landes- / lokaler Ebene</p>	<p># Wie haben sich Landespolitiker:innen / die Kommunen zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Welche Rolle spielten Rahmenseetzungen und Vorgaben der Bundesregierung bei der Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?</p> <p># Wie haben sich zivilgesellschaftliche / ökonomische Akteure zu diesen Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Wie haben sich Expert:innen und Wissenschaftler:innen zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert und mit welcher Begründung?</p> <p># Welche Rolle spielten Niedersachsens Klimaschutz-Ziele bei der Entscheidung?</p>	<p>Was genau meinen Sie damit?</p> <p>Warum genau?</p> <p>Inwiefern?</p> <p>Wie haben Sie das persönlich erlebt?</p> <p>Warum denken Sie, dass das so ist?</p> <p>Welche weiteren Gründe für die Aufnahme der Ziele und Maßnahmen fallen Ihnen ein?</p> <p>Welche Widerstände oder Bedenken gab es gegen die Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?</p> <p>Welche Herausforderungen oder Probleme gab es bei der Umsetzung der Maßnahmen?</p>
--	--	---	---

<p><b>III b Nicht aufgenommene Maßnahmen im Bereich Gebäude / Stadtentwicklung (7,5 Minuten)</b></p> <p>Inwiefern wurde bei der Erstellung &amp; Überarbeitung des NKlimaG &amp; der NKS erwogen, weitere Maßnahmen aufzunehmen, die auf Bestandsentwicklung oder die Schaffung kurzer Wege abzielen? <i>Wenn ja</i>: Warum wurden sie nicht aufgenommen? <i>Wenn nein</i>: Warum nicht?</p> <p>Inwiefern wurde bei der Erstellung &amp; Überarbeitung des NKlimaG und der NKS erwogen, Maßnahmen aufzunehmen, die auf eine Reduzierung von Neubauten / Reduzierung des Flächenbedarfs pro Kopf abzielen? <i>Wenn ja</i>: Warum wurden sie nicht aufgenommen? <i>Wenn nein</i>: Warum nicht?</p> <p><i>(Falls Interviewtem keine Maßnahmen einfallen: Eine Möglichkeit wäre ja zum Beispiel Maßnahme x. Warum wurde diese nicht aufgenommen?)</i></p> <p>Was schätzen Sie, welche (weiteren) in diese Richtung zielenden Maßnahmen werden in die Diskussion kommen? Wer wird darauf zustimmend / ablehnend reagieren und warum?</p>	<p># Skepsis / Ablehnung von Bürgern</p> <p># politischer Wille auf nationaler / Landes- / lokaler Ebene</p> <p># nationale Regelungen</p> <p># knappe staatliche Ressourcen</p> <p># Angewiesenheit auf / Orientierung an Wachstum</p> <p># Orientierung an Legislaturperioden</p>	<p># Was vermuten Sie, wie die Bürger:innen auf solche Maßnahme reagieren würden?</p> <p># Wie schätzen Sie die Haltung von Landespolitiker:innen / Kommunen / Bundesregierung zu solchen Maßnahmen ein?</p> <p># Welche Rolle spielen bundesweite Regelungen bei der Entscheidung?</p> <p># Welche Rolle spielen personelle und finanzielle Kapazitäten des Landes bei der Entscheidung?</p> <p># Welche Rolle spielen Auswirkungen auf die Wirtschaft in Niedersachsen für die Entscheidung?</p> <p># Welche Rolle spielt die Orientierung politischen Handelns an Legislaturperioden bei der Entscheidung?</p>	<p>Was genau meinen Sie damit?</p> <p>Warum genau?</p> <p>Inwiefern?</p> <p>Wie haben Sie das persönlich erlebt?</p> <p>Warum denken Sie, dass das so ist?</p> <p>Fallen Ihnen noch weitere Gründe ein, warum solche Ziele und Maßnahmen nicht aufgenommen wurden?</p>
<p><b>IV Abschlussfragen</b></p>		<p>Haben wir etwas vergessen? Möchten Sie noch etwas erwähnen oder speziell hervorheben?</p>	

*Aufnahme beenden!*

## C. Codierschema Interviewanalyse

- ▼  Einstellungen von Entscheidungsträgern
  - Kein Wissen über mögliche Suffizienzpolitiken
- ▼  Wahrnehmung von Suffizienz(-politik) als nicht notwendig / dringlich
  - Keine Wahrnehmung der ökologischen Krise als (dringendes) Problem
  - Wahrnehmung bisheriger Maßnahmen als ausreichend
  - Vertrauen auf technologischen Fortschritt
  - Kein Wissen über ökologische Folgen nicht-suffizienten Verhaltens
  - Priorisierung anderer, als dringlicher empfundener Themen / Maßnahmen
- ▼  Wahrnehmung von Suffizienz(politik) als nicht erstrebenswert
  - Wahrnehmung als Verlust des guten Lebens / Verzicht
  - Wahrnehmung als Freiheitseingriff / Bevormundung
  - Wahrnehmung als Moralisieren
  - Wahrnehmung als nicht innovativ
  - Ablehnung unbekannter / aufwändiger / kaum erprobter Maßnahmen
  - Sorge vor negativen sozialen & ökonomischen Auswirkungen
  - (Sorge vor) Ablehnung von Bürgern
  - Konflikt mit anderen politischen Zielen
  - Widerstand kommunaler Entscheidungsträger
  - Respekt vor Autonomie der Kommunen
  - unklare Verantwortlichkeiten & Befugnisse
  - nationale Regelungen & Budgetentscheidungen
  - Knappe staatliche Ressourcen
  - Mangelnde Wirtschaftlichkeit
  - fehlende Praktikabilität
  - fehlende Regelungsbefugnis
  - Widerstand ökonomischer Akteure
- ▼  Haltungen gesellschaftlicher Akteure
  - Ernstnehmen durch die Öffentlichkeit
  - Thematisierung in den Medien
  - Druck von Zivilgesellschaft
  - Vorleben durch Suffizienz-Initiativen
  - Beratung von Wissenschaftlern & Experten
  - Unterstützung durch Fachleute in den Verwaltungen
  - Unterstützung ökonomischer Akteure
  - Politischer Wille auf kommunaler / nationaler Ebene
- ▼  Charakteristika der Suffizienzmaßnahmen
  - Nur Hinzufügen zu Bestehendem
  - Adressierung sichtbarer Symbole des Konsumexzesses ohne ökonomische Bedeutung & mit Alternativen
  - Infragestellen des Wachstums bestimmter Sektoren
- ▼  Kommunikation und Wahrnehmung von Suffizienzmaßnahmen
  - Kommunikation als gesellschaftlich anschlussfähiges Konzept
  - Verknüpfung mit positiver Zukunftsvision
  - Wahrnehmung als förderlich für Wirtschaftswachstum
  - Wahrnehmung als hilfreich zur Erreichung anderer Ziele
  - Ambitionierte Klimaschutz-Ziele
  - Zweifel an ökonomischer Notwendigkeit nicht-suffizienter Politiken
  - Zweifel an Steigerung des Wohlbefindens durch Wirtschaftswachstum
  - ökonomische Vorteile
  - Rolle von Suffizienz in der Landespolitik
  - Erwähnung Konsistenzmaßnahmen
  - Erwähnung Effizienzmaßnahmen
  - Hilfreich bei der Umsetzung von Suffizienzpolitik
  - Sonstige interessante Passagen

## D. Interview-Transkripte

### Interview 1

Durchführung: 11.06.2024

1	I: Okay, dann würde ich einmal noch pro forma, noch während die Aufnahme läuft, noch einmal fragen: Ist es in Ordnung, dass ich das Interview aufzeichne?
2	B: Ja.
3	I: Großartig. Okay, dann steigen wir doch mal ein. Niedersachsen hat ja seit 2020 das Klimagesetz, das letztes Jahr überarbeitet wurde und seit 2021 auch noch mal eine erneuerte Klimaschutzstrategie, die auch letztes Jahr evaluiert wurde. Vielleicht können Sie mir einmal erzählen, inwiefern Sie an der Erstellung und der Überarbeitung der beiden Dokumente beteiligt waren.
4	B: Also das federführende Referat ist das Referat für Klimaschutz hier im Haus und das arbeitet natürlich mit den Referaten in ihren Fachzuständigkeiten zusammen, wenn so etwas gemacht wird. Und dann ist man sozusagen immer eingebunden in den Fachfragen. Das heißt für unser Referat hier, für [Schwerpunktthema des Referats]. Und dann diskutiert man das eben von der fachlichen Seite mit den Kollegen. Und genauso ist es dann eben auch in der Strategie. Da stehen dann ja die Maßnahmen drin, die gemacht werden. Diese Strategie wird jetzt auch gerade erneuert, denn wir sind ja gesetzlich verpflichtet – Sie haben ja das Gesetz dann auch wahrgenommen – diese Strategie bis Ende des Jahres neu zu machen. Und das ist ein Prozess, der auch parallel läuft, wo es eben dann darum geht, weitere Maßnahmen zu finden, zu gucken, was gut gelaufen ist, was weiter gemacht wird und was geändert wird. Das sind eben genau die Dinge und Sie haben die Änderung des Klimagesetzes ja auch erwähnt. Dabei haben Sie ja gesehen, dass auch die Klimaziele noch mal angepasst worden sind und das heißt, auch deswegen muss man die Strategien natürlich auch daraufhin anpassen, weil wenn man früher treibhausgasneutral sein will, braucht man auch mehr an Maßnahmen, um das Ziel zu erreichen. Hintergrund ist ja, dass wir in Niedersachsen 1,8 Grad Erwärmung gegenüber vorindustrieller Zeit haben. Also insofern ist das schon eine Geschichte, die Sorgen bereitet und die auch Aktion erfordert. Und deswegen ist das eine Debatte, die immer wieder geführt wird und natürlich auch immer ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess, würde man in der Produktion oder sonst wie sagen. Und genauso ist es hier in dem, was wir arbeiten und was auf der anderen Seite der Leine dann in der Gesetzgebung gemacht wird. Die wir ja sozusagen vorbereiten.
5	I: Das heißt, von Ihnen kamen auch Vorschläge für Maßnahmen, die man in den jeweiligen Sektoren eben umsetzen könnte und dann...
6	B: Genau, da sind Maßnahmen drin, die vorgeschlagen sind, auch Maßnahmen, die wir gemacht haben, die wir finanziert haben, die dann auch vom Haushaltsgesetzgeber untersetzt wurden mit Geld. Es muss ja dann auch immer... Ist ja nicht alles umsonst.
7	I: Können Sie vielleicht, das haben Sie jetzt auch schon ein bisschen angeschnitten, noch mal so ausführen, was die politische Motivation hinter sowohl dem Gesetz als auch der Strategie war?
8	B: Na ja, also Niedersachsen hat den Auftrag sich gegeben, treibhausgasneutral zu werden. Jetzt noch mal verschärft 2040, damals war noch '45 sozusagen das Ziel. Und das heißt natürlich immer, man kann nicht warten, bis die EU oder der Bund alles geschafft hat, weil die haben ja auch ihre Ziele, aber die sind alle dahinter. Das heißt, man muss auch noch selbst was tun, damit man schneller und besser und in dem Zielkorridor ist.

Das ist genauso, wie wir positiv sehen, dass einige Gebietskörperschaften sich hier den Auftrag geben, 2035 beispielsweise treibhausgasneutral zu sein. All das zahlt ja ein, weil wir nicht der Meinung sind – das ist ja immer so eine Debatte nach dem Motto: "Wenn alle anderen nicht mittun, dann nützt das ja nichts". Wahrheit ist: Es müssen alle tun, also muss man selber tun und hoffen, dass die anderen mitziehen. Und wenn man selber nicht macht, wird es nicht funktionieren. Und das ist die Motivation und die Lage hier, die dann jeweils von den Hausleitungen und von den Abgeordneten und den Koalitionen geprägt ist, die hier aber auch natürlich wir gerne und auch überzeugt umsetzen.

9 I: Okay, dann würde ich schon direkt eingehen auf die Maßnahmen im Verkehrsbereich. Also im Klimagesetz wird da ja auch als Ziel genannt, dass man den Schienenverkehr, den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und Fahrgemeinschaften, das alles steigern möchte. Und die Klimaschutzstrategie enthält ja auch einige Maßnahmen, die genau darauf abzielen. Was sind die Beweggründe dahinter, dieses Ziel und dann auch diese Maßnahmen aufzunehmen?

10 B: Ganz einfach: Energiewende heißt nicht Stromwende. Energiewende heißt Verkehrswende, heißt Wärmewende. Das sind ja die beiden Themen, die wir gerade machen und eben auch Stromwende. Und das heißt, wenn wir von Kohle, Öl und Gas weg wollen, müssen wir Energieeffizienz steigern, Energie sparen und Erneuerbare einsetzen. Nur wenn wir alles drei machen, wird es klappen. Weil wir werden immer noch ein Delta haben, wo wir importieren müssen. Wir bauen massiv Erneuerbare aus in Niedersachsen. 30 GW Wind, 65 GW PV wollen wir haben. Offshore landet hier auch an, wir machen jetzt allein 25 neue Offshore-Anbindungsleitungen. Und das heißt, wir müssen die Bereiche ändern. Und das heißt, wir können einerseits im Verkehrsbereich Effizienz steigern. Das ist diese ganze Diskussion über Elektromobilität, wo dann immer wieder Klimaneutralität eine Rolle spielt, aber bei einigen dann auch sozusagen Technologieoffenheit, die aber nur verschleiert, dass man dann nicht effizient ist. Und da wollen wir eben auf die Effizienz setzen und deswegen sind für uns synthetische Kraftstoffe nicht außen vor, aber eben ganz klar nur für Nischen, also Langstreckenflugverkehr etc. pp. Das heißt aber auf der anderen Seite, das ist immer noch Individualverkehr. Und wenn man noch effizienter sein will, muss man eben den öffentlichen Personennahverkehr stärken, auch den defossilisieren, und muss eben auch gucken, wie man diesen ganzen Umweltverbund stärkt. Also das hat natürlich als erstes dann als Aufgabe am Ende das Verkehrsministerium, das die Ladesäulen-Strategie macht. Da haben wir aber auch Diskussionen gemacht, weil wir wieder mit den Netzbetreibern reden und haben das mit darauf hingewirkt. Wir haben auf der anderen Seite Förderprogramme gehabt, die sind ausgelaufen, für Kommunalfahrzeuge, weil Kommunen ja diese E-Auto-Förderung des Bundes nicht gekriegt haben. Da haben wir aber gesagt, die wollen wir auch da mit machen. Hätte mir gewünscht, da hätten sich mehr beteiligt. Aber ein paar haben wir hingekriegt, genauso wie wir Wasserstofffahrzeuge gefördert haben, was LKWs angeht, im Sinne von Kommunalfahrzeugen, Müllfahrzeugen, Sie kennen die einzelnen, weil wir wollten, dass die auch in den Markt kommen. Ist ja auch eine niedersächsische Firma, die daran beteiligt ist, um all das zu machen. Aber wie gesagt, das andere ist eben, und das ist dann Verantwortung des Verkehrsministeriums, das umzusetzen, dass diese ÖPNV-Dinge ausgebaut werden. Also alle Stichworte, die Sie kennen, von Deutschlandtakt über Anbindung des ländlichen Raums sind da eine Sache. Und uns war wichtig, das haben wir im Klimagesetz sehr stark darauf bestanden auch, dass der Staat die Vorbildfunktion wahrnimmt und dass er bei seiner Beschaffung da auch noch ein bisschen vor der Beschaffungsrichtlinie ist, sprich, dass wir hier sozusagen nur noch nachhaltige Fahrzeuge bestellen und nutzen. Und man darf das gar nicht unterschätzen, es sind nicht nur Autos, die so ein Staat

benutzt, sondern wir haben eine ganze Menge Spezialfahrzeuge, die unterwegs sind für Deichschutz. Da gibt es so Trecker mit Ketten und alles mögliche, die auch das Land besitzt. Wir haben da schon etliche Spezialfahrzeuge, die man gar nicht so vermuten würde. Und Niedersachsen besitzt auch Hubschrauber für die Polizei und Schiffe für die Polizei, aber auch für den Küstenschutz und Ölauffangschiffe und Forschungsschiffe. Und da ist man dann in der Diskussion, was man da macht. Und auch da ist klar, auch die sollen sozusagen nachhaltig angetrieben werden. Das sind dann aber auch Fälle für synthetische Kraftstoffe, zum Teil. So ein Forschungsschiff, da kann man auch mal experimentieren. Aber bei Windstärke zwölf, da wollen die Kapitäninnen und Kapitäne immer noch gerne mit dem Schiffsdiesel rausfahren. Aber dann nehmen sie eben auch künftig synthetische Kraftstoffe, die dann eben treibhausgasneutral sind. Das sind so Ansätze, die uns da wichtig waren, genauso wie die Ansätze für die Beschaffung der Fahrzeuge im ÖPNV. Da gibt es Förderrichtlinien, die das MW aufsetzt, wo wir dann immer wieder beteiligt werden: "Was haltet ihr davon?". Hatten jetzt gerade eine Diskussion, ob wir noch Bio-LNG fördern würden, was wir sozusagen okay finden, weil das gibt es eben schlichtweg und ist auch treibhausgasneutral. Da haben wir übrigens Oldenburg mal stark unterstützt, die Fahrzeugflotte umzustellen. Nicht aus Klimaschutzgründen, sondern aus Schadstoffgründen, die hatten zu viel Feinstaub und der war klar von den Bussen gemacht am Bahnhof. Haben sie auch geschafft dadurch. Also da geht es eben darum, dass dann eben – Sie haben die Wasserstoffzüge wahrgenommen, Sie haben jetzt die neuesten Bestellungen von batteriebetriebenen Zügen wahrgenommen, weil man kann schon lange klimaneutral auf der Schiene unterwegs sein, wenn man mit Strom fährt. Aber der Strom muss eben auch dahin kommen und es gibt viele nicht elektrifizierte Strecken, die auch nicht schnell elektrifiziert werden können oder sollen. Und da braucht es eben diese Alternativen, zumindest für die Abschnitte, die dann gefahren werden. Manche Verbindungen sind dann ja auch nur teilweise ohne das. Und wir haben lange diskutiert, auch was das für die Hafenbahnen heißt, weil da haben wir selbst die Betriebsordnung in der Hand, da können wir sagen, wer da rum fährt.

- 11 I: Okay, was mich vor allem interessiert, ist so diese Frage nach Energieeinsparung und eben die Frage, wie man das hinbekommt. Und in Bezug auf diese Verlagerung hin zum Umweltverbund würde mich da auch noch mal interessieren, welche Akteursgruppen, die so relevant sind in der Landespolitik, sich da wie positioniert haben zu diesen Maßnahmen und warum.
- 12 B: Also wir haben diese Diskussion nicht federführend gemacht, aber ich habe wahrgenommen, dass eigentlich kein Widerstand dagegen ist. Es gibt immer die Forderung aus dem ländlichen Raum, bessere Anbindung zu kriegen, das ist völlig klar. Das ist die Situation und die andere Situation ist natürlich die der Verkehrsbetriebe, dass sie entsprechende Unterstützung haben wollen bei Investitionen etc. pp. Aber es gibt keinen Widerstand. Die Leute fordern das. Die Wahrheit ist aber natürlich, dass das individuelle Verhalten auf dem Land noch gar nicht da ist. Also das muss man klar sehen, aber da muss man halt mit Angeboten weiterhelfen und unterstützen und gucken auch was zukünftige Entwicklungen bringen. Also ich gehe davon aus, dass irgendwann Bürgerbusse durch autonom fahrende Busse ersetzt werden können usw. und so fort. Dann wird noch mal was passieren in diesen Sachen und das muss man eben auch im Blick haben.
- 13 I: Das heißt also, die Kommunen haben Sie gerade schon kurz angesprochen, die haben sich auch positiv dazu positioniert, die unterstützen das?
- 14 B: Genau, so ist die Wahrnehmung gewesen. Also es gibt keinen, der da sagt, wir wollen das nicht, sondern es geht immer darum, wir würden ja gerne, hätten gerne mehr. Und

die Wahrheit ist, wenn Sie es angucken, Sie haben ja in den Landkreisen ganz unterschiedliche ÖPNV-Systeme usw. und so fort. Und ich glaube, es liegt daran, wie dort die Prioritäten – die haben ja die Verantwortung für ihren ÖPNV, für die Schülerverkehre – wie da die Prioritäten gesetzt werden. Und wenn Sie Ihre Masterarbeit schreiben wollen, machen Sie mal eine Untersuchung, die fragt: "Wie steht die Kommunalpolitik zum ÖPNV?". Und wenn da eine steht, die sozusagen auch entsprechend Ressourcen und Manpower da hinsetzt, das zu planen und zu machen, dann entscheidet man sich auch, die kommunalen Gelder einzusetzen und die Landesgelder einzuwerben und die Bundesgelder, die es gibt, um es zu machen. Wenn da keiner hinter ist, dann... Das ist was anderes in den großen Städten, da ist es klar, da muss es geben, in Braunschweig, Oldenburg, Osnabrück, da fragt keiner. Das ist selbstverständlich, dass es da ÖPNV gibt. Aber da im ländlichen Raum ist dann eben genau diese These, die ich jetzt aufgestellt habe, zu verifizieren und ich glaube, Sie werden sie bestätigt finden.

15 I: Und wie haben Sie so die Haltung der Landespolitik wahrgenommen in dem Bereich?

16 B: Da ist es auch keine Sache, die Landespolitik hat dafür gekämpft, dass es das 49€-Ticket gibt, dass es ausreichend Mittel des Bundes gibt, um das zu unterstützen. Das war auch ganz wichtig, weil natürlich die begrenzten Ressourcen des Landes da sind und weil natürlich auch es notwendig ist, das Ganze zu verzahnen. Wir haben halt mit der Eisenbahn ein Rückgrat dieses ganzen ÖPNV und das muss miteinander verzahnt und vertaktet werden, weil das sieht man in kleineren Ländern, wo das einfacher ist, wie der Schweiz, wenn das alles ineinander greift – dort ist man ja versucht, "wie ein Schweizer Uhrwerk" zu sagen (*lacht*) – dann funktioniert das und dann wird es auch attraktiv und angenommen. Und das ist genau das, was hier gemacht werden muss, dass man auch so was wie einen Niedersachsentak einführt, dass man jeden Ort von Niedersachsen innerhalb eines Tages erreichen kann mit ÖPNV. Da sind wir noch nicht und ob wir das für die Inseln erreichen, ist auch eine weitere Diskussion, weil da ist man ja doch tideabhängig an einigen Inseln usw. und so fort. Und das ist nicht alles so leicht erreichbar wie Borkum oder Norderney.

17 I: Gab es Rahmensetzungen und Vorgaben der Bundesregierung, die da eine Rolle gespielt haben, jetzt in dem Bereich?

18 B: Also natürlich ist immer die Frage, wie viel Geld gibt der Bund. Das ist eine Rahmensetzung, die eine Rolle spielt. Aber das hat nicht irgendwelche Scheren im Kopf gemacht, sondern wenn die Rahmensetzung zu eng sind vom Bund, fordert man mehr. Also da ist sozusagen so eine Landespolitik, wie sie in Niedersachsen unterwegs ist, auch sehr fordernd gegenüber dem Bund und lässt sich da nicht zurückstellen, weil klar ist, dass wir das Problem nicht lösen nur mit Individualverkehr, sondern nur mit ÖPNV.

19 I: Wie haben Sie dann die finanzielle Unterstützung des Bundes wahrgenommen in dem Bereich?

20 B: Wir haben das als zähe Verhandlungen wahrgenommen, wo wir ja nicht gefordert waren, sondern das Verkehrsministerium. Aber das war schon eine zähe Soße.

21 I: Wie haben sich denn zivilgesellschaftliche Akteure positioniert in dem Bereich?

22 B: Na ja, das war ja ziemlich deutlich, dass die Verkehrsverbände usw. also sehr dafür waren, das zu unterstützen, weil sie das ja brauchen. Die sind ja auch jetzt immer noch an Forderungen, weil sie natürlich ihre Flotte modernisieren müssen parallel zu dem. Also es geht ja nicht nur darum, das Angebot auszuweiten, sondern auch die Busse und all die Fahrzeuge zu ersetzen. Und das ist ja die große Aufgabe, weil wenn wir

defossilisieren wollen, müssen wir es attraktiv machen, dann muss es funktionieren. Und dann geht es eben darum zu gucken, welche Elektrobusse kriegt man hin und wo braucht man Elektrobusse mit Range Extender oder wo braucht man dann vielleicht noch einen Bio-LNG-Bus, weil er eine weitere Strecke braucht.

23 I: Und gab es noch weitere ökonomische Akteure, die sich in dem Bereich geäußert haben oder zu den Maßnahmen?

24 B: Also sicherlich, aber nicht in meiner Wahrnehmung, weil wie gesagt, wir sind nicht das federführende Ministerium. Aber ja, ich glaube schon, dass selbst bis hin zu Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden sich da positiv zu geäußert haben, weil die auch wissen, dass ihre Menschen hinkommen müssen.

25 I: Und gab es Positionierungen oder Stellungnahmen aus Wissenschaft oder aus Expert:innengremien?

26 B: Ja, die gab es, die haben wir auch wahrgenommen. Aber die sind ja nicht nicht überraschend, weil auch die ja wollen, dass sozusagen Energieeffizienz gesteigert wird. Und insofern ist auch völlig klar, dass da auf Public Transport gesetzt werden muss, weil, wie gesagt, das ist genau die Geschichte, die gemacht werden muss. Das sind ja auch so Maßnahmen, Sie haben ja den Maßnahmenkatalog angesprochen. Wir haben ja auch Mobilitätsberatung gemacht für Unternehmen, leider nicht so angenommen. Aber da ging es eben nicht nur darum, wie optimiere ich meine Logistik, sondern wie optimiere ich auch, dass meine Leute zu mir kommen. Biete ich eine App an, wo die Fahrgemeinschaften bilden können, auch spontan, mache ich sozusagen Angebote von Jobbikes? Macht das Land auch, da gab es ja noch ganz lange Diskussionen, wie das für Angestellte und Beamte geht, weil da gibt es dann rechtliche Fallstricke dabei, aber solche Angebote eben auch zu machen, um das voranzubringen und dann auch sozusagen das zu leben. So wie hier im Haus. Als ich anfing, gab es noch keinen attraktiven Fahrradkeller und es gab auch noch keine Dienstfahrräder. Weil wenn Sie, wie ich, länger her pendeln, dann fahren Sie irgendwie mit der Eisenbahn. Da fahren Sie nicht jeden Tag mit Ihrem Fahrrad. Und Sie wollen auch nicht am Bahnhof hier ein Fahrrad hinstellen für die drei Haltestellen, die Sie auch zu Fuß laufen können. Aber wenn Sie hier unterwegs sind und in ein anderes Ministerium wollen, dann wollen Sie schon mal mit dem Rad fahren und nicht das Dienstelektroauto nehmen. Das wir auch haben.

27 I: Sie haben jetzt grade gesagt, das ist nicht so gut angenommen worden von den Unternehmen, oder nicht in dem Ausmaß, wie Sie es erwartet haben, also diese Angebote?

28 B: Ja, wir hatten gehofft, dass mehr Unternehmen sich in Mobilitätsfragen beraten lassen. Was wir jetzt machen, ist, wir beraten jetzt Kommunen eben genau in denselben Fragen. Die haben auch Mitarbeitende, die dahin müssen. Da gibt es das Kreishaus, da gibt es das Rathaus. Und wie kommt man da hin, wie macht man das, wie bindet man das in der Mobilität ein, wie optimiert man das da, wie reduziert man Fahrten, das ist genau die Sache. Das ist ja ein bisschen zu der Diskussion: "Wie macht man Telearbeit und Homeoffice attraktiv?". Und auch da sind wir hier, in der Landesregierung gibt es ja Vereinbarungen, aber da gibt es dann auch eine Experimentierklausel, so dass unser Haus die gezogen hat, um noch mehr machen zu können. Und das ist dann ja auch quasi die Überleitung schon zu Ihrem anderen Thema. Die Landesregierung hat ja die Vorgabe, auch Energieeffizienz zu steigern. Und ein Teil davon ist ja auch die Idee, Büroflächen zu reduzieren. Also man könnte alle sozusagen Gebäude energieeffizient sanieren. Kostet natürlich und die andere Frage ist: Braucht man diese Gebäude in der Menge? Wir werden nicht alles neu bauen, weil graue Energie usw., die Diskussion und Stichworte

werden Sie sicherlich gehört haben, aber es geht dann eben darum, wie kann ich Büros mehrfach nutzen, wie kann ich Leute, die nur einen Tag in der Woche ins Haus kommen, mit anderen, die nur einen Tag in der Woche ins Haus kommen, zusammensetzen. Und das ist gar nicht so trivial. Weil wenn Sie sozusagen alle Meetings mittwochs ansetzen, kommen alle mittwochs ins Haus und es ist sechs Tage leer. Jetzt nur als übertriebenes Beispiel, aber es soll es veranschaulichen. Also Sie müssen auch Ihre Meetingkultur, also Ihre Gesprächskultur – und Sie brauchen diesen Austausch und Sie können ihn auch nicht nur digital führen, außer Sie müssen, wie wir das eine Zeit lang mussten, aber Sie können das eben nicht nur digital halten und das heißt, Sie müssen Ihre Meetingkultur verändern. So, dass Sie, ich sage immer hier, Mittwochs-, Donnerstags und Dienstags-Referate haben. Weil es ist ziemlich klar, dass das an den Wochenrändern immer fragil ist, weil da wollen die Leute dann irgendwie das Wochenende verlängert mit Homeoffice oder sowas machen, bestellen ihre Handwerker gern dahin oder was auch immer. Oder die Handwerkerinnen. Und das ist dann eben genau die Baustelle, die da ist. Aber sie müssen es entzerren, damit die Leute zusammensitzen. Und Sie können auch nicht in eine Arbeitseinheit die Leute zusammensitzen, weil da haben Sie dasselbe Problem, dass ich eben mit den Häusern geschildert habe, mit dem Raum. Also Sie müssen die Leute mixen, und Sie müssen dann einen richtigen Kulturwandel hinkriegen, damit die Menschen das mitgehen, um dann sukzessive die Menge Mensch in weniger Gebäude unterzubringen. Und dabei ist es dann wichtig zu analysieren, dafür ist das staatliche Baumanagement dann zuständig, was sind denn unsere schlechtesten Gebäude. Weil die geben Sie zuerst auf oder sanieren sie zuerst. Sie haben ja nur die beiden Möglichkeiten. Und wir haben ja viele historische Bauten, so dass Sie zwar Ausnahmen haben, aber das nützt ihnen nichts, wenn Sie den Strom und die Energie trotzdem bezahlen müssen. Sie dürfen dann zwar energieineffizienter sein, aber Spaß macht das auf der Rechnung auch nicht. Also müssen Sie was machen an der Energieeffizienz. Sie dürfen für den Ausbau erneuerbare Energien und Steigerung der Energieeffizienz auch Einschnitte machen in diese ganzen Regelungen. Aber genau das ist dann auch gefordert. Und das ist jetzt die Herausforderung, vor der wir stehen und die wir auch umsetzen müssen. Das steht noch gar nicht in der bisherigen Klimaschutzstrategie so drin, sondern das ist das, was wir jetzt quasi im Nähkästchen haben und auch tatsächlich alle sukzessive anfangen müssen, dann auch umzusetzen. Das, was ich geschildert habe, gilt natürlich für die kommunale Ebene genauso, die da ja auch durch die einschlägigen EU- und Bundesvorgaben und Landesvorgaben gebunden werden wird oder gebunden ist schon.

29 I: Haben Sie eine Erklärung dafür oder wie erklären Sie sich das, dass das von den Unternehmen nicht so angenommen wurde, das Beratungsangebot?

30 B: Wir haben das gemacht zu einer Zeit, wo Corona erst war und dann die Energiekrise kam oder die Sorge um die Energieversorgung, was die Ukraine und die russischen Gaslieferungen und das anging. Und da waren die Leute – die haben ja auch nicht unendlich viel in den Unternehmen – die über so etwas nachdenken können, sozusagen mit den Hauptenergieverbrauchern der Firmen ver..., ne? Kriege ich noch genügend Öl und Gas und was mache ich, wenn ich es nicht kriege? Das waren die Fragen. Wie steigere ich da die Energieeffizienz? Und die Menschen, die das bearbeiten, haben nicht die Zeit gehabt, für das noch Zusätzliche zu arbeiten. Und das ist die Erklärung dafür. Es ist gar nicht so, dass wir die Resonanz hatten, "Ist eine blöde Idee" oder "Wir wollen unseren Leuten da nicht reinquatschen, wir lassen die machen, was sie wollen", sondern – Es ist ja auch nicht so, dass wir das angelegt haben, so nach dem Motto "Du musst deine Mitarbeiter verpflichten, das zu tun", sondern "Macht die Angebote, dass es sozusagen so einen Kulturwandel bei euch gibt". Und die Leute wollen ja auch Treibhausgasneutralität und da

können sie niederschwellig auch was mit erreichen. Das waren die Argumentationen da. Aber wie gesagt, wenn der Schuh drückt, dann kümmert man sich nicht um den Socken. (...) Naja, das Bild war nicht ganz richtig, aber Sie wissen...

31 I: Ja, ich habe die Metapher verstanden, ich weiß, was Sie meinen. Und wie ist es jetzt bei der Beratung für die Kommunen, wird das mehr angenommen?

32 B: Ja, wir sind a) zu einer anderen Zeit, die anderen Themen sind gelöst und bei den Kommunen wird das angenommen und die Energiemanager der Kommunen nehmen das gut auf. Die haben ja viele Schrauben und Sachen in die Hand gekriegt. Die haben ja auch zu gucken jetzt, wie ihre Gebäude Energie verbrauchen, so wie wir das im Land tun. Und so weiter und so fort. Eine Maßnahme in dieser Strategie, die wir haben, ist ja auch eine Schulung von Hausmeistern und Hausmeisterinnen. Damit die wissen, was kann ich durch einfache Regelung meiner Gebäude sparen. Wir wissen ja, dass man durch Verhaltensänderung etwas erreichen kann. Aber schon allein diese Menschen, die sich überlegen können, was mache ich, wie mache ich das. Wir haben zum Beispiel auch so einen Kleinkram gemacht hier im Haus. Das ist auch an vielen anderen Stellen gemacht. Wir hatten so alte Wassererhitzer über den Spülen, die haben wir alle zum Teil noch hängen, aber die werden gar nicht mehr gebraucht, weil wir haben Wasserkocher gekauft. Weil wir wissen, die brauchen viel weniger Strom und machen uns auch den Tee warm. Und solche einzelnen Maßnahmen, die man dann alle identifiziert und auf die Perlenkette hängt, die sind dann wichtig. Oder wenn ich heizen muss, muss ich dann den Flur, und wir haben viele Flure im öffentlichen Bereich, muss ich den auch auf 19 Grad heizen? Und all solche Fragestellungen, die dann aber auch immer mit dem individuellen Gebäude und auch der Frage wie ist das drinnen geregelt. Also es geht ja da nicht nur um die Außendämmung. Wenn es dann zieht, ist das immer noch ein Problem. Also diese ganzen Fragen müssen angegangen werden und das versuchen wir halt anzuschieben. Wenn ich sage, wir machen das, übrigens, ist das die Klima- und Energieagentur Niedersachsen. Die haben auch für uns diese Unternehmen beraten. Das ist sozusagen die Stelle für uns, die da sozusagen unterwegs ist.

33 I: Mich hätte noch interessiert, ob denn in dem Erstellungsprozess beider Dokumente auch erwogen wurde, noch weitere Maßnahmen aufzunehmen, die quasi auch mehr auf Verkehrsvermeidung abzielen statt nur auf Verkehrsverlagerung?

34 B: Die Frage ist ja immer, wer das denn sozusagen regeln kann. Und das war zu dem Zeitpunkt noch nicht so stark in der Diskussion. Vermeidung, das sind so Sachen wie Homeoffice und mobiles Arbeiten jetzt, das ist aber auch eine freiwillige Geschichte. So im größeren Stil Straßensperrungen oder irgendwas, das hat das Land nicht diskutiert, das gab es Diskussionen in einzelnen Städten, aber das ist nicht die Handlungsebene. Das sind dann die kommunalen Energiekonzepte und Klimaschutzkonzepte, die dort ausgearbeitet werden. Es gibt dann ja auch immer die Diskussion über Tempolimits etc. pp. Wo die Landesregierung sich dann ja auch entschieden hat, also in Form des Umwelt- und Verkehrsministers, zu sagen, also wir fänden das eigentlich vernünftig, wenn das gemacht wird. Es gibt übrigens noch ein schönes Argument, was die meisten nicht nutzen. Wenn Sie autonom fahren wollen, fahren Sie nicht 250 auf der Autobahn mit autonomen Fahrzeugen. Warum? Weil das nicht geht. Ich sage immer, die Grenze der freien Fahrt auf der Autobahn ist die Lichtgeschwindigkeit. Und meine damit nicht die Fahrzeuge, sondern die Frage, wie schnell arbeiten die Sensoren. Und die Sensoren müssen sozusagen ein Signal nach vorne senden und die Reflexion wieder fangen und dann noch im Prozessor verarbeiten. Und dann gibt es noch sozusagen die Bremsen, die wirken müssen. Und deswegen ist die Grenze der Lichtgeschwindigkeit.

- 35 I: Verstehe. Ja stimmt, das wird wirklich nicht oft genannt in der Diskussion.
- 36 B: Ja, aber das müssen Sie mal überlegen. Und dann kommen Sie, wenn Sie es kalkulieren, bei 100, bei 130 Kilometern raus, weil dann kann kann noch reagiert werden, wenn jemand plötzlich ausschert. Ansonsten müssen Sie eine Kommunikation nicht nur mit Satelliten oder was aufbauen und GPS, was ja sozusagen ist. Die Fahrzeuge fahren sozusagen nur in der digitalen Umgebung autonom. So ist es ja aufgebaut, sind ja keine Fahrzeuge, was man auch machen kann, die sich alles angucken und alles autonom machen. Aber wenn sie es noch schneller haben wollten, müssen alle Autos schnell miteinander kommunizieren. Und dann wird es sehr, sehr schwierig. Und wenn sie dann jemanden haben, der das GPS-Signal, was ja aus Gründen ab und an mal ein bisschen verzerrt ist, verzerrt oder die europäischen Signale ein bisschen verzerrt, was auch aus Gründen passieren kann, ja, dann funktioniert nichts mehr.
- 37 I: Verstehe. Thema Tempolimit: Wurde auch überlegt, das ist ja glaube ich drin, dass Kommunen Verkehrsexperimente machen können oder quasi Tempo 30 machen können, aber wurde mal überlegt, das quasi einfach landesweit als –
- 38 B: Nein, das wurde landesweit nicht gemacht. Das machen die Kommunen autonom. Niedersachsen hat eine große Tradition, Kommunen nicht reinzureden. Das machen wir beim Windenergieausbau nicht und das machen wir an anderen Stellen nicht. Da hat jeder seine Zuständigkeit und seine Rolle, und die wird auch wahrgenommen. Und man sieht das auch, wenn man in Niedersachsen unterwegs ist. Jeder Landkreis hat da seine eigene Ausschierungsphilosophie. Einige machen ihre sozusagen Schilder vor die Kindergärten Tempo 30 von sechs bis 22 Uhr und die Eltern würden sich wünschen, die Öffnungszeiten würden an diese Schilder angepasst. Andere sagen montags bis freitags, sieben bis 17 Uhr, weil sie wissen, wann ihr Kindergarten auf hat. Und das ist eben die Wahrheit. Und da macht jeder seinen Unterschied. Genauso wie einige die Bundesstraßen aus Lärmschutz auf 80 runter reduzieren. einige machen's auf 70. Also da können Sie viel diskutieren, was da passiert. Und Sie sehen, jedes Mal, wenn die Beschilderungsphilosophie ändert, können Sie sicher sein, Sie sind in einem anderen Landkreis.
- 39 I: Was ist denn Ihre Einschätzung, welche weiteren Maßnahmen in Richtung Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung werden denn so demnächst in die Diskussion kommen? Und wer wird sich dazu vermutlich wie positionieren?
- 40 B: Also ich glaube, die Landesregierung wird weiter fordern, dass der Takt verbessert wird, das Angebot ausgeweitet wird, dass das Ticket erhalten wird, das 49€-Ticket. Das werden die Fahrgastverbände fordern. Das werden auch die Verkehrsunternehmen fordern, die gleichzeitig genügend Geld dafür fordern. Das ist wirklich die Sache, wie man ein attraktives Angebot schafft. Wir werden weiter die Diskussion haben, Bahnstrecken zu reaktivieren oder Landesbuslinien zu machen. Das sind die Maßnahmen, die da greifen. Ich glaube, es wird dann noch sozusagen diese Nebendiskussion geben, wie können wir im ländlichen Raum Carsharing anbieten. Weil da wird es kompliziert. Da haben wir auch einige Projekte mal angefangen zu unterstützen, so nach dem Motto "Wir machen das Dorf-Elektroauto" oder sowas, weil das eben auch hilfreich ist. Genauso wie Bürgerbusse hilfreich sind. Und an den Stellen ist ja die Frage, wenn die Fahrer da überaltern und die Fahrerinnen, wie machen wir das? Und da, glaube ich, wird dann irgendwann die Diskussion aufkommen, kann man das sozusagen autonom regeln? Kann man solche Rufbussysteme noch weitermachen? Die haben ja eine gewisse Konkurrenz zu sowas wie Moia oder auch Taxis. Und da muss man sehen, wie sich das weiter verzahnt an der Stelle, gerade da, wo es dünner besiedelt wird. Weil die Situationen müssen da angepasst werden, weil es muss sich dann auch rechnen und es ist nicht hilfreich, leere Busse durch

die Welt zu ziehen, sondern dann, wo sie gebraucht werden. Und wir haben das im Landkreis [Landkreisname], wo ich nun viel Einblick habe, die haben ein Rufbus-System, das auch funktioniert, aber ehrlich gesagt immer noch nicht genügend ÖPNV. Aber das ist eben auch ländlich geprägt.

41 I: Mir ist eingefallen, ich habe eine Gruppe noch nicht angesprochen oder nur sehr, sehr kurz. Die Bürgerinnen generell, haben Sie da noch so eine Einschätzung, quasi wie die auf so Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung reagieren?

42 B: Also wie gesagt, ich sage ja, im politischen Diskurs finden Sie keine Widersprüche. Aber im Privaten ist es doch eine zähe Geschichte, weil das Angebot muss attraktiv genug sein. Es muss attraktiv genug sein und sie haben halt solche Verhaltensweisen wie: "Ich brauche ein großes Auto, weil ich einmal im Jahr zur Kompostanlage fahren will und meine Blätter im Herbst wegbringen". Und wenn man das Auto dann hat, dann nutzt man es auch für mehr. Und ich glaube, wir werden auch solche anderen Dinge mit in den Blick nehmen müssen, wie man das löst. Also beispielsweise Oldenburg stellt für Laub Körbe in die Straßen, die man befüllen kann. Zusätzlich zur Biotonne. Und man muss eben auch diese Nebensachen sehen. Und dann den Leuten auch neben dem normalen Carsharing auch attraktive Angebote machen für, wie kriege ich einen Transporter, wenn ich den mal brauche. Und da fehlt einfach die Flexibilität und die Erfahrung. Und das ist auch eine Generationenfrage, weil wer jetzt als Studierender oder als Auszubildender oder Auszubildende unterwegs ist, der zieht halt mit dem Transporter mal um und weiß, dass man sich die Biester mieten kann. Also anderen ist das, glaube ich, gar nicht so bewusst. Oder dass man die mieten kann, um seinen Schrott wegzufahren zur nächsten Deponie oder zur nächsten Müllverbrennungsanlage oder Sortieranlage. Also das sind genau die Dinge, die man mitdenken muss. Genauso wie man gucken muss, also die Sodastream-Werbung kriegen wir alle, wie die Einkäufe erledigt wird, und wie man das organisiert. Und da haben wir im ländlichen Raum ja das Problem, dass da eine Konzentration von Einkaufsflächen ist. Und da muss man eben auch im Dorf gemeinschaftlich nicht nur dieses Elektroauto haben, sondern auch das Einkaufen organisieren. So, und das sind Dinge, die wir mitdenken müssen, weil es geht nicht nur darum, die Leute zu bewegen, es geht auch darum, das zu bewegen, was die Leute bewegen wollen. Da wird die Diskussion noch stärker werden und da werden wir auch Lösungen brauchen. Das ist, glaube ich, eines der großen Probleme, die sozusagen immer – Also Leute zur Schule zu bringen oder ins Büro, wo sie im Prinzip nichts mitnehmen müssen oder nur wenig, das ist nicht die Baustelle. Die Baustelle ist, das Leben der Menschen da in den Blick zu nehmen. Auf der anderen Seite sind, da Ansätze auch von der Industrie falsch gemacht worden. Immer diese Idee, beispielsweise bei Elektroautos, wir müssen gleich den Erstwagen ersetzen, der auch in Urlaub fahren kann, und haben die Reichweitendebatten geführt. Alle Zweitwagen, die in den Familien gehalten werden, und Dritt- und Viertwagen auf dem Land übrigens auch, sind unter Garantie keine Autos, die mehr als 150 Kilometer in der Woche fahren. Also hätten wir sozusagen den Leuten gesagt: "Holt euch doch erstmal den, ich sage jetzt mal eine Sache nur stellvertretend, den e-up als Zweitwagen". Gut, hätten die Leute über den Preis gemeckert, etc. pp. Aber das wäre eine Lösung gewesen, weil dann hätten wir sehr viel schneller Elektromobilität gehabt. Und im ländlichen Raum haben Sie auch nicht diese Diskussion um Ladesäulen. Also wenn Sie da in der Gegend, wo ich im Landkreis [Landkreisname] unterwegs bin, unterwegs sind, da gibt es ganz wenig Ladesäulen. Die braucht auch keine Sau, die laden zu Hause. Das ist einer der Landkreise mit der meisten PV-Installation und die Leute laden zu Hause. Und dann werden wir die Diskussion hoffentlich haben, das ist aber eine private Hoffnung, wie wir die Landwirtschaft dann auch noch defossilisieren und nicht

nur die Logistik. Weil, auch da, es gibt Trecker mit alternativen Antrieben. Und inzwischen kann man auch HVO kaufen, also synthetische Kraftstoffe, sodass man auch die Maschinen anders betreiben kann, klimaneutraler betreiben kann. Und da müssen wir hinkommen. Aber das muss der Bundesgesetzgeber lösen und sich nicht da sozusagen ins Bockshorn streiken lassen.

43 I: Also, zum Thema Gebäude, was mich interessiert, sind vor allem Maßnahmen, die darauf abzielen, quasi Bestandsentwicklung vor Neubau zu priorisieren. Das haben Sie vorhin, glaube ich, ganz kurz auch angesprochen.

44 B: Ja, das habe ich für den öffentlichen Bereich angesiedelt. Jetzt haben wir gerade eine Novelle der NBauO, die wir wieder gespiegelt – hatte ich ja vorhin schon erzählt – haben. Und da geht es eben genau um Bestand zu bauen, graue Energie zu erhalten, Dachgeschosse auszubauen, dabei trotzdem energieeffizient zu halten, die Leute nicht in Kostenfallen wie "Oh, du hast ein Stockwerk mehr, du musst jetzt einen Fahrstuhl bauen" zu treiben. Solche Regelungen haben wir getroffen, damit eben da noch verhältnismäßig günstig weiterer Wohnraum entstehen kann. Was ich mir wünschen würde, was wir hier auch finden, ist neben dem Nutzen dessen auch beispielsweise wieder mehr Holzbau zu machen, was auch CO<sub>2</sub>-Speicherung et cetera pp. in sich hat. Da sind wir noch nicht so weit, wie wir das haben wollen. Wir können auch so eine Dachaufstockung rein in Holz machen, also wenn wir sagen, da ist viel möglich und das sind eben die Dinge, die jetzt angegangen und den Menschen nähergebracht werden müssen. Und da ist auch der Staat, Kommunen wie auch das Land, gefragt, wie kann ich da vorbildhaft sein, wie kann ich da meine Dächer entsprechend dämmen, dichten und dann auch gleich mit Photovoltaik ausstatten? Und zwar beispielsweise, das ist auch eine Sache, die uns am Herzen liegt, nicht nur optimiert für den Eigenverbrauch. Das ist aber das, worauf das EEG im Moment hinzielt. Sondern eigentlich mit dem Ansatz: "Gib mir das ganze Dach". Weil wir müssen ja, ich sage dann immer als Chiffre, die Nachtschicht von Volkswagen auch betreiben können. Dafür haben wir Windkraft, aber wir brauchen eben auch Photovoltaik, Speichermöglichkeiten et cetera pp. und wir müssen eben mehr produzieren. Und das sind die Dinge. Also es geht nicht nur darum, die Gebäude jetzt, was energetische Dämmung angeht, zu optimieren, sondern es geht eben auch darum, sie für die Erzeugung erneuerbarer Energien zu nutzen. Bis hin zu den Fassaden übrigens, auch da gibt es ja PV-Module, die Sie da anbringen können. Und dann gleichzeitig immer zu denken, wann baue ich ein, was dort an Heizung in Zukunft sinnvoll ist. Und da haben Sie genau die große Aufgabe, zu schauen, bei der Heizung, was kann dort passieren? Und deswegen machen wir ja die kommunale Wärmeplanung, die haben wir im Klimagesetz ja auch verankert, schon bevor der Bund das vorgeschrieben haben. Da müssen wir jetzt ein paar Kleinigkeiten synchronisieren. Aber in Wahrheit, es müssen hier schon viele tun und Sie tun gut daran, als Kommune, die früh zu machen, weil Ihre Bürgerinnen und Bürger dann Bescheid wissen, was sie erwartet. Und Bescheid wissen heißt einerseits, Sie wissen, wo sie schon Fernwärmenetz haben oder Nahwärmenetz, was sie ausbauen wollen, da kann man ganz schnell Antworten geben. Sie wissen, wo sie große industrielle Abwärmquellen haben oder haben werden. Ich sage nur das Stichwort, wo wir Elektrolyseure aufbauen wollen, da können sie solche Netze bauen. Und Sie sollten nicht in Wilhelmshaven, sage ich jetzt nur als Chiffre – Da waren zwei Kohlekraftwerke, die Abwärme ist ins Meer gekippt worden. Winters wie sommers. Wenn Sie da jetzt Elektrolyseure hinbauen, sollten Sie die Abwärme nicht ins Meer kippen. Den Menschen müssen Sie aber Sicherheit geben, indem sie sagen, nicht, "Du wirst jetzt zwangsangeschlossen", sondern: "Wenn du jetzt, warum auch immer, noch in eine andere Heizungsart investierst, wirst du erst, wenn die abgängig ist, sozusagen angeschlossen. Aber dann hast du

auch keine Chance mehr". Das Nächste ist, wir werden über Großwärmepumpen, Wärmepumpen reden und auch da macht ja sozusagen unsere Klimaagentur und die anderen regionalen Klimaagenturen gute Werbung dafür, weil sie ja gemeinsam mit den Energieberatern, die wir auch unterstützen, die aus dem Handwerk an der Stelle, damit sie private Leute machen, damit sie eben den Leuten erklären, was sie an Heizungsoptionen haben. Sie werden auch sehr schnell Bereiche identifizieren, die so dünn besiedelt sind, wo sie sagen, da bleibt individuelle Heizung. Dann greifen die Regelungen aus dem Gebäudeenergiegesetz. Und das ist auch möglich. Und dann erzählen wir den Leuten: "Wenn du mit 55 Grad Vorlauftemperatur auskommst, gehen wir davon aus, dass auch eine Wärmepumpe gebrauchen kannst. Dann brauchst du vielleicht noch eine zu große, weil du nicht genügend gedämmt hast, aber, sozusagen, jetzt musst du gucken, wie ist mein Plan, dass ich investiere". Fördermöglichkeiten des Bundes für Schnelle usw. gibt es jetzt gerade wieder, haben wir auch sehr für gekämpft. War ja eine kleine Delle nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil. Dass das eben auch passiert und dass die Leute dann auch wissen: "Okay, bei mir ist klar, hier kommt nichts an, hier gibt es keine Fernwärme, hier wird es keine Geothermie geben, hier wird es keine Großwärmepumpe geben, hier gibt es keine Nahwärme, hier gibt es keine Biogas, das irgendwie noch ins Gasnetz eingespeist wird – auch das ist ja eine Option in einigen ländlichen Gebieten, wo ganz viel Biogas gemacht wird –, oder wir machen mit dem Biogas ein Nahwärmenetz oder irgendwas, also, funktioniert bei uns nicht, machen wir nicht, also weiß ich, ich muss handeln". Auch diese Gebiete können Sie relativ schnell identifizieren. Dann haben die Leute Klarheit und können ihre Investitions- und Sanierungspfade machen. Und deswegen ist diese kommunale Wärmeplanung aus unserer Sicht ein Schlüssel.

45 I: Mich würde noch interessieren, ob es auch Überlegungen gab, Maßnahmen aufzunehmen, die auf eine Verringerung der Wohnfläche pro Kopf zielen oder auf generellen Flächenverbrauch pro Kopf. Also Büros haben Sie ja gerade schon angesprochen, aber auch, was Bürofläche angeht.

46 B: Die Diskussion gibt es. Genauso wie es die Diskussion um Tiny Houses gibt usw. und so fort. Die wird aber noch nicht so breit geführt. Es gibt natürlich immer die Leute, die das anführen, aber in meiner Wahrnehmung gibt es noch keine Lösung, wie man es hinkriegt, dass die Leute das freiwillig machen. Ein Problem dabei dürfte sein, das ist aber nur eine private Vermutung und auch nicht empirisch untersetzt, dass wenn sie aus einer Wohnung ausziehen, die zu groß ist für dasselbe Geld die kleine Wohnung kriegen werden – dann werden nämlich neue Mietverträge geschlossen – und die große dann teuer weggegeben wird. Und die Motivation, warum ich aus 90 Quadratmeter ausziehen soll, um dann genauso viel für 20 – nein, ist übertrieben, aber für 30 oder 40 zu zahlen, die ist nicht da. Und die Leute kommen dann im Leben erst relativ spät darauf, dass ihre Wohnfläche zu groß ist und sie sie reduzieren sollten. Und so ist es halt. Das ist auch im familiären Bereich zu beobachten. Sie anonymisieren es ja. Also meine Mutter, die ist [Alter], wir haben früher zu viert in dem Haus gelebt. Mein Vater ist verstorben, meine Schwester ist ausgezogen, ich bin ausgezogen. Die lebt allein in dem Haus. Und es wird ihr ein bisschen groß, aber dann werden die Räume halt nicht mehr so bewirtschaftet und dann reduziert man sich innerhalb des Hauses. Aber auf die Idee, da auszuziehen, würde sie nicht kommen. Und will sie auch nicht. Nicht mal mit ihrem Pflegegrad will sie jetzt irgendwie anders sein als in diesem Haus. Und das überwinden Sie nicht so einfach. Das können Sie überwinden in längeren Fristen. Also junge Leute, die jetzt sagen, wir leben minimalistisch im Tiny House oder sowas, die werden das sein. Die werden dann auch sozusagen das große Haus sozusagen in kleinere Einheiten und mit Mehreren nutzen.

Aber das wird nicht im Sinne von wir ziehen um oder machen da die großen Movements. Ist meine Einschätzung dazu.

47 I: Verstehe. Und wurde da mal diskutiert, wie man da politisch mehr Anreize geben könnte, sozusagen über Grundsteuer oder über Prämien oder so?

48 B: Natürlich kenne ich all diese politischen Diskussionen, aber ehrlich gesagt war das keine Diskussion, die jetzt auf Landesebene breit geführt wurde. Also es wäre falsch, wenn ich all diese Diskussionen leugnen würde, die da geführt werden, aber es sind Nischendiskussionen, um es deutlich zu sagen. Weil das Gegenargument ist dann immer, die Leute sollen freiwillig entscheiden, wo sie sind und diese anderen Ansätze sehr leichter zu sein, wir müssen Prämien zahlen oder müssen festschreiben, wie viel Quadratmeter pro Kopf jemand haben soll. Und spätestens beim letzten ist die Politik aus allen Parteien raus, weil sie weiß, damit wird sie keine Wahlen gewinnen.

49 I: Ja, verstehe. Haben wir noch irgendwas vergessen oder möchten Sie noch irgendwas erwähnen, speziell hervorheben?

50 B: Nein.

51 I: Okay, dann noch mal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben. Ich schicke Ihnen sehr gerne die Bachelorarbeit zu. Und ansonsten würde ich jetzt die Aufnahme beenden.

## Interview 2

Durchführung: 13.06.2024

1 I: Dann frage ich jetzt pro forma noch einmal, während die Aufnahme läuft. Ist es in Ordnung, dass ich das Interview aufzeichne und hinterher wieder lösche?

2 B: Ja.

3 I: Großartig. Es gibt ja seit 2020 dieses Niedersächsische Klimagesetz, das letztes Jahr auch noch mal überarbeitet wurde, und auch die Klimaschutzstrategie, neueste Fassung von 2021, und die ist ja letztes Jahr auch evaluiert worden. Ich wollte einmal nachfragen, inwiefern Sie an der Erstellung und Überarbeitung von diesen beiden Dokumenten beteiligt waren.

4 B: Total zentral. Ich würde sagen, weil das bei uns im Referat läuft und ich sowohl für das Klimagesetz als auch für die Klimaschutzstrategie die Federführung hatte. Das bedeutet natürlich, dass wir das ressortübergreifend auch immer machen, weil ja gerade Gebäude, Verkehr – also Gebäude war seinerzeit noch bei uns im Haus, aber jetzt ja im Wirtschaftsministerium, der ganze Baubereich und auch Verkehrsbereich – aber noch ganz andere, Landwirtschaft und so, das heißt, das ist immer ressortübergreifend. Wir haben aber die Koordination, auch den Hut für, jetzt gerade bei der Strategie, so für die konzeptionelle, also den Aufbau und genau. Aber das ist tatsächlich in einem sehr übergreifenden Prozess gemacht worden. Klimagesetz ist ein bisschen natürlich noch mal was anderes, ist ja ein Parlamentsgesetz, das aber tatsächlich über eine Formulierungshilfe von uns dann auch gemacht wurde. Das heißt, wir haben es komplett erarbeitet, auch da wieder mit anderen Ressorts, wobei wir da stärker – Ich würde sagen, das ist noch stärker von – also nicht so ganz – also das ist mehr übergreifend. Da sind zwar einzelne Spezialregelungen ja drin, auch gerade zum Verkehr, aber das ist mehr so ein übergreifendes Regelwerk, wobei sich's jetzt immer mehr ausfasert. Also das ist alles bei uns passiert und deswegen kann ich Ihnen zum Prozess relativ viel sagen und die

einzelne fachliche Zuständigkeit liegt aber dann tatsächlich bei den Häusern. Also wir können nicht sagen, im Verkehr – also das können wir versuchen zu sagen – man könnte doch noch und wir könnten noch mehr und wir könnten hier noch und wir haben auch Einzelmaßnahmen im Verkehr tatsächlich bei uns, aber das ist – die Schwerpunktsetzung erfolgt dann eben im zuständigen Fachressort. Da würden wir uns natürlich manchmal mehr wünschen, aber ja.

5 I: Im Klimagesetz wird die Stärkung des Umweltverbunds als ein Ziel genannt und in der Strategie sind einige Maßnahmen, die darauf abzielen, ÖPNV zu stärken, Radverkehr, Fußverkehr usw. Können Sie erläutern, aus welchen Gründen dieses Ziel bzw. diese Maßnahmen aufgenommen wurden?

6 B: Tatsächlich nein, also das müssten Sie wirklich das Fachressort fragen. Ich fand es ganz interessant, weil Sie es unter dem Aspekt Suffizienz fassen. Ich bin mir nicht sicher, wenn man den Ressorts sagen würde, "Das sind Suffizienzmaßnahmen", ob sie es dann noch mit reinnehmen würden, weil das Thema politisch immer ein ganz schwieriges ist. Da geht es immer um Verzicht und weniger. Und während ich das immer so als ganz gleichberechtigten Baustein sehe, ist das politisch so nicht gewünscht. Man will den Leuten nicht gerne sagen, ihr müsst – weil das damit verbunden ist, mit weniger und dass es einfach manchmal auch nur um anders oder so geht, das ist sehr unklar. Deswegen haben wir diesen Begriff nie in der politischen Landschaft. Ich bin mal gespannt auf die Antwort der Ressorts, wenn Sie dann nach Suffizienzmaßnahmen fragen, weil ich glaube, das wird nicht darunter, also nicht unter dieser Zielsetzung. Das könnte ich mir vorstellen, ich weiß es nicht. Also kein originäres Ziel Suffizienz, sondern man geht halt, wir müssen auch ein bisschen was machen für die Fußgänger und so, und ich bin mir sicher, dass das zuständige Referat und so da total engagiert auch sind, aber es ist mehr so ein... Aber wie gesagt, fachfremd. Weil es tatsächlich dann auch nicht immer alles in meinem – Aber wir haben nicht gefragt, also ich – da hätte man ja auch machen können – wir haben ja eine sektorspezifische Aufgliederung auch gemacht, die sehr diesem Ressortgedanken natürlich entgegenkommt, "Ihr seid dafür zuständig und wir sind dafür", und das ist nicht immer trennscharf, aber (unv.) und halt Landwirtschaft. Man hätte ja auch sagen können, wir machen es genau unter solchen Blickpunkten, was ist eigentlich – wo wollen wir besser werden, wo wollen wir was anders machen? Das bin ich mir aber sicher, dass das politisch nicht so gern gesehen wird.

7 I: Hat das noch andere Gründe aus Ihrer Sicht, als dass man eben nicht über diesen Verzichtsgedanken oder dass man Sorge hat, dass das irgendwie unpopulär ist? Also sehen Sie noch andere Gründe, warum Suffizienz da oft eher unpopulär ist oder keine Rolle spielt?

8 B: Ich glaube, dass der Begriff insgesamt wahrscheinlich auch noch nicht so bekannt ist und tatsächlich, nee, also ich glaube, es geht wirklich um diesen – Es ist ja auch gerade jetzt in der politischen Debatte wieder ganz stark die Frage, in der Parteienlandschaft auch: "Wer steht eigentlich wofür?". Und wenn man sagt, "diese Verbotspartei", also ich glaube, das ist gerade in den letzten zwei Jahren noch viel stärker geworden, als es, als wir die Strategie gemacht haben, war. Da war Klimapolitik ein sehr positiv besetztes Thema, was man auch überhaupt nicht mit Verzicht in Verbindung gebracht hat, sondern einfach mit: "Wir wollen eigentlich unsere Lebensgrundlage erhalten". Ich glaube, dass man da jetzt noch viel schwerer mit durchkäme, wenn man sagt – Im Augenblick würde ich es noch weniger empfehlen. Ich glaube, das ist der einzige Grund. Man kann das ja auch positiv framen. Man kann ja auch sagen, also ich fand, gerade in der Corona-Zeit kam ja mal so eine Diskussion auf: "Was brauchen wir eigentlich?". Viele Leute haben

diesen Rückzug auch als sehr erleichternd und entschleunigend wahrgenommen und da gehört diese Diskussion auch dazu: "Was braucht man eigentlich für ein gutes Leben?". Also das ist ja nie, also muss ja nicht, überhaupt nicht negativ.

9 I: Haben Sie eine Einschätzung dazu, woran das liegt, dass sich seit 2021 das so stark verändert hat, dass es plötzlich wieder viel mehr mit Verbot assoziiert wird und dass die Wahrnehmung von Klimaschutz so umgeschlagen hat?

10 B: Ich finde, das war, also ist meine persönliche Einschätzung, das war echt eine Kampagne auch mit. Das hat ja auch mit der Beginn der Ampel und die Grünen mit ihrem Erfolg und dann war das, so nehme ich das wahr, eine sehr stark von von den Konservativen und der Presse getriebene Kampagne, auch gerade mit dem Heizungsgesetz. Das war ein Sinnbild für wie Diskussionen auch falsch dargestellt werden, "Die Grünen nehmen uns die Heizung weg", und das ist echt ein politisch ganz unglücklich – Da müsste man vielleicht mal Kommunikationswissenschaftler fragen, aber es ist ein sehr auch ungerecht geführter Diskurs gewesen, den man aber auch nicht glücklich eingefangen hat, das war wahrscheinlich auch nicht sonderlich gut. Aber ich glaube, das ist einfach politisch gewollt und ich finde es total gefährlich. Weil es tatsächlich auch Kräfte stärkt, die ja auch diesen politischen Diskurs so ein bisschen zerstören.

11 I: Wenn Sie sagen, Suffizienz und Verzichts-Assoziation und so, dass es deswegen eher nicht umgesetzt wird, glauben Sie, dass das vor allem ein Problem ist, was auf der politischen Ebene besteht? Dass eben Landespolitik in dem Fall zum Beispiel dann davor zurückschreckt, solche Maßnahmen umzusetzen? Oder ist es so, dass aus den Häusern, aus den Ressorts, solche Maßnahmen schon gar nicht erst vorgeschlagen werden, weil man denkt, es wird eh politisch unpopulär?

12 B: Nee, ich glaube, dass die Fachleute tatsächlich schon überzeugt sind und dass jemand – Ich weiß gar nicht, ob der Kollege noch da ist, der aus dem Wirtschaftsministerium, da gab es einen, der hat auch da den ÖPNV, der war immer ganz engagiert in seinen Themen. Ich glaube schon, dass die Leute von dem, was sie tun, überzeugt sind und die Dinge auch vorschlagen. Ich glaube, dass es sehr viel die Angst ist bei Politik, vor der Entscheidung von, ich weiß gar nicht woher. Wir hatten das jetzt gerade im Privaten, wo ich wohne, da gibt es so eine Straße, die war dann im Sommer mal gesperrt für Kinder. Das war eigentlich total lebenswert. Und dann kamen plötzlich – In allen Wahlprogrammen hier steht auch [Stadt] als "Wir wollen fahrrad- und fußgängerfreundlicher werden" und dann wurde das so als Probeding und dann fanden es eigentlich alle gut, aber es gab eine Riesendebatte und es ging wirklich um drei Parkplätze gefühlt. Und dann gab es noch mal eine extra Umfrage der Anwohner, wo ich auch dachte, "Naja, wir haben eine repräsentative Demokratie, warum müssen wir jetzt noch mal", die dann auch mit Zweidrittelmehrheit für die Sperrung der Straße ausging. Wo ich auch immer denke: "Wie viel Angst haben eigentlich Mandatsträger sowas auch mal durchzusetzen?". Es ist wirklich auch keine große Baumaßnahme, es ist auch nicht viel. Ich glaube, da geht es um eine – Weil ich manchmal das Gefühl habe, die Leute müssen es auch erstmal sehen. Dafür sind Leute gewählt, dass man dann auch und jeder hat individuell, aber es ist ein – Ich glaube, dass es eine Angst der Politik ist, die auf diese augenblickliche Stimmung so ein bisschen zurückzuführen ist. Zu sagen, wir wollen eigentlich diese Maßnahmen gar nicht, weil wir gleich in so eine Ecke gestellt werden damit. Ist halt vielleicht ein grünes Thema, das mag ja sein, aber ich habe das Gefühl, es ist, ja.

13 I: Was interessant ist, ist, dass Maßnahmen wie ÖPNV-Ausbau, wo es jetzt erstmal nicht darum geht, irgendwie das Auto zurückzufahren oder also erstmal um den Umweltverbund zu stärken. Das ist ja was, was trotzdem auch durchaus politisch umgesetzt wird,

obwohl man das konzeptionell schon unter Suffizienz fassen könnte. Was glauben Sie, was ist dann da der der Unterschied zu den anderen Maßnahmen? Oder ist dann der zentrale Unterschied einfach, es geht da nicht um Verzicht oder ist das noch was anderes?

14 B: Nein, ich glaube, dass das noch gar nicht so als – Ich würde das nicht unter Suffizienz fassen, vielleicht, aber ich bin jetzt auch wissenschaftlich da nicht so drin. Ich glaube, das kann man so unter Infrastruktur und Daseinsvorsorge, das hat so einen anderen – Ich würde sagen, das kommt aus einer anderen Ecke und adressiert auch andere. Ich glaube, dass man sich daran nicht so gestört fühlt, weil das auch für Autofahrer auch nichts – Es beeinflusst die ja nicht. Kommt drauf an, wahrscheinlich, sobald man sagt, "Die kriegen aber Extrapluren oder Vorfahrten oder so", wird es auch wieder anders. Also ich hätte das jetzt gar nicht unter Suffizienz gefasst, glaube ich.

15 I: Dann würde ich jetzt einmal noch mal kurz in den Gebäudebereich springen. Was mir aufgefallen ist, ist, dass es auch da in der Klimaschutzstrategie Maßnahmen gibt, die in Richtung Bestandsentwicklung zielen und das zu priorisieren und auch so kurze Wege zu schaffen und sowas. Da würde ich jetzt wieder sagen, das würde man schon auch unter Suffizienz fassen. Haben Sie da eine Wahrnehmung, warum das aufgenommen wurde oder warum es das rein geschafft hat und es da vielleicht eher wenig Widerstand gegen gibt?

16 B: Bin ich fachlich glaube ich auch zu wenig drin, aber ich glaube, dieses Thema Flächenverbrauch, Ressourcenschonung in dem Zusammenhang ist schon tatsächlich auch im Baubereich angekommen, auch Materialverbräuche. Auch unter Kostenaspekten wahrscheinlich ein bisschen, aber müssten Sie wirklich die Kollegen fragen. Ich glaube – das ist auch wieder ein bisschen eine allgemeine private Wahrnehmung vielleicht, dass das Thema "Wir können immer mehr, immer weiter, immer größer, immer neuer", dass das schon auch inzwischen seine Grenzen findet und dass das auch angekommen ist. Aber es geht nicht einher mit – Also dass man sagt, als Ziel haben wir eigentlich schon eine Nachverdichtung und auch eine Sanierungs- und Renovierungsoffensive, dass das trotzdem nicht dazu führt, dass man Neubau irgendwie einschränkt. Das geht so ein bisschen einher, man kann natürlich sagen, okay, wenn man das eine stärkt, verhindert es vielleicht das andere in einem gewissem Maße. Aber es ist nicht so, dass man sagt, wir begrenzen an der einen Stelle, sondern wir fördern das andere. Wieder aus einem politischen Gedanken heraus.

17 I: Was hält politische Maßnahmen zurück, die Neubau explizit einschränken würden?

18 B: Ja, man könnte ja sagen, wir, ich kenne mich zu wenig aus, aber wir haben ja ein Flächenverbrauchsziel. Also nicht Verbrauch, sondern maximalen Flächenverbrauch. Ich weiß nicht, wahrscheinlich da kommunale Ebene, Ausweisung von Neubaugebieten und so beschränken, aber da bin ich jetzt fachlich nicht so drin, ob man da jetzt auf Landesebene überhaupt politische Gestaltungsmöglichkeiten hätte. Vielleicht über die Landesplanung, aber das weiß ich leider zu wenig.

19 I: Aber Sie glauben, da ist es dann auch wieder so, dass auch da möglicherweise wieder dieser Verzichtsgedanke der Grund dafür ist, warum man eher Bestand fördert, aber halt sich nicht traut, das anzufassen, dass man wirklich Neubau reguliert?

20 B: Ich glaube, dass diese Verichtsdebatte dann empfindlich wird, wenn sie individualisierbar ist. Wenn es um die persönlichen – Und wenn man sagt, Kommunen dürfen nicht mehr so viel Neubaugebiete ausweisen, ich glaube, das hätte mehr Chance, weil das ein abstraktes Thema bleibt. Aber sobald es individuell, "Du darfst kein Auto mehr, kein Verbrenner, du darfst nicht mehr so heizen", da wird es dann sehr – Also da geht es in

diese Verzichts– Und vielleicht ist das auch beim ÖPNV der Vorteil: das ist eine allgemeine, kommunale Aufgabe, es geht um (unv.), es geht um Gesellschaft, aber es geht nie um Einzelverbote. Ich glaube, dass Suffizienz dann ein kritischeres betrachtetes Thema ist, wenn das Individuum sich selber betrachtet fühlt.

21 I: Eine andere Zielsetzung, die man im Gebäudesektor auch verfolgen könnte, ist eine Verringerung der Wohnfläche pro Kopf, weil wir nicht nur dieses Bauproblem haben, sondern auch einfach die Wohnflächen, die immer größer werden. Was, glauben Sie, ist da der Grund, warum das auch politisch nicht angefasst wird, dass man versucht, da Maßnahmen zu ergreifen, die die Wohnflächen verringern? Sowas wie Wohnungstauschangebote oder auch Besteuerung. Also es gäbe ja verschiedene Instrumente, aber so mal grundsätzlich, haben Sie da eine Einschätzung?

22 B: Ich nehme es gar nicht so wahr, dass es da nichts gibt. Mit diesem Wohnungstausch, in Berlin, glaube ich, haben die das so jetzt gemacht. Das ist jetzt kein so Thema, wo man sagt – aber vielleicht ist das auch alles ein anderes Framing. Es geht ja nicht darum, die Leute sollen weniger Quadratmeter haben, sondern da geht es dann um ältere Menschen leben allein auf großen und Familien und das ist vielleicht dann positiver geframed im Sinne von: "Gebt doch den Familien mehr Platz". Ich glaube schon, dass das unterstützt wird, aber jetzt auch mehr so unter einem – Also man sagt nicht, "Die Alten brauchen doch nicht so viel, die sollen mal in kleinere Wohnungen ziehen", sondern mehr in so einem: "Wir unterstützen". Aber weiß ich auch nicht. Ich bin da zu weit weg von der Politik.

23 I: Glauben Sie, dass es auch wirklich die Grundmotivation dahinter ist, eher "Wir wollen irgendwie den Familien mehr Platz geben" oder steckt da auch eine klima- oder umweltpolitische Motivation gegebenenfalls dahinter, die man einfach nicht kommuniziert?

24 B: Ne, ich glaube, da geht es wirklich um wir haben zu wenig Gebäude, zu wenig Wohnraum. Das ist der Treiber, glaube ich total. Also ich glaube nicht, dass da irgendwer sagt, wir brauchen aus Klimaschutz– kann ich mir nicht vorstellen. Das wird dann wahrscheinlich damit auch nett verkauft, aber ich glaube nicht, dass das der Antrieb wäre.

25 I: Haben wir noch irgendwas vergessen oder gibt es irgendwas, was Sie noch ansprechen würden, was Ihnen noch zu dem Komplex einfällt?

26 B: Darf ich Ihre Ihre Arbeit dann sehen? Das würde mich interessieren.

27 I: Ja, die schicke ich gerne zu.

### Interview 3

Durchführung: 11.07.2024

1 I: Ich würde noch einmal pro forma fragen, jetzt, wo die Aufnahme läuft, ist es in Ordnung, dass ich dieses Interview aufzeichne und dann nach der Transkription wieder die Aufnahme vernichte?

2 B: Ja. Das ist vollkommen in Ordnung.

3 I: Großartig, danke schön. Jetzt können Sie losschießen, was Sie gerade schon sagen wollten.

4 B: Die Suffizienzdebatte begleitet die Klimadebatte schon sehr lange mit Blick auf die Frage, ob wir, all das, was CO<sub>2</sub>-verursachend ist, tatsächlich auch benötigen als Gesellschaft. Ich muss Ihnen aber offen gestehen, ich beschäftige mich jetzt mit der

Klimapolitik in Niedersachsen seit über 20 Jahren und habe damals auch die erste Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategie fachlich hier verantwortet und auch das erste Klimagesetz, nicht zuletzt auch die Erhebung von Klimaschutz und Klimawandelanpassung in Verfassungsrang in Niedersachsen, aber eine ausdrückliche Bedeutung von Suffizienz im Sinne von einem Weniger als bisher kann ich nicht attestieren. Das sage ich jetzt mal völlig wertfrei, sondern ich bin zurzeit eher auf den Feldern der Energiepolitik tätig, also da auch, wo es darum geht, die Energieversorgung klimaneutral umzuorganisieren. Da geht es doch sehr stark darum, die klassischen ökonomischen Wohlstandsparemeter in Deutschland mindestens zu erhalten, wenn nicht sogar zu verbessern. Das scheint mir jetzt auf den ersten Blick mit einer Kategorie Suffizienz eher schwer vereinbar. Sondern die Diskussion und auch die Maßnahmen, auch die Initiativen des Landes, die wir ergreifen, sind doch sehr stark darauf ausgerichtet, den Standort des Landes zu erhalten, sogar zu stärken und ausdrücklich auch wirtschaftliche Chancen zu nutzen, die sich dann auch in entsprechenden ökonomischen Kenngrößen niederschlagen.

5 I: Und da würden Sie sagen, da gibt es dann einen Widerspruch mit Suffizienz oder wo genau besteht da dieses Spannungsfeld?

6 B: Ich habe jetzt Ihre Suffizienzdefinition so verstanden, dass sie ausgeht von einem, ich drücke es mal ökonomisch aus, Status quo der Güterversorgung. Für deren Bereitstellung auch Energie notwendig ist, entweder direkt oder unmittelbar, oder auch CO<sub>2</sub> natürlich im Sinne von Wertschöpfungskettenbetrachtung. Und dass, so habe ich das auch immer in wissenschaftlichen Diskussionen verstanden, wenn wir auch über Nachhaltigkeit, eben auch im Vergleich zu Suffizienz diskutiert haben, dass es darum schon geht, dieses Versorgungsniveau eigentlich als üppig anzusehen. Dass es einen Status Quo gibt, der eigentlich überausreichend ist und von dem wir als Gesellschaft insgesamt eigentlich zurücktreten können, um damit auch den Ressourcenverbrauch entsprechend zu verringern. So habe ich das verstanden.

7 I: Ja, so habe ich das auch verstanden.

8 B: Und völlig unabhängig jetzt von meiner persönlichen Meinung zu der Diskussion kann ich jetzt ehrlich nicht bekennen oder feststellen, dass dieser Gedanke in unserem gesamten politischen Diskurs, auch in unserem Instrumentenset, das wir anwenden, irgendeine maßgebliche Rolle spielt. Effizienz ist was anderes, da geht es darum, etwas Gegebenes mit weniger Einsatz zu erreichen. Das spielt eine sehr große Rolle. Auch Transformation von bisher vielleicht eher Klimaschädlichem in Neutrales oder sogar in Hilfreiches, denken Sie an die ganze CCU-Diskussion. Aber ein Absenken des Wohlstandsniveaus, so verstehe ich Suffizienz, ist nach meiner Wahrnehmung eigentlich kaum vertreten.

9 I: Und haben Sie eine Vermutung, woran das liegt, abgesehen jetzt von diesem wirtschaftlichen Aspekt, den Sie gerade schon angesprochen haben, gibt es da noch andere Gründe, die Sie sehen?

10 B: (...) Also die wirtschaftlichen Aspekte spielen sicherlich eine maßgebliche Rolle. Sie brauchen nur die Zeitung aufzuschlagen. Dass wir jetzt, insbesondere auch seit dem Ukrainekrieg, in Deutschland massiv uns die Frage stellen, ob wir unsere bisherigen Wohlstandsbedingungen erhalten können. Jeden Tag lesen Sie von Standortverschlechterung zu Deutschland, von Abfluss ausländischer Investitionen, vom Aufsteigen anderer globaler Wettbewerber, vom Ende des Wohlstandsmodells Deutschlands. Und wir als Landespolitik sind natürlich ganz eng verklammert, auch was die rechtlichen Voraussetzungen angeht, mit dem Bund. Und die gesamte Bundesgesetzgebung ist im

Energiebereich doch sehr stark darauf ausgerichtet, zwar die Transformation der Energieversorgung zu gestalten, und mal möglichst schnell dies aber zu tun, indem im Grunde die Energieversorgung selbst der Menge nach mindestens dieselbe bis wahrscheinlich sogar noch mehr wird. Es drückt sich bei uns dann einfach in Schätzgrößen aus. Wie sieht der künftige Energie- und Stromverbrauch insbesondere in Deutschland und in Niedersachsen aus? Und da hat Niedersachsen auch eine besondere Verantwortung, weil künftig die großen erneuerbaren Energiemengen sehr stark aus dem Norden kommen. Da gehen eigentlich alle Szenarien, das läuft dann über die Bundesnetzagentur mit entsprechenden Forschungsinstituten, die sich dann zum Schluss dann in Infrastrukturplannungen niederschlagen, davon aus, dass unser erneuerbarer Strombedarf als Deutschland insgesamt steigt. Aus verschiedenen Gründen, und das sind wesentlich eben konsumtiv-ökonomische Gründe, also der zunehmenden Nutzung von digitaler Kommunikation, von Großrechenzentren, das spielt eine sehr, sehr große Rolle, Umstellung der gesamten Automobilität. Da wird eher eigentlich von wachsenden Energiemengen ausgegangen. Und das ist jetzt für uns gewissermaßen das Kriterium für die Suffizienzdebatte: "Brauchen wir mehr oder weniger Energie?". Und wenn wir weniger Energie brauchen, weniger Ressourceneinsatz auch für erneuerbare Energien, das ist ja auch Ressourceninanspruchnahme. Und da kann ich überhaupt gar keine politische Richtung erkennen, die sagt: "Wir brauchen weniger Energie". Sondern bestenfalls: "Wir müssen mit der vorhandenen Energie besser wirtschaften". Aber eigentlich geht es um mehr Energie. Ich mache das mal an einem Beispiel fest, und deswegen komme ich jetzt über die wirtschaftspolitische Diskussion, an einer Industrie, die in Deutschland noch sehr stark ist, aber besonders unter den Energiepreisveränderungen zu ächzen hat, das ist die chemische Industrie. Die steht zurzeit vor der Grundsatzentscheidung, das bisherige Gas, das für Hochtemperaturprozesse verwendet wurde, zu ersetzen entweder durch Strom oder durch Wasserstoff. Da sagen uns die Verbände und die entsprechenden Szenarien, in denen diese Abfragen einfließen, dass die chemische Industrie, wenn sie so in Deutschland bleiben soll wie bisher, einen enormen Zuwachs an Erneuerbaren-Energien-Strom hat, der dann für andere Verwendungen nicht zur Verfügung steht. Und da muss man die gesellschaftliche Debatte führen, will man denn bereit sein, bestimmte auch jetzt elektrizitätsgestützte Leistungen, wie das, was wir jetzt gerade machen [ein Videotelefonat], darauf zu verzichten? Auch das kostet Energie. Nicht nur die, die wir direkt verbrauchen, sondern dahinter stehen Riesen-Netzwerke und Organisationen, die immer mehr Strom verbrauchen als weniger. Das ist also der wirtschaftspolitische Teil, der wirtschaftliche Teil, da sehe ich ganz klar eher weiterhin eine Wachstumsperspektive und eine Orientierung an Wachstumskennzahlen. Ich kenne natürlich die Diskussion auch über alternative Messgrößen. Hab auch mal mit der Universität Leuphana zu tun gehabt, also mit Ihrer Uni. So als alternative Wohlstandsindizes, die sicherlich auch ihre inhaltliche Berechtigung haben. Aber die haben sich auf unserem Gebiet, auf dem wir jetzt arbeiten, eigentlich nicht durchgesetzt. Es bildet sich auch eigentlich im Landeshaushalt nicht ab, ich zumindestens kann da nichts erkennen, sondern da geht es, gerade bei den großen Förderungen, die wir machen, Umstellung Stahlindustrie, die großen Wasserstoffinvestitionen in Niedersachsen. Das sind sehr, sehr große Summen, die das Land mobilisiert, die der Landtag mobilisiert. Da geht es um Erhalt von Standorten im Wettbewerb zu weltweit anderen Standorten. Aber uns erreicht natürlich immer wieder die Diskussion, gerade bei jüngeren Leuten, aber, wie gesagt, im Maßnahmenkatalog des Landes, in den auch Forderungen an das Land, mit denen wir uns täglich auseinanderzusetzen zu haben, wenn wir etwas planen, wenn wir eine Strategie planen, ein Gesetz planen, sind das bestenfalls also einige wenige Stimmen.

- 11 I: Sie haben vorhin davon gesprochen, dass die Bundesregierung oder nationale Regelungen da auch eine Rolle spielen. Dann haben Sie vor allem über Szenarien gesprochen, darüber, was für Annahmen getroffen werden zum Energiebedarf. Gibt es darüber hinaus auch wirklich Regelungen auf Bundesebene, die aus Ihrer Sicht das erschweren, Suffizienz mehr einfließen zu lassen?
- 12 B: Ja, wenn wir jetzt über – Wir bleiben jetzt mal auf dem Feld der Energie- und Klimapolitik und damit bei der Aufgabe, also Energieversorgung klimaneutral umzustellen und den Klimawandel mindestens einzudämmen. Da gibt es eingespielte Mechanismen, um diese Prozesse, die damit verbunden sind, zu organisieren. Das bedeutet, dass wir nicht nur unsere Energiebereitstellung völlig verändern müssen, sondern wir müssen auch unsere gesamte Energieinfrastruktur umstellen. Wir bauen jetzt, wie man vor 50 Jahren Bundesautobahnen gebaut hat, bauen wir heute Stromautobahnen, die in eine ganz andere Richtung verlaufen, was sehr viel Geld kostet. Das sind also hunderte von Milliardenbeiträgen, die gesamte Energieversorgung umzustellen, und zwar auf allen Ebenen des Transports und der Verteilung. Und der Grundansatz ist im Grunde genommen über die Frage: "Wie viel benötigen wir denn an Energie? Wie viel muss bereitgestellt werden und wie viel muss damit transportiert werden?". Das sieht so aus, dass es einen großen Kreis von Forschungsinstituten gibt. Das wird bei der Deutschen Energieagentur moderiert. Die entwickeln einen sogenannten Szenariorahmen für die Energiewelt 2045 der Bundesrepublik. Unter Berücksichtigung auch von ausländischen Zu- und Abnahmen von Energie. Das ist eine sehr stark bedarfsorientierte Betrachtung. Da werden heutige Energieverbraucher, insbesondere Großverbraucher, sprich Unternehmen und Wirtschaft, befragt und wir stellen jetzt schon fest, dass das eine sehr unscharfe Lupe ist, dass viele, die wir als Mittelstand subsumieren, da gar nicht in Betracht kommen. Und dieser Prozess läuft seit Jahren, seit Jahrzehnten. Und auf Grundlage dieser Bedarfe werden dann die Energieerzeugung geplant, denken Sie an das Erneuerbare-Energien-Gesetz oder jetzt auch an die Gesetze für die Länder, Windbeschleunigungsgesetz, und dann später natürlich auch die Energieinfrastrukturen. Das ist eigentlich eine Zunahme, weil man eben auch bestimmte Güter auf anderem Wege produzieren will und muss. Das sind oftmals dann auch energieintensivere Formen. Wenn wir eine völlig klimaneutrale Energieversorgung haben möchten, dann brauchen wir statt Gas heute in vielen Bereichen grünen Wasserstoff. Den müssen sie herstellen. Und um grünen Wasserstoff herzustellen, haben wir immer so einen Energieverlust von 40%. Auch das ist etwas, was gewissermaßen schon in die Energiebedarfsanalyse mit einfließt. Jetzt habe ich viel gesagt, dass das gewissermaßen bei uns erstmal gar keine Rolle spielt. Ich hoffe, das vermagelt Ihnen jetzt nicht Ihr Arbeitskonzept.
- 13 I: Nein, ganz im Gegenteil, sondern das ist gerade das, was mich auch interessiert. Ich habe mir im Vorfeld die Klimaschutzstrategie und das Klimagesetz angeschaut, und das war auch mein Eindruck, dass das eher eine untergeordnete Rolle spielt. Und das, was ich spannend finde, ist, warum das so ist. Das ist ja auch nichts, was auf Niedersachsen beschränkt ist, sondern was generell in der Literatur konstatiert wird, dass Suffizienz eine viel geringere Rolle spielt als Effizienz und Konsistenz.
- 14 B: Was meinen Sie mit Konsistenz jetzt in dem Zusammenhang? Weil Sie das so als Begriffstrias so selbstverständlich in eine Reihe stellen.
- 15 I: Konsistenz meint dann meistens erneuerbare Energien und Kreislaufwirtschaft. Das, was Sie vorhin auch schon genannt haben, unter weniger umweltschädliche Inputs und Outputs sozusagen. Ich würde mal zum Verkehrssektor kommen. Im Klimagesetz wird die Stärkung des Umweltverbunds als ein Ziel genannt und das könnte man schon auch

als Suffizienz klassifizieren, wenn es darum geht, Autoverkehr zu reduzieren und das mehr zu verlagern. Da würde mich einmal interessieren, aus welchen Gründen diese Ziele und auch die Maßnahmen in der Klimaschutzstrategie, die darauf abzielen, warum wurden die aufgenommen, was war die Motivation dahinter?

16 B: Vollkommen klar, weil glaube ich auch unter Effizienzgesichtspunkten, wenn Sie nicht das Verkehrsmittel nehmen, sondern die damit verbundene Leistung, also ein Transport von etwas in einer Zeit über eine Strecke, sind natürlich schienenbezogene Verkehrsmittel insgesamt erheblich besser als der Individualverkehr. Das hängt mit Auslastung zusammen und auch mit Energieeinsatz. Deswegen ist es eine uralte Forderung und der uralte Wunsch der Klimapolitik, einer Stärkung auch des ÖPNV oder des Schienenverkehrs. Da kann ich ein langes Lied zu singen, weil ich da auch schon vor 20 Jahren in den ersten Arbeitsgruppen gesessen habe. Das Phänomen ist nur, und deswegen ist die Betrachtung vielleicht ein bisschen statisch, wir haben eine Zunahme von Verkehr insgesamt und das widerspricht ja gerade dem Suffizienzgedanken. Man ist von einem – Also dass man auf einer bestimmten Bedarfslinie immer gedacht hat. Und diese Bedarfslinie senken wir ab und mischen vielleicht sogar die Befriedigung, ich drücke mich mal ökonomisch aus, diesen Bedarf in anderer Form. Das Ergebnis ist ein ganz anderes. Wir stellen eine gewaltige Zunahme der Verkehrsleistung fest, weil auch ein riesiger Verkehrsbedarf da ist. Das bedeutet, wir haben sowohl bei der Schiene – denken Sie an die Bahn, die global durch den Kakao gezogen wird, das hängt auch damit zusammen, dass die Nachfrage nach den Verkehrsleistungen zugenommen hat – und gleichzeitig einen enormen Zuwachs immer noch von Autos in Deutschland. Ich bin nun [Alter], ich kenne das alles mit autofreien Tagen und das mit der Automobilität ist in die völlig andere Richtung gegangen, weil auch diese Bedarfe da sind. Mobilitätsbedarf hat ja auch kulturelle Bedeutung, darf man auch nicht vergessen. Deswegen hat sich Politik, da nie ran getraut, dort Bedarfsobergrenzen zu ziehen. Ich weiß nicht, wie das bei Ihnen persönlich ist, möglicherweise reisen Sie auch sehr viel mehr, als es vielleicht Ihre Großeltern noch getan haben, die in den 50er und 60er Jahren aufgewachsen sind. Die Gesellschaft ist hochmobil geworden und international mobil geworden, was auch hilfreich ist. Das schlägt sich natürlich dann auch, Verflechtung wirtschaftlicher Art, in den Verkehrsströmen nieder. Wachsende Verkehrsströme sind natürlich aus dem genannten, eher effektiver, Effizienz ist vielleicht das falsche Wort. Effektiv ist natürlich Schienenverkehr besser, um entsprechende Transportleistungen bereitzustellen als beim Individualverkehr. Aber es geht eben auch immer nur bis zu einer bestimmten Stufe.

17 I: Können Sie das noch ein bisschen weiter ausführen, warum sich die Politik eher nicht ran traut an dieses Thema Begrenzung des Autoverkehrs?

18 B: Politik ist in Deutschland, in Demokratien, Wahlen. Es gibt so ein paar Politikinstrumente, an denen sich dann solche Grundfragen immer festmachen lassen. In Deutschland ist das zum Beispiel die Pendlerpauschale. Da hat es immer mal wieder Versuche gegeben, die einzuschränken. Das hat immer zu großem Protest geführt oder einfach zum Stimmenverlust. Und jetzt denken Sie mal an die Energiepreissteigerung, die wir hatten mit dem Ukrainekrieg vor drei Jahren, zweieinhalb. Da sind die Energiepreise, insbesondere die Tankkosten, durch die Decke gegangen. Was hat die Politik als erstes gemacht? Sie hat Zuschüsse bereitgestellt, weil natürlich an solchen Haushaltsverkehrsplanungen auch Daseins-Existenzen hängen. Wenn dann plötzlich die Tankrechnung 30, 40 % teurer ist, dann ist da gewissermaßen eine Lebensplanung mit gefährdet. Mobilität ist extrem wichtig und der Staat kann natürliche Monopole wie Züge, wie den öffentlichen Nahverkehr nicht überall, gerade in einem Flächenland wie Niedersachsen, bereitstellen. Und da kommt es dann doch sehr stark auch, neben allen anderen Faktoren, die

reinfließen, auf den Individualverkehr an. Das ist dann eben im Zweifel, wenn Sie an die Lüneburger Heide denken, das Auto.

19 I: Inwiefern wurde bei der Erstellung des Klimagesetzes oder auch bei der Klimaschutzstrategie erwogen, auch Maßnahmen aufzunehmen, die in Richtung Verkehrsvermeidung gehen? Also jetzt sowas wie zum Beispiel verstärkte Förderung von Homeoffice oder so, dass Wege gar nicht erst zurückgelegt werden müssen. War das mal eine Diskussion?

20 B: Ja, das war eine Diskussion. Wir haben auch mit unserer Klimaagentur mal so kleinere Pilotprojekte versucht. Coworking-Spaces. Ich nehme das jetzt mal als ein Beispiel. Die Überlegung, auch durch die Erfahrung aus der Corona Zeit, die ja doch zu einer stärkeren Zunahme von Heimarbeit geführt hat, aber auch mit Blick auf Einpendlerströme, gemeinsam mit Kommunen gewisse Großbüros bereitzustellen, um dann die Möglichkeit zu geben, dass dort Leute sitzen, die digital dann auch entsprechend ausgerüstet sind, das hat nicht getragen. Da waren entweder die Kommunen nicht dabei, oder die ersten Überlegungen haben nicht die Nachfrage erbracht. Das muss dann auch, darf kein Dauersubventionierungskonzept sein, muss sich irgendwann selbst tragen. Und ich bin auch überrascht, wenn ich mir die Verkehrszahlen mal angucke. Auf der einen Seite ist es so, dass die Heimarbeitszahlen zugenommen haben, das erleben wir in unserem täglichen Umfeld, die Verkehrszahlen aber nicht. Die sind gewissermaßen entkoppelt. Die Untersuchung würde mich mal interessieren. Aber ich bin jetzt kein Verkehrswissenschaftler.

21 I: Haben Sie eine Erklärung dafür, warum sich das nicht getragen hat? Warum da irgendwie keine besondere Nachfrage da war?

22 B: Weil viele sich, glaube ich, zu Hause eingerichtet haben und die digitale Versorgung wohl immer noch hinreichend ist. Das ist sehr haushaltsindividuell, aber mittlerweile arbeiten – also wir jetzt im öffentlichen Dienst, wir werden dann vorher nochmal zertifiziert, ob wir auch so arbeiten dürfen zu Hause, dann müssen Sie ihr Zimmerchen zeigen, ob Sie genug Licht haben usw. Aber wenn ich jetzt mal mich umschaue, das ist jetzt aber anekdotisch was ich erzähle, wie das in anderen Branchen aussieht, die liegen auf Mallorca mit dem Laptop und Liegestuhl. Warum sollten die jetzt, wenn sie aus Springe kommen, sich da in Rathausnähe in irgendeine Muffbude reinsetzen. Also gleichwohl das Interessante ist, was bedeuten diese neuen Arbeitsformen für Verkehr? Da habe ich jetzt keine Daten, aber ich bin jetzt auch kein Verkehrswissenschaftler, dass damit signifikant sich die Verkehrsleistungen und die gefahrenen Kilometer in Deutschland verringert haben. Also ich weiß nicht, ob Sie da mehr wissen, aber ich habe da keine.

23 I: Das, was ich bisher dazu gelesen habe, geht auch in die Richtung. Ich würde noch mal auf den Bereich Gebäude noch zu sprechen kommen.

24 B: Da bin ich auch kein Experte. Wir haben für alles hier Experten. Ich bin eher ja generalistisch hier eingesetzt, insofern versuche ich das, nehmen Sie das aber alles immer noch cum grano salis. Also gewissermaßen, das sind jetzt Hinweise, ohne dass ich das nun jeweils vertieft mit empirisch belastbaren Untersuchungen belegen kann.

25 I: Ja, okay. Im Gebäudebereich gibt es ja in der Klimaschutzstrategie ein paar Maßnahmen, die darauf abzielen, Bestandsentwicklung zu fördern und auch kurze Wege zu schaffen, da sind wir so an der Schnittstelle zwischen Verkehr und Gebäude. Können Sie ein bisschen was dazu erzählen, aus welchen Gründen diese Maßnahmen aufgenommen wurden?

26 B: Also Neubau ist ja zunächst mal hoher Ressourcenverbrauch. Das ist ja eine alte Regel, selbst wenn sie das hocheffizienteste, was immer das ist, Gebäude und anderes, gut hinstellen, ist es im Hinblick auf die Gesamtressourcenanspruchnahme immer erheblich mehr, als wenn sie etwas Vorhandenes gewissermaßen weiterentwickeln. Deswegen also die Konzentration auf Bestand. Und natürlich auch, wenn Sie jetzt gerade mal an urbanen Bereich denken und noch überlegen, dass eine relativ große Übereinstimmung damit dann von Wohnort und Arbeitsplatz verbunden ist und diese Strecke ist ja ein Hauptteil eigentlich der Verkehrsleistungen, die in Anspruch genommen werden, dann ist es natürlich besser, dort gewissermaßen Wohnraum mindestens zu erhalten oder mehr bereitzustellen als jetzt das Ausfransen von Siedlungen, Neubausiedlungen im Umland usw. zu unterstützen. Was ja andere Umweltwirkungen hat, die nachteilig sind. Denken Sie an Flächenversiegelung, Landschaftszerschneidung, aber natürlich dann auch wieder Zunahme von Verkehrswegen, Verlust von Boden, an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Aber da stehen natürlich dann auch a) wieder Bedürfnisse von Menschen entgegen, die lieber mit der Familie in einem eigenen Haus leben wollen und b) natürlich auch dann Interessen, dann auch entsprechender Kommunen oder Regionen, für die es natürlich auch attraktiv ist, wenn sie zusätzliche Einwohner gewinnen können. Gleichwohl versuchen wir als Land dann natürlich schon, ich sage mal, diesen Verdichtungscharakter und die Konzentration auf Bestandsbauten ein bisschen zu unterstützen. Aber auch wir haben in Niedersachsen, zumindestens von unserem Wohnungsressort, das ist das Wirtschaftsministerium seit einigen Jahren, wir waren das früher auch mal, wurde eine Wohnungsnot festgestellt, die mit dem vorhandenen Wohnraum nicht gedeckt werden kann. Kann man jetzt fragen: "Sind das auch wieder gestiegene Wohnungsbedürfnisse?". Weiß nicht, wie Sie als Student leben. Mich hat damals schon überrascht in der Diskussion, dass jedem Studenten eine eigene Wohnung als Anspruch zugebilligt wurde, sind wir wieder bei der Suffizienz. Das wäre aus Sicht meiner Studententage großer Luxus gewesen. Da hat man dann eben entweder im Winzig-Wohnheim oder dann später in Gemeinschaften gelebt, die sich dann auch zusammenraufen mussten. Auch da ist wahrscheinlich der Anspruch in einer ständig reicher gewordenen Gesellschaft, das gilt für uns beide ja auch, wir sind ja in Deutschland aufgewachsen und haben ja auch erlebt, wie sich das Land entwickelt hat, sind viele Dinge zur Selbstverständlichkeit geworden. Auch für mich, die für mich mit 20 nicht selbstverständlich waren. Jetzt rede ich schon wie ein Großvater, der ich noch nicht bin, aber es ist tatsächlich so. Also die ganze Republik, wie die ganze Welt, und nicht nur die westliche Welt, hat sich vollkommen gegen den Suffizienzgedanken entwickelt, das ist so. Askese ist nicht schick, daher kommt das ja ursprünglich mal, und lässt sich rein materialistisch auch nicht vermitteln. Da brauchen Sie immer höhere Weihen.

27 I: Wurde auch überlegt, das haben Sie jetzt gerade angeschnitten, auch so dieses Thema Verringerung der Wohnfläche pro Kopf, weil die hat sich in den letzten Jahrzehnten ja auch immer weiter gesteigert, war das mal was, was irgendwie politisch in Niedersachsen diskutiert wurde, wie man da rangehen könnte, dass man diesem Trend entgegenwirkt?

28 B: Das ist mir nicht bekannt. Also ich kenne wirklich nur, und das war für mich jetzt überraschend, der ich nicht aus ursprünglich Niedersachsen komme, sondern aus den Verdichtungsräumen der Bundesrepublik, wirklich überraschend, dass man für Niedersachsen eine Wohnungsnot, also gewissermaßen erstmal im Grunde, festgestellt hat. Weil ich kenne wirklich Gegenden in Niedersachsen, die sind von Hannover gar nicht so weit weg, da gibt es also Leerstand. Gleichwohl war das die politische Norm, auch wir haben Wohnungsnot, und das wurde nicht zuletzt auch mit den wenigen Großstädten

in Niedersachsen begründet, weil da eben auch junge Leute zum Studieren hinkommen. Kann ich mich nicht entsinnen. Kann ich mich wirklich nicht entsinnen.

- 29 I: Haben Sie eine Vermutung, warum das nicht angegangen wird?
- 30 B: Weil es ja auch Bedarf ist. Bedarf von Bürgerinnen und Bürgern. Also wenn man mal nachfragen sollte, "Seid ihr bereit, auf weniger Wohnraum zu leben als bisher oder als eure Eltern?", werden Sie wahrscheinlich wenig Zuspruch erwarten. Auch wenn sie das jetzt mit Klimaschutz und Ressourcensparen begründen. Das erleben wir ja überall. Also eine generelle Bejahung und wenn es dann an die eigenen Präferenzen geht, sieht die Sache schon schwieriger aus.
- 31 I: Ja, verstehe. Noch eine akustische Nachfrage, Sie haben gerade bei der Antwort davor gesagt, dass sich die westliche Welt entgegen von Suffizienz entwickelt und dass Askese nicht schick ist und dass man da nur mit moralischen Appellen nicht hinkommt, sondern stattdessen das Einzige, was – haben Sie gesagt, höhere Gewalt oder –
- 32 B: Nein, höhere Weihe! Ich habe das erstmal bezogen global. Alle Teile der Welt wollen ja im Grunde genommen, und da bilden wir nun mal das Wohlstandsideal ab, also Europa und die angelsächsischen außereuropäischen Regionen, die sind das Wohlstandsideal, dem alle hinterhereifern. Die wollen uns ja einholen und überholen, aber wir haben gewissermaßen das Muster gelegt in der Neuzeit. Also wenn ich jetzt mal Suffizienz übersetze, da fällt mir erstmal die Askese ein. Oder die Tugenden der Stoa. Das sind ja gewissermaßen eigentlich Werte, die auch nicht im Hinblick auf gesamtgesellschaftliche Ziele entwickelt wurden, sondern eigentlich aus der persönlichen Empfindung von Menschen und dem Versuch, eigentlich den Anfechtungen der Welt zu widerstehen. Also im Grunde genommen religiöse oder quasireligiöse Ansätze. Oder nehmen Sie mal das Beispiel Brandenburg-Preußen. Die Sparsamkeit, die preußische Sparsamkeit, die ja auch mal ein Ideal war, das war natürlich auch aus der Not eine Tugend zu machen, also ein armes Land, das schwierige Zeiten hatte, musste versuchen, aus der Not und dem Wenigen ein Ideal zu machen. Und das ist dann gewissermaßen über Vermittlung von Ehrbegriffen und so etwas gelungen. Aber darüber hinaus, das ist ja die Suffizienzdebatte, wie ich sie immer erfahren habe, aufgrund einer Einsicht in die Endlichkeit von globalen Ressourcen, nun durch Appelle und Überzeugung und unterstützende Maßnahmen einen Rückschritt der Wohlstandserwartungen oder der Wohlstandsbedürfnisse hinzubekommen, habe ich noch keinen Erfolg gesehen. Also nach den 20, 25 Jahren, die ich mich mit der Sache beschäftige.
- 33 I: Haben Sie noch irgendwas, wo Sie sagen, das würden Sie gerne noch ergänzen, das haben wir jetzt vergessen, das ist ein wichtiger Aspekt, den Sie noch nicht erwähnen konnten?
- 34 B: Also wir haben das jetzt ja sehr frei und offen diskutiert, ohne dass ich da größer darauf vorbereitet bin. Ich habe auch teilweise sehr spontan geantwortet. Das werden Sie natürlich dann in der Auswertung meines Beitrages berücksichtigen. Ich kann Ihnen darüber hinaus nur noch eine Empfehlung geben eines Mitarbeiters von mir, der ein Buch geschrieben hat, das auch mal im Deutschlandfunk besprochen worden ist, genau zu Ihrem Thema Suffizienz. Vielleicht mögen Sie den mal anrufen. Einfach nur mit Blick auf den Termin, den wir gehabt haben, ob er vielleicht auch noch mal Lust hat, mit Ihnen darüber zu sprechen. Das ist [Name]. Der hat die Nummer [Telefonnummer]. Können Sie einfach sagen, ich habe da noch mal drauf hingewiesen, der hat ein Buch geschrieben, da geht es genau um das Thema Weniger ist eigentlich mehr.

- 35 I: Vielen Dank für den Tipp. Falls Sie Interesse haben, schicke ich Ihnen die Bachelorarbeit am Ende natürlich auch gerne zu.
- 36 B: Ja selbstverständlich. Aber natürlich.

#### Interview 4

Durchführung: 03.07.2024

- 1 I: Dann jetzt noch einmal die Frage: Ist es in Ordnung, wenn ich dieses Gespräch, davon eine Audioaufnahme nehme und die nach der Auswertung wieder lösche?
- 2 B: Ja. Für die Auswertung des Gesprächs können Sie das gerne aufnehmen.
- 3 I: Perfekt. Mein Plan wäre, dass wir ganz kurz allgemein über Klimagesetz und -strategie sprechen und dann erst einmal über die Maßnahmen im Verkehrsbereich sprechen und danach über die Maßnahmen im Gebäudebereich.
- 4 B: Dazu muss ich gleich eine Anmerkung machen. Zum Verkehrsbereich bin ich nur sehr eingeschränkt sprechfähig, weil das nicht unser Aufgabenbereich ist.
- 5 I: Ja, das ist gut, dass Sie das sagen. Ich hatte mich das auch schon gefragt, weil ich kurz mich auf Ihrer Website auch mal umgeschaut hatte. Und da gibt es ja auch einen Reiter zu Mobilität, aber mein Eindruck war auch, dass Sie vor allem für den Energie- und Gebäudebereich zuständig sind.
- 6 B: Ja, wir bearbeiten das Thema Mobilitätskonzepte im Kontext mit der klimaneutralen Landesverwaltung. Insofern ist das ein Aspekt, aber es ist ein kleiner Randaspekt.
- 7 I: Verstehe, dann können wir einfach mal schauen. Ich kann ja mal die ein, zwei Fragen stellen, die ich da habe. Und wenn Sie sagen, da können Sie nichts zu sagen, ist das vollkommen in Ordnung. Dann sprechen wir einfach hauptsächlich über Gebäude. Also zum Einstieg: Niedersachsen hat ja seit 2020 dieses Klimagesetz, das letztes Jahr überarbeitet wurde, und die Klimaschutzstrategie von 2021, die auch evaluiert wurde letztes Jahr. Können Sie mir einen kurzen Einblick geben, inwieweit Sie an der Erstellung oder Überarbeitung dieser Dokumente in irgendeiner Form beteiligt waren?
- 8 B: Also beteiligt war ich an der Bearbeitung des Dokuments überhaupt nicht. Es wurden in einzelnen Fällen Teilfragen an uns herangetragen von der verantwortlichen Person, die das zusammengeschrieben hat. Aber ich war selber inhaltlich nicht an der Erstellung der Strategie beteiligt.
- 9 I: In welche Richtung gingen diese Teilfragen?
- 10 B: Insbesondere, wenn es dann unseren Kompetenzbereich betraf, zum Beispiel im Gebäudekontext, welche Standards, ob die Standards richtig formuliert sind usw. In dem Kontext war das.
- 11 I: Dann komme ich direkt zum Verkehrsbereich. Was mich da interessiert, sind die Sufizienzmaßnahmen. Wenn wir da reinschauen ins Klimagesetz, dann steht da sowas wie die Stärkung des Umweltverbunds auch als Ziel definiert. Und in der Strategie sind auch Maßnahmen, die darauf abzielen, den Umweltverbund zu stärken. Was mich da interessiert ist, was die Motivation dahinter war, das aufzunehmen.
- 12 B: Das kann ich nur relativ allgemein sagen, weil ich konkret daran nicht wirklich beteiligt war. Das Thema, Verkehrsemissionen zu reduzieren, ist natürlich ein herausragendes

Thema. Das ist schon mal klar. Und der Umweltverbund, also eigentlich, der Verbund verschiedener Verkehrssysteme ist natürlich ein wesentlicher Schlüssel auf dem Weg zum Erfolg. Was wir im Augenblick sehen, ist, dass wir uns in der ganzen Verkehrsdiskussion sehr stark auf die Antriebe konzentriert haben und für uns – und das ist tatsächlich ein Teil der Bildungsoffensive, die wir mit begleiten, also die Umsetzung der Strategie, da sind wir wieder eingebunden und deswegen haben wir da auch so einen kleinen Mobilitätspart. In der Bildungsoffensive haben wir das Thema Mobilität eingeleitet mit der ersten Frage, welche Möglichkeiten bestehen, den Mobilitätsbedarf zu reduzieren. Das ist nämlich genau vor dem Hintergrund des Suffizienzgedankens. Das scheint uns ein Schlüssel zu sein. Und dann kommt an zweiter Stelle, wenn der Mobilitätsbedarf klar definiert ist und auch so erst mal hinzunehmen ist, dass wir uns dann über die Verkehrssysteme Gedanken machen. Die Antriebe kommen erst an dritter Stelle. Insofern diese Kaskade, die haben wir aufgenommen und die kommunizieren wir auch im Rahmen der Bildungsoffensive, im Kontext der Mobilitätskonzepte.

13 I: Können Sie zu dieser Bildungsoffensive noch kurz was sagen, was genau sich dahinter verbirgt?

14 B: Teil der Strategie ist das Thema Bildung. Es geht darum, im Rahmen einer Klimabildungsoffensive zu sensibilisieren für Klimaschutz, für die Möglichkeiten und Maßnahmen in der Landesverwaltung, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dieses Thema Bildungsoffensive ist en bloc als Auftrag an uns erteilt worden. Dazu können Sie die Bausteine auch auf der Website finden, wenn Sie mal schauen, klimaneutrale Landesverwaltung, sehen Sie dort die Angebote.

15 I: Haben Sie denn mitbekommen, welche Akteursgruppen sich zu diesen Maßnahmen in Richtung Umweltverbundstärkung wie positioniert haben und mit welcher Begründung?

16 B: Das ist eine sehr weite Frage. Natürlich bekommen wir das mit. Wenn ich jetzt bei der Deutschen Umwelthilfe anfangen würde oder dem World Wildlife Fund, dann sind das alles erst mal Forderungen, die in Richtung Förderung von Rad- und Fußmobilität und öffentlicher Nahverkehr gehen. Bei den kommunalen Spitzenverbänden, die in Sachen ÖPNV sehr stark gefordert sind, wird dann gefordert, dass insbesondere der Bund auch mehr Mittel bereitstellt, weil die keine finanziellen Möglichkeiten sehen, das umzusetzen. Da gibt es relativ wenig Streit, dass grundsätzlich der ÖPNV ein wichtiger Schlüssel ist auf der Ebene. Die Frage ist nur, wie kommen wir dann tatsächlich weiter? Wenn man sich darüber hinaus den Fahrgastverband Deutsche Bahn anguckt, ist es sehr eindeutig, dass die Investitionen in die Bahn natürlich gesteigert werden sollen. Und dann werden insbesondere Positionen bezogen zum Deutschlandticket. Das ist ein ganz maßgeblicher Schlüssel, um die Akzeptanz für den ÖPNV zu erhöhen. Das sind so die wesentlichen Argumente, die immer kommen und insbesondere wird natürlich geklagt, die Taktfrequenz und so weiter und so fort. Das heißt, inwiefern ist das Ganze schon entsprechend nutzergerecht, um auch wettbewerbsfähig gegenüber dem Individualverkehr zu werden? Das ist im Prinzip so der Kern der Diskussion. Und je nachdem, von welcher Seite ich da drauf gucke, bekomme ich dann den einen oder den anderen Akzent.

17 I: Noch mal kurz zurück zu dieser Bildungsoffensive: Weil Sie gesagt haben, die erste Frage, die Sie da stellen, ist: "Wie kann der Verkehrsbedarf reduziert werden?". Oder das Verkehrsaufkommen. Wie gut funktioniert das? Oder was für Maßnahmen kommen da raus? Haben Sie da einen Einblick?

- 18 B: "Wie gut funktioniert das?" hat verschiedene Facetten. Die Frage ist einmal eine Frage der Akzeptanz. Aber bevor ich zur Akzeptanz komme, muss ich immer die Frage nach dem Verständnis stellen. Weil das zusammengeht. Ich muss auf der einen Seite erst mal ein Verständnis für das Sachliegen haben. Und dann geht es im Zweiten darum, ob das Sachliegen Akzeptanz findet. Wenn Sie sich die Klimaschutzdiskussion angucken, dann ist es nicht verwunderlich, dass auch innerhalb der Landesverwaltung das Spektrum sehr groß ist und das Thema Klimaschutz, wie wir es im Moment allgemein beobachten, kein besonders leichtgängiges Thema ist, aus verschiedenen Gründen. Aber grundsätzlich ist erst mal das Verständnis, glaube ich – ist aber jetzt eine Einschätzung – bei der Mehrheit durchaus gegeben. Die Maßnahme, zu der man dann zunächst kommt, ist eine Analyse des Pendlerverkehrs. Weil wir müssen bei der Mobilität zwei Ebenen unterscheiden. Das eine ist der interne und das andere ist der externe Verkehr. Wenn ich eine Verwaltung angucke, habe ich einen internen Verkehr wie Dienstreisen. Und ich habe einen externen Verkehr, das ist der Pendlerverkehr, also der Weg zur Arbeit. Der Weg zur Arbeit ist eigentlich bei der Landesverwaltung der entscheidende Schlüssel. Das Problem ist nur, rein arbeitsrechtlich ist der Weg zur Arbeit Sache der Mitarbeitenden. Da können Sie schon draus schließen, dass das gar nicht so ganz einfach ist, jetzt arbeitgeberseitig dieses Thema anzugehen. Sie können versuchen, bestimmte Anreize zu setzen. Es gibt tatsächlich ein paar ganz probate Ansätze. Allein an den Haupteingängen der Gebäude überdachte Radabstellplätze anzubieten ist ein sehr starkes Signal. Das sind so Kleinigkeiten, die man vielleicht leicht unterschätzt. Das ist so ein Punkt, den ich in dem Zusammenhang mal ansprechen könnte. Das andere ist, dass direkt mit ÖPNV-verantwortlichen Stellen gesprochen wird, um die Haltestelleninfrastruktur entsprechend zu entwickeln. Manchmal sind es ein paar 100 Meter, die man nur eine Haltestelle verlegen müsste und schon wäre die Akzeptanz von großen Arbeitgebern sehr viel höher, sich auch entsprechend bei der Mitarbeiterschaft einzusetzen. Wenn man immer dagegen anredet, ja das ist alles so unbequem usw. und so fort, dann kommt man meistens nicht sonderlich weit.
- 19 I: Eine Maßnahme, die man auch ergreifen könnte, um Verkehr zu vermeiden, wäre, Homeoffice zu verstärken. Dann würde der Pendelweg –
- 20 B: Ja, das ist eine Möglichkeit, den Mobilitätsbedarf zu beeinflussen, das ist genau der Punkt. Das ist auch das, was wir thematisieren. Und dann kommen wir in der nächsten Frage auch zu der Verbindung zu den Gebäuden, weil daraus der Raumbedarf auch wiederum zu diskutieren ist. So hängen die Sachen alle miteinander zusammen, ergeben dadurch aber ein relativ komplexes Gebilde, mit dem man auch umgehen muss. Das ist nicht ganz so einfach. Und da bin ich dann schon bei der Akzeptanz der Verantwortungs-träger. Die Verantwortlichen vor Ort begeben sich neben ihren regulären Aufgaben in sehr schwierige Diskussionen. Das ist ein Hindernis, das es zu überwinden gilt.
- 21 I: Inwiefern schwierige Diskussionen?
- 22 B: Stellen Sie sich vor, Sie sind Veterinär, arbeiten einem großen Veterinäramt. Ihre Mitarbeiterschaft wollen Sie jetzt dazu bringen, das Mobilitätsverhalten zu ändern. Da müssen Sie sich neben Ihren eigentlichen Aufgaben mit einer Thematik beschäftigen, die eine relativ hohe Komplexität aufweist. Dann wird schnell mal gesagt, "Nee, das übersteigt irgendwie meine Möglichkeiten und lass mal besser ganz die Finger davon". Das sind so ganz banale Dinge, die aber enorm wichtig sind.
- 23 I: Erleben Sie in dieser Bildungsoffensive und in diesem Versuch, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, noch weitere Hindernisse, über die wir noch nicht gesprochen haben, oder Schwierigkeiten?

- 24 B: Das andere große Thema ist die Diskussion um Jobtickets. Da ist es zum Beispiel eine Finanzierungsfrage. Wenn das von Landesseite, also von den Ministerien, nicht aufgenommen wird und die damit nicht vorangehen, können alle anderen nicht folgen. An der Stelle muss man sagen, auch da ist erst mal auch zu klären und das ist auch gar nicht ganz so einfach, was die Vor- und Nachteile sind. Ein Jobticket wird gemeinhin gerne als ein wichtiger Schlüssel angesprochen. Da ist aber die Frage, ob das dann am Ende wirklich so ist. Wenn ich damit eigentlich die einen, die sowieso schon mit dem Rad unterwegs sind, gar nicht wirklich anspreche, die anderen, die weit weg wohnen, aber auf dem Land keine guten Anschlüsse habe, auch nicht wirklich anspreche, dann kann das auch schnell ins Leere laufen. Also ganz so einfach ist es da auch nicht und deswegen kann man sich andere Wege überlegen. Was im aktuellen, mit dem letzten Tarifvertrag gekommen ist, ist das Fahrradleasing. Damit haben wir uns jetzt auch intensiver beschäftigt. Man muss aber an der Stelle auch wieder sagen: Ein sehr bürokratisches Ding. Also was vielleicht von der Idee her mal ganz gut gedacht war, damit einen Anreiz zu setzen, wird schnell auch wieder konterkariert durch einen erheblichen Organisationsaufwand, der da dranhängt. Das muss man auch wieder umsetzen können, sind vergleichsweise kleine Verträge und Beträge, die da zu verrechnen sind usw. und so fort, steuerliche Folgen, das ist alles mit zu bedenken. Das alles ist der Sache nicht sehr dienlich, weil es kommt so rüber, als wenn Klimaschutz nur kompliziert ist.
- 25 I: Sie haben gerade noch gesagt, bei dem Jobticket, dass, wenn die Landesverwaltung oder die Ministerien da nicht vorangehen, können die anderen nicht mitziehen. Können Sie das noch mal kurz erklären?
- 26 B: Es gibt ein sogenanntes Besserstellungsverbot. Wenn man gewissermaßen im öffentlichen Dienst einen Tarifvertrag abschließt, dann hat man sich im Rahmen dieses Tarifvertrags zu bewegen. Und wenn der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst an bestimmter Stelle das nicht mit vorsieht, dann kann man das nicht einfach machen. Das heißt, an der Stelle ist die Verantwortung dann erstmal bei dem Ministerium, also dafür die Voraussetzungen zu schaffen. Aber wie gesagt, ich hatte vorhin darauf hingewiesen: Fachlich, auch klimaschutzfachlich gibt es tatsächlich auch durchaus eben kritische Aspekte, auch beim Jobticket. Das wollte ich nur andeuten. Da können Sie gerne Literatur, sich das mal ansehen. Es gibt da eine ziemliche Spannweite. Es ist keineswegs so ganz eindeutig, dass das so ein toller Weg ist.
- 27 I: Haben Sie eine Einschätzung, welche weiteren Maßnahmen, die so in Richtung Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf den Umweltverbund zielen, so in den nächsten Monaten bis Jahren in die Diskussion kommen werden und wer sich da –
- 28 B: (*lacht*) Also Hellseher bin ich nicht. Also ich kann mir das eigentlich nur so vorstellen, dass wir den Mobilitätsbedarf mittel- und langfristig dadurch reduzieren können, dass man insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung die Integration von Arbeit und Wohnen deutlich stärker nach vorne stellt. In der Vergangenheit haben wir im Prinzip die Pendlermobilität betont. Also im Außenbereich die Schlafstätten geschaffen und irgendwo in Industriegebieten Arbeitsplätze. Die Arbeitswelt hat sich aber deutlich weiterentwickelt und früher war es so, dass die Industriegebiete aufgrund der Emissionen separat entwickelt worden sind mit großem Abstand zu Schlafstätten oder Wohnstätten. Und das ist heute in vielen Fällen überhaupt nicht mehr erforderlich. Da ist einiges mittlerweile reichlich antiquiert und das muss neu gedacht werden. Und dazu kommt dann noch die Entwicklung entpersonalisierter Verkehrsmedien, also ein selbstfahrendes Auto. Das macht für einen Einzelnen keinen wirklichen Sinn. Es sei denn, er ist sehr reich. Sondern das macht dann Sinn, wenn es geteilte Mobilität mit hohem

Individualisierungsgrad gibt. Also das, was Moia oder so im Moment gerade in Hannover und Hamburg durchexerziert, ist im Prinzip eine Individualisierung des öffentlichen Verkehrs. Und das ist gleichzeitig ein Entwicklungsschlüssel. Das sehe ich als einen möglichen Trend. Ob er sich durchsetzen wird, davon verstehe ich zu wenig.

29 I: Dann würde ich jetzt zum Gebäudebereich kommen. Da gibt es in der Klimaschutzstrategie Maßnahmen, die auf Bestandsentwicklung zielen und darauf, kurze Wege zu schaffen – da sind wir schon genau bei dem, was Sie gerade am Ende angesprochen haben. Dann vielleicht auch mehr in Bezug auf Bestandsentwicklung: Aus welchen Gründen wurden denn diese Maßnahmen aufgenommen?

30 B: Die Bauwirtschaft ist historisch betrachtet der größte Emissionsfaktor. Das liegt nicht daran, dass man die Gebäude nutzt, sondern im Wesentlichen daran, dass man die Gebäude baut. Das heißt, Stichwort graue Energie. Das ist etwas, was sich mittlerweile als Erkenntnis auch durchsetzt. Vor dem Hintergrund, dass auch wir zunehmend ein auch wirtschaftlich getriebenes Kostenbewusstsein bekommen, das heißt, die Ressourcenverfügbarkeit wird natürlich immer schwieriger, immer eingeschränkter werden. Man merkt es am Rohstoff- und Baustoffmarkt, die Preise sind deutlich gestiegen. Das ist aus der Diskussion um Wohnungsknappheit und Wohnungspreise wieder allen Orten auch zu hören. Deshalb macht es natürlich erheblich Sinn, sich verstärkt dem Bestand zuzuwenden, den zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu kommt noch, dass wir enorme Reserven haben und jetzt bin ich wieder im Prinzip bei dem Begriff, den ich vorhin auch schon mal hatte: Mobilitätsbedarf. Mit zunehmender Flexibilisierung der Arbeitswelt ist tendenziell natürlich davon auszugehen, dass auch der Bedarf an Nichtwohngebäuden, in dem Falle Bürogebäude und Arbeitsstätten, der Raumbedarf rückläufig sein müsste. Das konnte man ja in der Corona-Zeit und unmittelbaren Folge auch ganz gut in der Praxis beobachten, dass viele Firmen tatsächlich Büroraum abgebaut haben. Das ist, glaube ich, auch in weiten Teilen ein guter Kompromiss mit der Arbeitnehmerschaft. Es ist eine Win-Win-Situation und ich glaube, dass die sich auch weiter durchsetzen wird in einem wie auch immer gearteten Rahmen. Genau können wir das natürlich nicht sagen. Wir haben für uns so den Eindruck gewonnen, dass so irgendwo die Hälfte Präsenz eine ganz gute Größenordnung ist. Ein guter Kompromiss ist zwischen Individualinteressen und Unternehmensinteressen. Aber das ist so vielleicht erst mal nur eine ungefähre Größe. Wissen wir am Ende erst, wenn wir es ein paar Jahre durchgehalten haben. Aber daraus resultiert natürlich, dass neuer Wohnraum, also neuer Büroraum, auch weniger attraktiv erscheint. Das ist kostenintensiv und von daher liegt natürlich die Überlegung schon nahe, Dinge umzunutzen. Und in der Landesverwaltung, und Sie kommen ja von der Strategie, ist natürlich genau dieser Gedanke dann auch der Leitgedanke gewesen, wenn es darum geht, tatsächlich Bestandsgebäude zu erhalten. Das ist die Erklärung dazu.

31 I: Auch da wieder die Frage, welche Akteursgruppen sich zu diesen Zielen oder zu diesen Maßnahmen positioniert haben. Was ist da so Ihre Wahrnehmung?

32 B: Die Architektenkammer Niedersachsen hat sich sehr deutlich positioniert und setzt sich für den Erhalt tatsächlich der Bausubstanz ein. Denkmalpflege logischerweise, die betonen sehr stark den Wert der Baudenkmale eben in puncto graue Energie. Darüber hinaus ist es die öffentliche Hand selbst, die sich fast durchgängig so positioniert hat. Die Bauwirtschaft selber, kann man sich leicht vorstellen, sieht das noch etwas anders. Aber darüber hinaus wüsste ich jetzt, ist nicht genau zu benennen.

33 I: Wie sieht es mit den kommunalen Spitzenverbänden aus in der Hinsicht? Haben Sie da eine Positionierung wahrgenommen, wie die das sehen?

- 34 B: Nein, eine offizielle Positionierung kenne ich nicht. Ich würde einfach mal davon ausgehen, dass es so ähnlich ist wie auf Seiten der Landesregierung. Im Kommunalbereich muss man einfach wissen, dass die Situation sehr individuell ist. Es gibt da sehr fortschrittliche Kommunen, die da sich auch sehr anspruchsvoll positioniert haben. Und bei anderen spielt das Thema eben in Abhängigkeit der politischen Konstellationen vor Ort keine Rolle. Das ist das Spannungsfeld und da ist dann oftmals auf der Ebene der Verbände recht schwierig, eine gemeinsame Position zu finden. Man muss sich ja auch fragen, warum. Welchem Zweck sollte das jetzt dienen?
- 35 I: Wurde bei der Erstellung vom Klimagesetz und von der Klimaschutzstrategie erwogen, noch weitere Maßnahmen aufzunehmen, die in Richtung Bestandsentwicklung und kurze Wege schaffen zielen, die aber dann im Endeffekt nicht aufgenommen wurden? Haben Sie da was in Erinnerung?
- 36 B: Hm. (...) Nein, kann ich nicht sagen.
- 37 I: Und wurde erwogen, auch Maßnahmen aufzunehmen, die nicht nur auf die Förderung von Bestandsbau, sondern aktiv auf eine Reduzierung von Neubau zielen und/oder auf eine Reduzierung des Flächenbedarfs pro Kopf? Weil das sind ja auch so zwei Stellhebel, die oft im Suffizienzbereich und im Gebäudebereich genannt werden. War das mal in der Diskussion?
- 38 B: Das ist nach wie vor in der Diskussion. Aber das ist in der untergesetzlichen Diskussion. Mit anderen Worten, auch der NLBL, das ist der Niedersächsische Betrieb für Bauen und Liegenschaften, der hat auch ein eigenes Leitbild, und da spielt das durchaus eine Rolle. Auch der Landesrechnungshof hat selbst an der Stelle eine Vorbildfunktion eingenommen. Die haben ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Das können Sie bei uns auf der Website auch finden. Wir haben das da auch bekannt gemacht.
- 39 I: Das heißt, dass der Rechnungshof für sich selbst sagt, wir bauen nicht mehr neu? Oder dass er vorgibt, es soll –
- 40 B: Da steht nicht: "Wir bauen nicht mehr neu". Das würde niemand formulieren, sondern man wird sagen, es muss das Bestreben sein, den Raumbedarf zu reduzieren. Und das kann man ja nur sinnvoll denken, wenn man das Thema Mobilität, Homeoffice, mobile Arbeitswelt zusammendenkt.
- 41 I: Das heißt aber, auf Ebene der Landespolitik, also jetzt außerhalb des Rechnungshofes, aber in der politischen Diskussion in den Ministerien oder im Landtag, nehmen Sie da wahr, dass das Thema Reduzierung des Flächenbedarfs pro Kopf, also der Wohnfläche auch, dass das diskutiert wird?
- 42 B: (...) Nein, ich würde sagen, allenfalls indirekt. Die Diskussionen, die geführt werden, beziehen sich im Augenblick vorrangig zum Beispiel auf die Niedersächsische Bauordnung, wo es darum ging, eben Hürden abzubauen, wenn es darum geht, Wohnraum zu schaffen. Da würde ich sagen, da kann man auch das Gegenteil reininterpretieren. Je nachdem, wie man das sehen will.
- 43 I: Haben Sie eine Einschätzung, woran das liegt, dass diese zwei Themen, Neubau reduzieren und Wohnfläche pro Kopf reduzieren, dass darüber nicht so viel gesprochen wird?
- 44 B: Das sagte ich ja gerade. Das ist das Thema Wohnkosten. Also 50 % der Bevölkerung sind Mieter. Die Mieten schießen durch die Decke. Da können Sie mit dem Suffizienzthema an der Stelle keinen Blumentopf gewinnen. Und das ist die Erklärung. Wobei ich es schon schlaue fände, und das versuchen wir jetzt gerade als Agentur, uns zu

erschließen, das Thema: "Wohnraumbedarf durch neue Wohnformen reduzieren". Das heißt, es ist ein, wenn man so will, nichtstofflicher Ansatz. Da gibt es tatsächlich schon einige gute Beispiele dafür. Mehrgenerationenwohnen beispielsweise. Oder im Landkreis Lüneburg der Verein Mehrgenerationenwohnen. Die haben tolle Projekte, die auch Leuchtturmcharakter haben. Oder "Alt gegen Jung" ist so eine Tauschaktion, wo ältere Leute ihre Häuser verlassen, weil ihnen die Häuser zu groß sind. Das funktioniert aber nur, wenn von Seiten der Kommune auch Alternativen angeboten werden, die auch kostenmäßig passen. Häufig ist es so, dass natürlich der neue Wohnraum viel kleiner und trotzdem teurer ist. Und das kann ich niemandem verkaufen. Das sind alles so Dinge. Die müssen aber weiter gedacht werden. Da sehe ich auch unsere Aufgabe drin. Solche praktisch völlig andere Perspektiven mal einzunehmen. Weil wir kriegen das nicht mit der reinen Baudiskussion diskutiert, das führt kein Stück weiter.

45 I: Gibt es da noch mehr Schwierigkeiten, auf die Sie stoßen bei diesen zwei Themen, einmal Wohnungstauschangebote und Mehrgenerationenwohnen oder mehr gemeinschaftliches Wohnen generell?

46 B: Wenn Sie mal schauen, also es gibt da natürlich die verschiedensten Formen. Manche sind auch absolute Praxis und Standard, sind aber in dem Kontext gar nicht im Bewusstsein. Ein Wohnheim ist auch nichts anderes, das ist aber bereits etabliert, Seniorenwohngemeinschaften, das sind alles Modelle, die heute zusehends natürlich in die Diskussion kommen, auch aufgrund der wirtschaftlichen Not. Aber nicht nur deshalb. Heute Morgen habe ich gerade noch in der Zeitung gelesen, in Niedersachsen leben 40 % der Bevölkerung im Singlehaushalt. Das hat nicht nur Klimafolgen, sondern insbesondere psychologische Folgen. Da kann man sehen, auch da gibt es Potenzial für Win-Win. Ich glaube, wir müssen die Dinge ganz anders denken. Jeder mit seiner Schiene, hier Treibhausgasreduktion und der andere Wohnraum schaffen, nein, das muss zusammengedacht werden. Das ist aber nicht ganz so einfach, wie es sich sagt. Weil das hat auch viel mit Mindset zu tun. Und ein Mindset zu verändern ist etwas, was viel Zeit braucht und eine breite Unterstützung.

47 I: An welche Stellen denken Sie da, wo sich vor allem das Mindset verändern müsste?

48 B: Ich weiß gar nicht, ob ich das so ganz spezifisch sagen könnte. Einerseits sind es gesellschaftliche Megatrends, die man da mal genauer durchdenken muss. Es gelingt ja bestimmten Marktakteuren immer wieder, neue Produkte zu platzieren und Megatrends zu nutzen. Die gleichen Mechanismen müssten sich eigentlich auch für unsere Sache identifizieren lassen. Genau das ist es, wo ich denke, dass wir da noch viel mehr hingucken müssen. Das ist auch etwas, was sich in letzter Zeit auch so als Erkenntnis auch hier zunehmend durchsetzt. „Durchsetzt“ ist zu viel gesagt, der Gedanke reift langsam. Weil es ist nicht so ganz klar, weil man muss etwas anzubieten haben. Das ist aus meiner Sicht das ganz große Problem bei der Suffizienzdiskussion. Der Gedanke ist grundsätzlich von der Logik her leicht nachvollziehbar. Nur, wer so ein bisschen psychologisch geschult ist, stößt auch ganz schnell auf die Hürden. Das hat ganz viel mit Evolutionsgeschichte zu tun, mit der Architektur unseres Gehirns. Wir ticken eben ein bisschen anders. Das aber jetzt richtig anzugehen, auszutarieren, das ist eine große Herausforderung. Ich glaube, da liegt aber der Schlüssel.

49 I: Können Sie das noch kurz ausführen mit den psychologischen Barrieren, auf die man stößt, mit der Evolutionsbiologie?

50 B: Um es ganz einfach zu sagen, wir sind evolutionär so gepolt, wenn es was zu fressen gibt, dann wird gefressen. Und zwar so viel wie möglich. Weil man nicht weiß, wo man

das nächste kriegt. So sind wir evolutionär geprägt. Und zu sagen, weniger zu essen, weil es gesünder ist, das gelingt nur mit viel Disziplin. Diese simple, sehr simple Logik, die ich jetzt – das ist ja nur ein Beispiel. Lässt sich aber wunderbar übertragen auf ganz viele Anwendungsbereiche. Und das ist ein ganz großes – Die Hirnforschung, das können Sie bei Herrn Roth zum Beispiel nachlesen. Das ist ein Hirnforscher aus Bremen, der sich auch mit dieser Frage mal beschäftigt hat. Der hat das sehr schön auf den Punkt gebracht: Sex sells. Das ist bekannt. Das ist eine Marketing-Erkenntnis, die eigentlich immer der Treiber ist. Das heißt, Sie haben auf der Ebene im Prinzip es relativ leicht, Aufmerksamkeit zu finden. Wenn Sie sich der Sachlogik zuwenden, dann kommen Sie immer mehr zum rezenten Teil des Gehirns, wo die Logik verankert ist. Die Logik wird aber immer vom Stammhirn überreguliert. Das heißt, und das sind so Mechanismen, da muss man sich einfach mal ein bisschen mit der Psychologie, mit der Neurowissenschaft beschäftigen und dann versteht man, wo die Probleme beim Thema Suffizienz liegen. Das ist sehr schwer zu überwinden.

- 51 I: Haben Sie eine Idee, was Möglichkeiten wären, diese psychologischen Barrieren anzugehen oder die irgendwie zu adressieren?
- 52 B: Nee, das ist eine Frage, mit der wir uns gerade beschäftigen. Trendsetting ist im Prinzip so ein Schlüsselwort. Wie macht man Trendsetting? Wie nutzt man Megatrends? Das ist genau das, womit man sich näher beschäftigen muss und das werden wir wohl auch tun. Aber wir kommen gewissermaßen so im Klimaschutz so eher aus der aus der Sachschiene. Und wir müssen jetzt lernen, dass das eben längst nicht ausreicht.
- 53 I: Haben Sie so gewisse gesellschaftliche Megatrends im Kopf, sozusagen als Beispiel, wenn Sie jetzt davon sprechen?
- 54 B: Nutzung der künstlichen Intelligenz ist ein Megatrend. Digitalisierung ist ein Megatrend, deswegen haben wir beispielsweise so ein Projekt "Klimaschutz durch Smart Cities" kreierte, um das zu transportieren. Um davon, um ehrlich zu sein, auch zu lernen. Weil wir es gar nicht so ganz genau wissen, aber das war erstmal eine These, mit der wir da reingegangen sind. Das sind so die Megatrends oder eben, wenn es um das Wohnen geht, da haben wir jetzt gerade einen sehr starken Trend oder eine starke Diskussion um Vereinsamung. Das ist ein Schlüssel, könnte ein Erfolgsschlüssel für uns sein, das Thema "neue Wohnformen" zu platzieren. Das sind alles Aspekte, die dabei eine große Rolle spielen.
- 55 I: Sie haben vorhin davon gesprochen, dass man das vielleicht mehr zusammendenken müsste, diese verschiedenen Argumente, die es da gibt, also Wohnraum schaffen, Einsamkeit, Klimaschutz und dass das oft leichter gesagt ist als getan. Und dass es eine Frage des Mindset sei. Ich habe mich da noch gefragt: Ist das was, wo Sie sagen, auf Ebene der Entscheidungsträger oder in den Ministerien oder in der Gesellschaft generell oder alles davon? Also wo, glauben Sie, hakt es da, dass diese verschiedenen Anliegen und Themen nicht zusammengedacht werden?
- 56 B: Das kann man, glaube ich, nicht so ganz eindeutig zuordnen. Ministerien sind Teil der Administration. Die Administration hat als erste Aufgabe, Gesetzgebung umzusetzen. Das heißt, die Gesetzgebung kommt aus dem politischen Raum. Und diese Kette muss man immer zusammen sehen. Es macht wenig Sinn, zu sagen, der Politiker oder das Ministerium. Das muss überall ansetzen. Wo man es am wirksamsten tut, ist sehr fein zu differenzieren. Es gibt Dinge, wenn man das Glück hat, über die Gesetzgebung einzuwirken, dann hat man natürlich einen systemischen Ansatz gefunden. Das bedarf aber der Mehrheitsfähigkeit. Damit Mehrheiten gebildet werden können, brauchen Sie

Bewusstsein in der Bevölkerung, das sich ja auch ausdrückt. Da muss ein Politiker drauf reagieren. Da haben sie immer die Wechselbeziehung. Es ist zu einfach zu sagen, es muss an der und der Stelle – Es ist ein gesellschaftliches Phänomen, um das es geht. Und deswegen muss man das integral denken. Alles andere macht keinen Sinn.

57 I: Haben Sie auch hier in Bezug auf diese Suffizienzmaßnahmen im Gebäude, Bestandsentwicklung, Neubau reduzieren, Wohnfläche reduzieren pro Kopf, eine Einschätzung, welche weiteren Maßnahmen da in die Diskussion kommen könnten?

58 B: Also die, an die ich denke, die hatte ich schon genannt. Also Shared Uses so als Stichwort. Das kann man natürlich in verschiedensten Bereichen versuchen, zur Anwendung zu bringen. Ob das Energieerzeuger sind, das ist im Moment gerade eine Diskussion, es können aber auch gewisse Verkehrsmedien sein, also Shared Economy wäre ein Schlüssel. Der hat am Ende aber immer das Problem, dass es nicht besonders marktfreundlich ist, um es mal vorsichtig auszudrücken. Und da haben wir so ein paar Systemhürden, die auch schwer zu überwinden sind.

59 I: Ja. Was meinen Sie mit nicht besonders marktfreundlich?

60 B: Wenn Sie alle Autos teilen, dann, sag ich mal, nur durch zwei teilen, haben sie nur noch die Hälfte, so einfach ist das (*lacht*). Das heißt, man braucht ein anderes Marktmodell. Und daran hapert es noch ganz gewaltig. Und wenn wir keine Geschäftsmodelle haben, dann fragt man sich, "Wer soll es denn machen?". Ich glaube, das sind noch mal ganz eigene Herausforderungen. Da kann man die Komplexität des Ganzen erkennen. Es ist wirklich sehr komplex.

61 I: Haben wir noch irgendwas vergessen oder gibt es irgendwas, wo Sie sagen, das würden Sie gerne noch speziell hervorheben? Was, worüber jetzt nicht gesprochen wurde?

62 B: Nein, also ich denke, das war schon ein ziemlicher Rundumschlag. (*lacht*)

63 I: Ja, dann vielen Dank nochmal für die Zeit. Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen die Ergebnisse, also die Bachelorarbeit am Ende zuschicken, wenn Sie das interessiert.

64 B: Ja, würde mich sehr interessieren.

65 I: Ja, dann mache ich das.

## Interview 5

Durchführung: 14.06.2024

1 I: Ist es in Ordnung, dass ich dieses Gespräch aufzeichne und die Aufnahme dann nach der Analyse wieder lösche?

2 B: Ja, das ist in Ordnung. Da bin ich total mit einverstanden.

3 I: Sehr schön. Ich dachte, wir sprechen einmal ganz kurz allgemein über Klimagesetz und Klimastrategie und dann würde ich erst über den Verkehrssektor sprechen, so eine Viertelstunde oder was, und dann noch mal die zweite Viertelstunde über den Gebäudesektor, und dann wären wir fertig.

4 B: Da ist es wichtig, von wegen Erwartungsmanagement, dass das zwei Bereiche sind, die ganz maßgeblich auch die Bundespolitik betreffen, wo der Bund im Grunde den Rahmen setzt. Das sind beides keine Themen, wo wir den großen Rahmen setzen, sondern eher was, wo wir uns mit anschließender Gesetzgebung und/oder Verordnungen und Erlassen sozusagen dran entlanghangeln müssen oder das ausfüllen müssen. Es gibt

eigene Gesetzgebung eher in anderen Bereichen, wie zum Beispiel das Windgesetz, Beteiligungs-gesetz usw. Genau die beiden genannten Themen, das sind die beiden größten, die auch der Klimarat der Bundesregierung kritisiert hat vor einer Woche, wozu wir uns positioniert haben, weil das eben die dicksten Klopfer sind und auch in der Reihung Verkehr und dann Gebäude bzw. Wärmewende. Wärmewende können wir viel tun, Verkehr bedingt.

5 I: Ja, das ist schon mal gut so als Rahmen zu wissen. Niedersachsen hat seit 2020 ja dieses Klimagesetz, das letztes Jahr auch noch mal überarbeitet wurde und auch eine Klimaschutzstrategie von 2021, die auch letztes Jahr evaluiert wurde. Inwiefern warst du denn an der Erstellung bzw. an der Überarbeitung der beiden Dokumente beteiligt oder auch der Landtag im Allgemeinen?

6 B: Ganz maßgeblich war ich daran beteiligt, vor allem an dem Klimagesetz an sich. Das war ein Fraktionsgesetz, das heißt, wir haben das auch eingebracht in die Plenarsitzung, in den Landtag. Wir haben unglaublich viel daran gearbeitet vorher. Und, was ganz großartig ist, wir haben auch einen Umweltminister, der sehr daran interessiert ist, die Expertise der Abgeordneten mit einzubinden. Und ja, dieses Gesetz gibt es schon länger, auch mit Verfassungsrang, also Klimaschutz ist in der Verfassung mit verankert worden. Aber das Gesetz war ein Rahmengesetz, was sehr viel Inhalt noch vertrug und jetzt maßgeblich und massiv noch mal ausformuliert worden ist, ausgestaltet worden ist, und zwar auch sämtliche Sektoren in den Blick nehmend und die Strategie noch mal in den Blick nehmend und auch ergänzend. Das heißt, es ist jetzt ein ernst zu nehmendes vollumfängliches Gesetz, was vorher more or less eigentlich den Rahmen gesetzt hat.

7 I: Und wie sah das bei der Strategie aus? Inwiefern war da die Legislative mit beteiligt?

8 B: Da waren wir auch mit dran beteiligt. Wobei das tatsächlich was ist, was die Landesregierung im Wesentlichen trägt, die Klimastrategie für die Landesregierung auch in die Verwaltungsstrukturen mit einwirkend diskutieren und auch beschließen muss. Da sind wir zwar dran beteiligt in der Debatte, aber das ist nicht wie bei dem Gesetz, dass wir das im Plenum beschlossen hätten, sondern das liegt auf einer anderen Ebene. Die Klimastrategie ist auch was, was – im Gegensatz zu dem Gesetz, was natürlich auch noch mit einer Öffnung des Gesetzes und Änderungsanträgen, was Anfang des nächsten Jahres '25 passieren wird, da werden wir das Gesetz noch mal anfassen, und zwar mit Bezugnahme auf die Wärmewende wird das Gesetz dann noch mal evaluiert und ergänzt. Aber im Grunde genommen ist das feststehende Rechtsfestschreibung. Das ist bei der Strategie anders. Die Strategie ist eine sich fortlaufend wandelnde Idee dahin, wo wir uns auch immer unter Berücksichtigung der aktuellen Ereignisse und auch des Zuwachses der Erneuerbaren und den Blick auf die verschiedenen Sektoren usw. – sozusagen ein ständig anzupassendes Konstrukt. Deswegen diskutieren wir da auch weiter. Deswegen fällt es mir so ein bisschen schwer, zu sagen: "Das ist jetzt die Strategie". Strategie muss sich an Gegebenheiten anpassen. Und darüber diskutieren wir ja. Da betrachten wir auch, das hat auch was damit zu tun, wie sind wir haushalterisch aufgestellt? Wie viel Wandel kann angestoßen werden in den Fachverwaltungen? Was kann da tatsächlich umgesetzt werden? Kriegen wir zum Beispiel die PV auf die Dächer der Verwaltung? Können wir Wärmedämmung vornehmen? Kriegen wir Effizienz gerade gesteigert? Das kann mit Blick auf die nicht besonders gute Steuerprognose nur sukzessive erfolgen. Trotzdem sehen wir immer, wo wollen wir hin, was ist der Ist-Stand? Welche Rahmenbedingungen haben wir, die sich auch beständig wandeln, auf Bundesebene, und wir passen stetig unsere Strategie daran an. Gleichzeitig macht man eine Strategie, das ist schon so, dass man Ziele formuliert, die haben wir formuliert und festgeschrieben, also

unsere Klimaziele. Wie wir dabei hinkommen, das ist einem beständigen Wandel unterworfen.

9 I: Okay, dann würde ich auch direkt in den Bereich Verkehr übergehen. Wenn man sich das Klimagesetz anschaut, dann steht da drin, dass der Umweltverbund gestärkt werden soll. Auch die Strategie enthält einige Maßnahmen, die darauf abzielen, ÖPNV zu steigern, den Zugverkehr generell, Radverkehr, Fußverkehr usw. Kannst du erläutern, aus welchen Gründen dieses Ziel und diese Maßnahmen aufgenommen wurden?

10 B: Der Verkehr ist der Bereich, der noch am wenigsten Emissionsreduktion aufweist, wo aber viel möglich ist durch Verkehrsberuhigung, durch Steuerung hin zu weniger Individualverkehr, zu mehr ÖPNV, gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln hin zu auch Steigerung der Qualität von Fahrradwegen, von anderen Mobilitätsformen, die ganze Lastenrad-Initiativen usw. Da ist ja viel in Bewegung, was auch aus bürgerschaftlichem Engagement hin sich entwickelt und auch an Innovationskraft und so ganz viel drin und möglich. Und das aufzugreifen war uns ein großes Anliegen. Nun sehen wir auch, dass Verkehrspolitik – Stichwort, beispielsweise, breit akzeptiert eigentlich, Tempolimit 130 auf Autobahnen usw. – eine bundespolitische Debatte ist und wir einen nicht besonders ambitionierten Verkehrsminister derzeit haben, der, wohl wissend, dass sein Haus für einen Bereich zuständig ist, der sehr viel Emissionen verursacht und damit den Klimawandel anheizt, gibt es relativ wenig Entgegenkommen von der FDP, von dem Verkehrsminister Wissing, da irgendwas dran zu ändern und seinen Sektor mit den entsprechenden Sektorzielen, die angelegt waren im Klimaschutzgesetz der Bundesregierung, tatsächlich mal anzugehen. Ganz im Gegenteil, der verhandelt in die Richtung, das alles weiter aufzuweichen, um diese Bringschuld ein Stück weit loszuwerden. Das ist was, was wir auf landespolitischer Ebene nicht steuern können. Insofern steuern wir in dem Maße, in dem wir das können. Verkehrsberuhigte Bereiche, Aufwertung von Naherholungsraum, den man aber auch zu Fuß oder per ÖPNV erreichen kann. Carsharing-Modelle gibt es schon ewig, aber diese Ideen weiterzuentwickeln, Attraktivität zu steigern für andere Verkehrs- oder Mobilitätsformen usw. Was sich nicht zuletzt auch niederschlägt – allerdings ist das dann im urbanen Raum häufig einfacher durchzusetzen, weil wer entweder gehandicapt ist und deswegen auf motorisierten Individualverkehr angewiesen ist oder aber auch einfach lange Wege hat im ländlichen Raum, der kann nicht so einfach umsteigen, weil wir überhaupt nicht in der Lage sind, auch nicht finanziell, in dem Maße Angebot bereitzustellen, wie es wünschenswert wäre oder sogar kostenfrei, wie andere Länder das ja teilweise durchaus machen, da sind wir in Anführungszeichen "noch nicht" angekommen oder es ist mit den derzeitigen Mehrheiten so nicht umzusetzen. In Niedersachsen gibt es aber auch so urbane Oasen, wo viel möglich ist, wie zum Beispiel gerade der Bürgerentscheid in Göttingen deutlich macht mit dem Radentscheid, wo mehrheitlich die Menschen sich dafür ausgesprochen haben, dass die Verwaltung und die Ratsmehrheit, bestehend dort aus SPD, CDU und FDP, dazu angehalten sind, das Geld in die Hand zu nehmen, jetzt mehr für den Radverkehr zu machen, für einen sichereren Radverkehr. Da rein mündet das und genau an solchen Initiativen, mit denen wir viel im Gespräch sind, docken wir an, indem wir alles, was in den Blick genommen werden kann, auf landespolitischer Ebene versuchen zu tun. Was uns nicht enthebt – und dafür haben wir ja auch – finde ich, auch zu Recht, und gleichwohl ist es schwierig – in der Zivilbevölkerung, in der Gesellschaft irgendwie auch Ärger gekriegt und es wurde auch breit diskutiert – was uns nicht enthebt, bereits beschlossene Straßenbauprojekte oder Umgehungsstraßenprojekte wie der Südschnellweg, die auf Bundesebene verankert sind und beschlossen waren, auch lange bevor wir rot-grün hier regiert haben, die umzusetzen. Weil wir da Rechtsverpflichtungen haben und

Bundesbeschlüsse, aus denen wir überhaupt nicht rauskommen. Man muss mit Altlasten leben, die man umzusetzen hat, weil es eben auch entsprechende Rechtsnormen usw. gibt. Gleichzeitig kann man versuchen, alles zu tun, was man auf Landesebene steuern kann. Mit dem vorhandenen Geld, was endlich ist.

11 I: Wie ist es denn in Bezug auf diese Maßnahmen, die darauf abzielen, den Umweltverbund zu stärken, kannst du da einen Überblick geben, welche Akteursgruppen sich wie zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert haben und mit welcher Begründung?

12 B: Ne, kann ich im Grunde schlecht, weil ich keine Verkehrspolitikerin bin. Also ich bin da ja nicht zuständig für in der Fraktion. Das hat natürlich was mit dem Klimagesetz zu tun. Aber in den Detaildiskussionen, wer da wie sich positioniert, außer dass ich natürlich jetzt mitkriege im Rahmen Südschnellweg usw. so hochkochende Konflikte, wie sich die Klimabewegung zum Beispiel gegen Straßenbau positioniert und für mehr geteilte, also gemeinschaftlich genutzte, Mobilitätsformen einsetzt. Oder wie sich die Umweltverbände auch hinter diesem Anliegen versammeln, Verkehrsverbände und mehr sinnvolle Wegeführung usw. in die Wege zu leiten. Da gibt es ja gerade auch in der Stadt Hannover sehr viele Initiativen, die sich dahinter versammeln. Auch alte, die man so kennt. ADFC, die sind ja zum Beispiel auch da sehr hinterher und so, da haben sich viele zusammengeschlossen. Aber die Detaildiskussion im Verkehrsbereich kenne ich an der Stelle nicht, weil ich einfach nicht im Wirtschaftsausschuss sitze, wo das sozusagen das Thema ist. Unser mobilitätspolitischer Sprecher ist [Name]. Da würde sich vielleicht auch sogar noch mal eine Rücksprache lohnen. Wenn er das irgendwie einrichten kann, würde der das bestimmt auch tun, da noch mal zu ergänzen.

13 I: Ich frage trotzdem nochmal pro forma: Was ist deine Wahrnehmung, wie der aktuelle Stand bei der Umsetzung ist von Maßnahmen, die auf die Stärkung des Umweltverbundes zielen?

14 B: Wo wir genau stehen, kann ich nicht sagen. Aber ich weiß, dass es Konfliktlinien gibt. Das hat auch mit politischen Mehrheiten zu tun, wo dann kommunal umgesetzt werden soll. In der Stadt Hannover zum Beispiel geht der grüne Oberbürgermeister Belit Onay massiv voran, hatte eine Idee auch entwickelt und vorgestellt zu Stadtbegrünung und eben Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Raumes dadurch. Und dieses verkehrspolitische Konzept wurde aber konterkariert von unter anderem dem ehemaligen Koalitionspartner, der die Koalition darüber hinweg aufgekündigt hat und jetzt mit wechselnden Mehrheiten agiert, der SPD. Die haben aber auch – das ist gar keine Entschuldigung, sondern nur eine Feststellung, weil ich das total beknackt finde – aber die haben eine – also auf Hannover-Ebene, nicht zu verwechseln mit der landespolitischen Ebene, also das sind kommunale Auseinandersetzungen – die haben aber auch einfach eine andere Historie als Autofahrerpartei, die SPD. In der Stadt Hannover sieht man gerade, wie sich an Ideen zur Verkehrsberuhigung und einem Verkehrskonzept wirklich auch Koalitionspartner entzweien. Weil es immer noch sehr viel Beharrungskräfte gibt und gleichzeitig die Notwendigkeit des Wandels deutlich sichtbar wird und an dieser Problematik sich da trefflich gestritten wird. Was bedauerlich ist, weil eigentlich alle die Problematik erkannt haben. Umso besser ist es dann – und das ist die erste Stadt Deutschlands, wo das der Fall ist – wenn so ein Radentscheid wie der in Göttingen, also eine allgemeine Verpflichtung der Verwaltung und Mehrheitspolitik vor Ort dazu, jetzt mehr zu tun, da über die Bürger initiiert und dann auch beschlossen wird, das ist ganz großartig. Deswegen wird es auch so gefeiert in den sozialen Medien und so, weil das die erste Stadt ist, wo das überhaupt durchgesetzt wurde jetzt.

- 15 I: Inwiefern beeinflussen so lokale Initiativen, wie jetzt der Radentscheid, auch die Landespolitik?
- 16 B: Sowohl Wirtschafts- als auch Umweltminister haben sich sehr direkt dazu geäußert, wie positiv das zu sehen ist usw. Wir Grüne sagen, dass wir – das steht auch im Koalitionsvertrag und wir haben es auch in unserem eigenen Programm drin – mehr Elemente der direkten Demokratie fördern wollen und wir das begrüßen. Wir haben den Radentscheid in Göttingen auch maßgeblich unterstützt. Weil ich das großartig finde, wenn sich in einer Zeit, in der immer mehr Individualisierung um sich greift und Menschen vielleicht auch eher dazu einen Anreiz sehen, sich um ihre eigenen Belange zu kümmern – nicht alle, aber vielen geht es so – oder auch einfach gucken müssen, "wo sie bleiben" in Führungszeichen, finanziell und so, und sehr viel Zeit mit Arbeit und teilweise mehreren Jobs verbringen, weniger Zeit haben, sich für das Gemeinwohl und die gemeinschaftliche Weiterentwicklung, den Wandel einzusetzen, den wir brauchen als Gesellschaft. Wenn das dann doch passiert wie in Göttingen, dass eine Initiative in diesem Fall wie Göttingen Zero so viele Akteure hinter sich vereint und das schafft, das so zu bewerben und so deutlich zu machen, dass wir Wandel brauchen in dem Bereich, dann finde ich das erst mal total großartig. Da gibt es viele Initiativen, die genau dafür werben, in dem Bereich, der so emotionsbelastet ist, weiter zu kommen. Und da natürlich dann auch die Frage von Selbstbeschränkung in den Raum stellen, von wegen Suffizienz, einfach auch die Grenzen des Wachstums zu akzeptieren und sich zu überlegen, braucht denn jetzt jeder ein Auto? Für den urbanen Raum kann man das ganz klar mit "Nein" beantworten. Das kann man auch steuern, indem man sagt: „Die Parkplätze werden nicht mehr überall immer vorgehalten oder müssen vorgehalten werden". Deshalb ganz interessant ist gerade unsere Beschlusslage, wir haben eine neue NBauO, Niedersächsische Bauordnung, wo drinsteht, dass die Stellplatzpflicht entfällt. Bei Neubau. Das ist für den ländlichen Raum – Sicherlich müssen Vermieter:innen das vorhalten, dass man irgendwo ein Auto parken kann, weil man muss ja Mobilität gewährleisten können. Das ist aber im urbanen Raum nicht nötig, dass da jeder ein Auto hat. Und dann muss natürlich das entsprechende Angebot mit S- und U-Bahn und oder Bus oder guten sicheren Fahrradwegen entsprechend gewährleistet werden. Das ist dann die andere Seite der Medaille.
- 17 I: Wurde, als die Klimaschutzstrategie erstellt wurde, auch erwogen, noch weitere Maßnahmen aufzunehmen, die in Richtung Stärkung Umweltverbund gehen, die dann am Ende aber nicht aufgenommen wurden? Erinnerst du dich da an was?
- 18 B: Nee, konkret nicht, aber es gab Debatten um weitere Maßnahmen auch anderer Bereiche. Wir haben uns darauf geeinigt, dass wir das nicht überfrachten und dass wir eher – von wegen, ist permanent im Wandel begriffen – das noch nachschärfen oder ergänzen, wenn wir merken, dieses oder jenes muss aber aufgenommen werden, weil die Dringlichkeit zunehmend in den Fokus rückt oder so. Das gilt für alle Bereiche, also alles, was auch die Strategie adressiert. Also im Grunde einmal durchdekliniert, das ganze Klimagesetz.
- 19 I: Du hast jetzt ja gerade auch schon so ein bisschen über Verkehrsvermeidung gesprochen. Ich wollte das auch noch mal explizit ansprechen. Wurde da erwogen, dass man nicht nur diese Verkehrsverlagerung als Ziel aufnimmt, sondern auch sagt, wir wollen explizit Wege und Verkehre vermeiden, zum Beispiel durch sowas wie Homeoffice und andere Maßnahmen?
- 20 B: Homeoffice ist in vielen Berufen in Maßen sinnvoll, aber möglicherweise nicht komplett. Was dann möglicherweise nicht enthebt, ein Vehikel zu haben oder zu nutzen. Weil auch im menschlichen Zusammenleben, in der Gesellschaft, ein sich Begegnen enorm

wichtig ist und dass auch ein riesiger Wert ist, sich nicht zu vereinzeln komplett. Soweit Homeoffice, was weiß ich, Care-Arbeit besser möglich macht, Familienverbände stärkt und möglicherweise Verkehre reduziert, prima. Aber es ist, und da gibt es mittlerweile eine ganz gute Übersicht und Studienlage, auch nicht gut, jedenfalls in vielen Bereichen – in manchen ist das absolut möglich, außer Sondertermine komplett im Homeoffice zu arbeiten – aber in vielen Bereichen auch nicht. Man muss auch dafür gemacht sein, als Mensch, der ein geselliges Wesen ist, dann komplett für sich alleine in seinem Kämmerchen vor dem Rechner zu sitzen. Ich zum Beispiel genieße das sehr, dass ich mit dem ÖPNV, nämlich mit dem Zug, zu meinem Arbeitsplatz hier nach Hannover fahren kann. Relativ flott. Das ist natürlich ein Privileg, das weiß ich auch, dass ich das kann. Aber ich genieße das sehr, weil Politik zum Beispiel lebt vom Austausch. Und zwar auch von der Begegnung gegenüber, von der auch nonverbalen Kommunikation.

21 I: Hast du eine Einschätzung, welche weiteren Maßnahmen im Bereich Verkehr, die man unter Suffizienz fassen könnte, also eben vor allem Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung –

22 B: Verkehrsvermeidung im Bereich weniger Straßenbau. Was wir auch wissen, ist, dass Straßenbau Verkehre anreizt. Da ist immer die Frage, vermeidet man Mobilität generell? Ich würde sagen, ne, das ist gar nicht unbedingt unser Ziel, weil in Bewegung zu sein ja auch nichts Schlechtes ist, auch von wegen körperlicher Gesundheit, aber eben vermehrt – Stichwort Radschnellwege usw. – auch Anschlüsse zu schaffen und Verbesserungen zu schaffen im Radwegenetz, was aber auch – und das ist ja auch klar, der Realität muss man ins Auge sehen – vor allem für urbane Räume halt irgendwie attraktiv ist und gut ist. Sicherlich fahren auch, wenn Leute einpendeln und wohnen in einem Dorf, was irgendwie drei Kilometer weiter ist von so einer Großstadt wie Hannover, dann mag das eben auch mit dem Rad bewältigbar sein oder mit einem E-Bike oder sowas. Aber für Menschen mit größerer Anfahrdauer, die sind dann auf Bus und Bahn angewiesen. Und insofern also durch den Ausbau von Fahrradinfrastruktur zum Beispiel, das machen wir auch im Rahmen dessen, was wir können, Instandhaltung und Ausbau. Und ansonsten sich zu überlegen – Also Instandsetzung von Straßen auf jeden Fall, aber müssen es immer noch mehr Straßen mit der entsprechenden Versiegelung usw. sein. Wir als Grüne sagen, "Nein, brauchen wir eigentlich nicht". Die Erreichbarkeit, die Erschließung unseres Landes mit Mobilitätsmöglichkeiten, mit Wegen, mit Straßen ist hoch genug.

23 I: Du hast vorhin schon kurz das Thema Finanzen angesprochen. Kannst du das nochmal ausführen, welche Rolle personelle und eben finanzielle Ressourcen des Landes spielen in dem Sektor?

24 B: Wir haben Steuerschätzungen, die nicht dazu anhalten, sehr optimistisch zu sein. Wir werden versuchen, die Vereinbarungen des Koalitionsvertrags, die wir mit dem damaligen Blick auf die Haushaltslage getroffen haben, einzuhalten und da die großen Projekte zu bearbeiten in dieser Legislatur. Wir werden darüber hinaus, und das betrifft alle Bereiche und eben auch Verkehrs- und Mobilitätspolitik, keine oder sehr kleine Spielräume nur haben, um noch da irgendwo drüber hinaus was zu tun. Das ist bitter, nicht wünschenswert und das kann sich verändern in dem Moment, wenn wir eine bessere Steuerprognose kriegen und wenn es konjunkturellen Aufschwung gibt und dadurch mehr Geld in der Kasse. Aber gesagt ist das keinesfalls und das ist größer als wir auf landespolitischer Ebene, das hat was mit bundespolitischer Ebene zu tun, das hat – wir sind immer im europäischen Kontext unterwegs – generell damit zu tun, wie floriert der Handel, auch übergeordnet und welche Prognosen und Wachstumsmöglichkeiten gibt es für die Wirtschaft, jedenfalls wenn man in dieser Systemik, die man auch immer mal prüfend

anschauen kann, des Kapitalismus sich orientiert. Und das tun wir alle, weil wir auch alle noch keine bessere Idee hatten als die freie Marktwirtschaft. Gleichzeitig kann man das natürlich immer wieder auch kritisch betrachten.

25 I: Dann würde ich einmal weitergehen in den Bereich Gebäude. Da ist es so, dass man in der Klimaschutzstrategie auch einige Maßnahmen findet, die auf das Thema Bestandsentwicklung abzielen und auch darauf, kurze Wege zu schaffen, das ist so ein bisschen die Schnittstelle Gebäude, Stadtentwicklung, Verkehr –

26 B: Geschosswohnungsbau oder auch Aufbau auf Bestehendes usw. Also Nachverdichtung ist ein Stichwort. Eben nicht zu sehen, dass man immer mehr versiegelt. Das ist das, was wir anstreben als Landesregierung, Nachverdichtung zu schaffen, da wo möglich und da wo mit dem Denkmalschutz verträglich, und nicht wie die Axt im Walde irgendwie absurden Neubau auf alte Fachwerkhäuser drauf zu setzen, sondern dort, wo möglich. Das ist auch das, wo wir hin müssen. Wir haben nur bedingt Fläche, wir haben gewaltige Flächenkonkurrenzen in unserem Land, weil wir einen wachsenden Energiehunger haben nach wie vor. Man sagt zwar jetzt, die letzten Zahlen waren im Sinne von "Es hält sich so die Waage" und auch Corona und so hat noch mal auch Energienutzung ein Stück weit zurückgeführt und so, aber eigentlich erkennen wir auch mit zunehmender Digitalisierung usw. und Endgeräten, wo Menschen eben nicht nur mit einem, sondern gerne mal mit drei oder vier unterwegs sind, dass wir einen, mindestens im Strombereich, einen wachsenden Energiehunger haben als Gesellschaft und das heißt, dass wir zubauen müssen, erneuerbare Energie, und zwar PV, auch Freiflächen, nicht nur Aufdach. Und Wind. Dass wir gleichzeitig natürlich Flächen vorhalten müssen zur wirtschaftlichen Entwicklung, dass wir dem Naturschutz – Bundesnaturschutzgesetz wurde gerade angepasst – und Umweltschutz Rechnung tragen müssen, um gesundes Wasser, Böden usw., also die Ökosystemdienstleistungen aufrecht zu erhalten. Wir können nicht einfach alle Bäume abhacken, um Fläche zu gewinnen usw. Summa summarum müssen wir dahin kommen, dass wir mehr Verdichtung machen und dass wir weniger Flächenversiegelung und -verbrauch haben. Und daran arbeiten wir. Aber da ist noch ziemlich viel Luft nach oben.

27 I: Hast du da wahrgenommen, welche gesellschaftlichen Gruppen sich da wie positionieren, zu diesem Thema Bestandsentwicklung vor Neubau?

28 B: Eigentlich auch nur bei denen, mit denen ich zu tun habe. Auch da stecke ich nicht spezifisch drin, weil das auch im Wirtschaftsressort liegt und ich auch nicht zuständig bin an der Stelle, sondern der Baubereich und das ist auch Wirtschaftsministerium und Wirtschaftsausschuss. Das ist immer die Schnittstelle, wo ich mit meinen Kollegen zusammen arbeite. Deswegen machen wir viel zusammen. Transformationspolitik heißt eben auch, die Sektoren zusammen zu denken. Und wenn wir ein Klimagesetz machen, dann hat das enorme Auswirkungen auf den Bau und die verschiedenen anderen Bereiche und insbesondere auf den Wirtschaftsbereich. Und wenn der Wirtschaftsbereich, wie jetzt gerade, die NBauO relativ sportlich und schnell und auch im guten Sinne, finde ich, ändert, hat das natürlich Auswirkungen auf den Klimaschutz und (unv.). Da kriege ich dann halt immer – Welche Debatten kriege ich mit? Ich kriege Debatten mit mit den Umweltverbänden dazu, ich kriege Debatten mit von den verschiedenen Parteistrukturen, auch regional. Auch natürlich mit so Gruppen, mit denen ich qua Zuständigkeit viel zu tun habe. Dann sind das aber auch wieder End Fossil, also die Klimabewegung, Niedersachsen Zero, Göttingen Zero und so. Also die Strukturen, mit denen ich eh viel zu tun habe und mit denen rede ich natürlich auch über diese Themen. Es ist auch so, dass

wir beim Klimagesetz erstmalig auch Niedersachsen Zero in der Anhörung benannt haben. Das heißt, die waren Teil unserer Anhörung zum Klimagesetz.

29 I: War es auch mal in der Diskussion, explizit Maßnahmen aufzunehmen, die nicht nur darauf zielen, mehr Bestandsentwicklung, sondern auch explizit weniger Neubauten und – einmal das Thema Reduzieren von Neubauten und auf der anderen Seite Reduzierung des Flächenverbrauchs pro Kopf, was ja auch eine Riesenbaustelle ist.

30 B: Ja, das machen wir. Flächenverbrauch pro Kopf ist ein ganz schwieriges Thema, weil dieses Bedürfnis der Individualisierung und jeder kann sich im Rahmen seiner Möglichkeiten ausleben, wie er sie möchte, das ist schon ziemlich ausgeprägt in unserer, auch gerade deutschen, Gesellschaft. Und Menschen mit mehr Geld beanspruchen auch gerne einfach mal mehr. Was wiederum dazu führt, dass es auch Gentrifizierung gibt und eben die Verdrängung von Menschen mit weniger Kapital, die dann wieder verdrängt werden, häufig in Außenbereiche von zum Beispiel urbanem Raum, was dazu führt, dass dann vielleicht wieder auch die Außenbereiche wachsen und sich ausdehnen und so. Das ist eine schwierige Debatte und das kannst du politisch nicht einfach so einfangen. Und gleichzeitig für Modelle von gemeinschaftlichem Leben und Teilung von Ressourcen zu werben, das kann Politik durchaus. Von Generationenwohnen bis jung und alt zusammen bis – diese Projekte und Möglichkeiten gibt es auch. Und über Nachverdichtung zu sehen, dass man nicht neue Flächen versiegelt. Diese Ziele haben wir ja und die verfolgen wir auch. Aber es sind keine einfachen Diskussionen, weil es auch häufig Besitzstandswahrung gibt. Es gehört auch immer irgendwem, die Häuser auch in der Stadt, zum Beispiel, im urbanen Raum, und der/die muss entweder das eigene Kapital auch haben und die Einsicht, dass vielleicht noch Aufbau aufs eigene Haus sinnvoll ist und die Bereitschaft, dann auch den Lebensraum zu teilen. Das sind keine einfachen Diskussionen gesellschaftlich. Gleichzeitig kann halt natürlich Staat mit staatlichem Eigentum vorangehen, weshalb auch diese Entwicklung, eine eigene Landeswohnbau zu gründen von Rot-Grün, das ist ein Gedanke, der dem zugrunde liegt: Zu sagen, erstens bezahlbaren Wohnraum schaffen für Menschen mit vielleicht auch kleinerem Geldbeutel und zweitens eben auch solche Anreize zu setzen wie Geschosswohnungsbau, der effizient Raum nutzt. Und das entweder mit Abriss und Neubau, aber zumindest nicht mit unfassbar viel weiterer Versiegelung das einhergehen zu lassen.

31 I: Gab es da auch eine Diskussion drum – es gibt, glaube ich, zum Beispiel in Zürich von stadteigenen Immobilien Belegungsvorgaben für Wohnungen, dass man sagt, was weiß ich, eine Wohnung mit vier Zimmern, da müssen mindestens drei Leute drin wohnen oder sowas?

32 B: Nee, das gibt es meines Wissens nach nicht. Aber das ist eine Frage, die ich nicht abschließend beantworten kann. Da müsste ich meine Kollegen fragen, Ob das so ist und ob da Debatten zu geführt werden im Ausschuss, das weiß ich nicht. Kann sein. Aber wäre eigentlich mal eine interessante Frage. Ich schreib mir das mal auf, weil mich das auch interessiert. Bespreche ich mit meinem Kollegen [Name].

33 I: Gibt es irgendwas, was wir noch vergessen haben oder was du noch erwähnen würdest, was dir noch einfällt in Bezug auf was beeinflusst die Rolle von Suffizienz in der Klimapolitik in Niedersachsen?

34 B: Der Klimabeirat zum Beispiel. Wir werden zum Klimagesetz auch neben der Strategie auch noch einen Klimabeirat haben. Die Konzeption dessen, wie der Klimabeirat aussehen soll, das wird gerade verhandelt. Da spielen zum Beispiel Akteure wie Niedersachsen Zero auch eine Rolle, weil die ja frühzeitig mit eingebunden waren in den ganzen

Prozess und ich auch dafür werbe, auch im Umweltministerium, die mit einzubinden in so einen Klimabeirat. Um einfach die Anbindung an die Zivilgesellschaft und die zivilgesellschaftlichen Gruppen, die sich in dem Bereich auf den Weg gemacht haben und auch total tolles Fach-Know-How haben und Input leisten können, dass man die an so einer Stelle mitnimmt, dass die mit auch auf die Ziele oder den Pfad, den wir verfolgen, drauf gucken und sagen: "Ah, wir sind noch nicht so weit gekommen, schade. Vielleicht hier noch mal ein paar Hinweise, vielleicht kann man es damit beschleunigen". Weil Politik ist keine Insel. Oder sollte es zumindest nicht sein. Es ist total gut, wenn wir den Know-How-Austausch haben. Und wenn wir die Expertise bekommen. Und wenn – ich finde, immer das Wort "mitnehmen" so doof, also wenn die "mitgenommen" werden, das ist immer so ein bisschen despektierlich, als wären wir die, die immer entscheiden, in welche Richtung es geht. Klar, Politik setzt Rahmen für alle, das ist die Aufgabe von Politik. Aber wie entscheidend und großartig ist zum Beispiel die Klimabewegung und wie viel haben die bewegt? Auch gedanklich bei den Menschen. Deswegen denke ich immer eher so, auf Augenhöhe Strukturen zu schaffen, wo man miteinander diskutiert und sagt: "Okay, mit unserer Regulatorik, die Politik gesetzt hat, sind wir jetzt so und so weit gekommen, das reicht eigentlich noch nicht hin. Was können wir machen?". Also eine Offenheit mitzubringen. Der Klimabeirat spielt für mich da eine große Rolle, auch noch, wie wir da weiterkommen.

35 I: Ja, super. Ja, dann vielen Dank dir für deine Zeit. Ich würde mal die Aufnahme beenden.

## Interview 6

Durchführung: 01.07.2024

1 I: Ist es in Ordnung, wenn ich das Interview aufzeichne und die Aufnahme danach wieder vernichte?

2 B: Ja, ist in Ordnung.

3 I: Alles klar, großartig. Es gibt ja in Niedersachsen seit 2020 das Klimagesetz und das Gesetz wurde auch letztes Jahr noch mal überarbeitet. Und die Klimaschutzstrategie ist ja die neueste Fassung von 2021 und wurde letztes Jahr auch noch mal evaluiert. Können Sie vielleicht einmal beschreiben, inwiefern Sie an der Erstellung bzw. auch Überarbeitung dieser Dokumente beteiligt waren?

4 B: Ich bin erst seit [Jahr] im Landtag, war also an der Vorfassung des Klimaschutzgesetzes nicht beteiligt, sondern jetzt an der Novelle, und zwar als Oppositionspolitikerin. Das heißt, dass wir die Gesetzesvorlage im Umweltausschuss des Niedersächsischen Landtags bekommen haben und dann an der Beratung teilgenommen haben. Und dann werden Anhörungen durchgeführt, und wir haben am Ende der Beratung einen umfassenden Änderungsantrag zum Klimagesetz gestellt, weil wir nicht das Signal geben wollten, dass wir das Klimagesetz ablehnen, sondern weil wir auch damit verbunden dann unsere eigenen Änderungsvorschläge dazu auch noch mal festhalten wollten.

5 I: Ich weiß nicht, ob Sie das beantworten können, wenn Sie erst seit [Jahr] im Landtag sind, aber wissen Sie, inwiefern die Fraktionen oder der Landtag an der Klimaschutzstrategie auch beteiligt war? Weil das formal kein Gesetz ist, sondern dann eine Strategie der Regierung. Aber gab es da auch eine Auseinandersetzung mit im Landtag?

6 B: Ich glaube nicht. Aber ich kann es jetzt halt...ja.

- 7 I: Dann würde ich direkt zum Verkehrssektor kommen. Im Klimagesetz wird die Stärkung des Umweltverbundes als ein Ziel genannt. Und in der Strategie finden sich dann auch ein paar Maßnahmen, die auf dieses Ziel abzielen. Was ist Ihre Einschätzung, aus welchen Gründen dieses Ziel bzw. diese Maßnahmen aufgenommen wurden?
- 8 B: Die Sachen entstehen ja fachlich inhaltlich erstmal in den Ministerien. Die natürlich dabei auch Expertenwissen zurate ziehen oder auch beim Thema Verkehr auch mit den Kommunen, mit den kommunalen Spitzenverbänden im Gespräch sind. Und so entstehen in der Abwägung am Ende Maßnahmen, die dann in die Politik gelangen, um dann weiter diskutiert zu werden.
- 9 I: Haben Sie in Bezug auf diese Maßnahmen oder dieses Themenfeld Stärkung des Umweltverbundes mitbekommen, welche Akteur:innen sich da wie zu diesen Zielen und Maßnahmen positioniert haben und mit welcher Begründung?
- 10 B: Das kann ich Ihnen jetzt nicht sagen. Da müssten Sie tatsächlich mal tief ins Landtagsverwaltungsprogramm einsteigen. Oder die Empfehlung wäre vielleicht tatsächlich, ich weiß nicht, ob Sie das tun, auch mit Ministeriumsverantwortlichen zu sprechen.
- 11 I: Ja, habe ich. Also ich habe mit Verantwortlichen aus dem Umweltministerium gesprochen. Das Wirtschaftsministerium, da waren urlaubsbedingt keine Kapazitäten da. Aber das habe ich versucht.
- 12 B: Ich denke, da kriegen Sie zu dem Thema auf jeden Fall dann auch noch mal bessere Antworten.
- 13 I: Ich nehme ja aber mal an, dass Sie oder auch Ihre Fraktion auch eine Position haben zum Thema Stärkung des Umweltverbunds. Vielleicht können Sie darauf eingehen, wie Sie die Maßnahmen, die da jetzt auf der niedersächsischen Ebene getroffen wurden, wie Sie die einschätzen oder bewerten?
- 14 B: Es geht vom Prinzip her in eine gute Richtung, aber unsere Position ist, dass man gerade den ländlichen Raum nicht abhängen darf. Wir sind schon für die Reaktivierung beispielsweise von Bahnstrecken, wir sind auch für besseren ÖPNV in der Fläche. Aber man darf nicht vergessen, dass der Pkw nach wie vor im ländlichen Raum eigentlich unverzichtbar ist. Deswegen sind wir da für eine Ausgewogenheit auch der Maßnahmen. Ich bin auch kommunalpolitisch unterwegs. Ich komme aus der Stadt [Name]. Der Landkreis [Name] macht gerade ein umfassendes Projekt "Mobilität im ländlichen Raum". Man merkt jetzt schon am Anfang dieses Projekts, dass das zu Konflikten führt. Es ist beispielsweise so ein Anrufbus eingerichtet worden, und jetzt gehen die Taxiunternehmer auf die Barrikaden, weil dieser Anrufbus viel günstiger ist als die Taxiunternehmen und denen dann im Grunde das Geschäft abgräbt. Das sind alles Dinge, die man nachher abwägen muss.
- 15 I: Fallen Ihnen da noch weitere Konflikte ein, die auftreten in Bezug auf solche Maßnahmen?
- 16 B: Wenn man jetzt in die Städte guckt, Stadt [Stadtname] oder andere Großstädte, da haben wir natürlich eine unheimliche Konkurrenz um Fläche. Das ist so, wenn man sagt, man will den Radverkehr stärken, die Städte sind gebaut, wie sie gebaut sind, also bleibt am Ende auch da immer an vielen Stellen der Konflikt: Schränke ich den Autoverkehr ein zugunsten des Radverkehrs, indem ich beispielsweise Fahrspuren wegnehme oder auch sage, ich richte Busspuren ein. Und natürlich das Thema der Stellplätze, eine andere Alternative, um Platz zu schaffen, ist eben Stellplätze wegzunehmen. In der Diskussion

in der Bevölkerung ist es dann immer so: Oberflächlich gesehen wollen alle dann mehr Radverkehr und attraktivere Mobilität und mehr Platz und wenn man dann anfängt Parkplätze wegzunehmen, dann gibt es halt ein Riesentheater oder wenn die Leute im Stau stehen.

17 I: Wie erklären Sie sich das?

18 B: Ich glaube, das ist so eine kognitive Dissonanz. Das ist genauso, wie wenn man darüber redet, dass Fleisch aus artgerechter Tierhaltung den Leuten, wenn man sie fragt, auch ein bisschen mehr Geld wert ist zu bezahlen. Und wenn man dann in den Einkaufswagen guckt an der Ladenkasse, wird dann doch eben das günstigste Produkt gekauft.

19 I: Was im Klimagesetz und der Klimaschutzstrategie, aus meiner Sicht eher weniger vorhanden ist, sind jetzt Maßnahmen, die nicht nur auf eine Verkehrsverlagerung, sondern auch auf eine Verkehrsvermeidung abzielen. Ich habe mich gefragt, ob Sie oder Ihre Partei da eine Position haben, wie Sie dazu stehen oder ob das was ist, was sie auch mal besprochen haben oder wo mal erwogen wurde, irgendwie auch mehr den Fokus auf Verkehrsvermeidung statt nur auf Verlagerung zu setzen.

20 B: Äh, ehrlich gesagt nicht. *(lacht)*

21 I: Haben Sie eine Einschätzung, warum?

22 B: Da müsste man jetzt dann aber tatsächlich vielleicht auch noch mal unseren wirtschafts- und verkehrspolitischen Sprecher befragen. Ich weiß nicht, wie weit die im AK Wirtschaft bei diesen verkehrlichen Fragen unterwegs sind.

23 I: Eine Maßnahme wäre sowas wie, dass man mehr Homeoffice fördert, dass man auf diese Weise zum Beispiel versucht, dass Wege gar nicht erst zurückgelegt werden müssen. Ich weiß nicht, ob Sie da irgendwelche Diskussionen mal mitbekommen haben, um das ein bisschen konkreter an einer Maßnahme aufzuhängen, statt nur an diesem großen Begriff Verkehrsvermeidung.

24 B: Homeoffice im Zusammenhang mit Verkehrsvermeidung sicherlich nicht. Was natürlich schon im Rahmen von Corona und danach eine Rolle gespielt hat, aber nicht auf niedersächsischer Ebene, sondern im Bund, ist, durch steuerliche Maßnahmen Homeoffice attraktiv zu machen. Was dann als Nebeneffekt dazu auch führen könnte, dass die Leute Homeoffice eher in Anspruch nehmen.

25 I: Also die ursprüngliche Motivation dahinter war jetzt nicht, Verkehr zu vermeiden, sondern eher einfach generell Arbeitnehmer:innenrechte zu stärken.

26 B: Genau.

27 I: Ich würde noch mal eine Frage stellen zur Verkehrsverlagerung. Gibt es da Maßnahmen, wo Sie sagen, da geht Ihnen gerade das Klimagesetz, oder die Klimaschutzstrategie eher, nicht weit genug? Gibt es noch weitere Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund, die Ihnen da fehlen?

28 B: Was da im Grunde auch eine wirksame Maßnahme gewesen ist oder noch ist, ist das Deutschlandticket. Ich finde, das kommt da insgesamt zu kurz. Es liegt natürlich auch daran, dass das erst später eingeführt worden ist, aber im Grunde müsste es da von Bund und Ländern eine gemeinsame Kraftanstrengung geben, dass man dieses Ticket stärkt und vielleicht auch zu einem noch günstigeren Preis kommt, weil das auch nachweislich dazu geführt hat, dass mehr Menschen auf den Umweltverbund umgestiegen sind.

- 29 I: Haben Sie eine Einschätzung, welche weiteren Maßnahmen in Richtung Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung vielleicht in die Diskussion kommen könnten in den nächsten Monaten / Jahren und wer sich da wie positionieren könnte?
- 30 B: Letzten Endes ist der Instrumentenkasten klar. ÖPNV-Ausbau, Radverkehrsausbau, sichere Radwege in den Städten. Und ich glaube, es wird immer am Ende um diese Konfliktlinien gehen. Ländlicher Raum, wie binden wir den so an, dass es für den ländlichen Raum attraktiv wird, auf ÖPNV umzusteigen? Welche Lösungen machen wir da? Und eben in den Städten der Kampf um die Fläche.
- 31 I: Haben Sie dazu denn eine Idee, wie man mit diesen Konflikten gut umgehen kann? Oder wie diese Konflikte irgendwie so gelöst werden, dass am Ende beide Seiten zufrieden sind?
- 32 B: Letzten Endes erfordert das ganz viel Kommunikation. Und man muss sich wirklich dann auch vernünftige Masterpläne machen, Mobilitätskonzepte in den Städten machen, aber auch im ländlichen Raum und immer dann auch streckenbezogene Abwägungen dann treffen. Dass die Menschen merken, "Okay, es wird jetzt nicht nur kompromisslos für den Radverkehr was getan" – inzwischen fühlen sich die Fußgänger schon vernachlässigt, das ist auch ein Thema – dass man auch straßenbezogen guckt und routenbezogen: Was sind die Pendler Routen, die gut durchlässig sein müssen auch weiterhin für Pkw-Verkehr? Haben wir Nebenrouten, die man für den Radverkehr gut ausbauen kann? Wo kann man Fahrradstraßen einrichten? Dieses ganze Besteck. Was ich auch gut finde, sehen nicht alle in meiner Partei so, dass die sich jetzt geeinigt haben im Bund auf die Straßenverkehrsordnung, dass man beispielsweise als Kommunen mehr Möglichkeiten hat, auch Tempo 30 einzurichten. Weil das auch noch mal mehr Flexibilität bringt und auch mehr Sicherheit.
- 33 I: Dann würde ich einmal weitergehen zum Bereich Gebäude. Da gibt es ja in der Strategie einige Maßnahmen, die darauf abzielen, Bestandsentwicklung zu priorisieren und auch kurze Wege zu schaffen, was dann ja die Schnittstelle ist zwischen Verkehr und Gebäude. Haben Sie da eine Einschätzung, aus welchen Gründen diese Maßnahmen aufgenommen wurden?
- 34 B: Da sind wir auch bei Verkehrsvermeidung ein Stück weit. Es ist vielfach so, dass bei der Ausweisung neuer Baugebiete inzwischen auch Mobilitätskonzepte vorgelegt werden müssen von den Investoren, dass man im Grunde bei einem neuen Baugebiet die ÖPNV-Anbindung auch mitdenkt. Manchmal ist auch die Bushaltestelle und die Buslinie schon da, bevor die ersten Häuser gebaut sind. Dann geht es natürlich auch um Flächensparen. Das muss man auch sehen. Es ist ja generell ein großer Konkurrenzdruck über die Fläche und Flächenversiegelung ist eben im Sinne Klimaschutz und Nachhaltigkeit auch schlecht. Also versucht man durch eine Nachverdichtung im Bestand, durch höheres Bauen mehr Effizienz auch auf den Quadratmeter zu kriegen.
- 35 I: Haben Sie da mitbekommen, ob es zu diesen zwei Bereichen, Bestandsentwicklung und kurze Wege, welche Akteursgruppen sich da wie positioniert haben? Ist Ihnen da irgendwas aufgefallen?
- 36 B: Nee, ehrlich gesagt nicht. Aber wie gesagt, das war auch vor meiner Zeit.
- 37 I: Was ist so die Position Ihrer Partei bei den zwei Bereichen oder wie sehen Sie die politischen Maßnahmen, die da bisher beschlossen wurden in die Richtung?

- 38 B: Auch ein Weg in die richtige Richtung. Als CDU sind wir absolut dafür, flächenscho-  
nend mit den Ressourcen umzugehen. Auch im Sinne, wenn wir jetzt in den ländlichen  
Raum gucken, der Landwirtschaft. Deswegen sagen wir schon, dass man Innenentwick-  
lung vor Außenentwicklung machen soll, also in den Kommunen, Nachverdichtung, ge-  
nau.
- 39 I: Haben Sie mitbekommen, wie die Themen in den Kommunen besprochen werden oder  
wie sich kommunale Spitzenverbände dazu positioniert haben?
- 40 B: Ja. Dieses Thema Nachverdichtung ist auch in den Kommunen kein Konfliktthema  
mehr in dem Sinne, wenn man jetzt in die kommunale Verwaltung guckt. Aber auch da  
– jetzt redet die Kommunalpolitikerin – gibt es Konflikte dann auch immer mit betroffe-  
nen Bürgern. Das muss man einfach sehen. Wenn man hier in so einer Großstadt wie  
[Stadtname] mit einem geringen Flächenpotenzial, wo überhaupt noch was möglich ist,  
was macht und dann eben auch in die Geschossigkeit geht und sagt "Okay, wir machen  
dann viergeschossig", dann hat man immer Bürgerinitiativen, die das eben nicht wollen.  
Not in my backyard. Das ist dann so ein Riesenthema. Alle wollen Wohnraum, aber wenn  
es dann direkt in meiner Nachbarschaft ist, dann will man es dann doch nicht mehr.
- 41 I: Woraus genau speist sich dieser Widerstand?
- 42 B: Das eine Thema ist, dass man in den meisten Fällen, wo man noch ein Baugebiet  
macht in einer Stadt, irgendeine Art von Freifläche versiegelt. Da geht es dann darum,  
dass gesagt wird, "Okay, hier, unser Grünzug wird gestört oder unser kleines Wäldchen  
wird vernichtet" und so, das ist dann der Aspekt, der ist allerdings dann auch oft vorge-  
schoben, weil vielen geht es darum, dass sie sagen, "Mein Grundstück verliert an Wert,  
wenn daneben jetzt ein Mehrfamilienhaus steht. Mein Garten ist dann im Schatten". Sol-  
che Dinge stecken dann dahinter und zum Teil auch, weil man natürlich auch sehen  
muss, wir wollen vor allem auch sozialen Wohnraum schaffen, also bezahlbares Wohnen  
schaffen, dass manche auch echt einfach keine armen Menschen in ihrer Nachbarschaft  
wollen, weil sie Angst haben, dass sie dann da irgendwie, weiß ich nicht, selber vom  
Abstieg bedroht sind.
- 43 I: Das heißt, der Widerstand richtet sich zum einen einfach gegen den Neubau auf der  
grünen Wiese, aber auch gegen Aufstockungen oder sowas, weil dann möglicherweise  
so dieses Thema Garten im Schatten oder sowas, was Sie jetzt gerade meinten?
- 44 B: Genau.
- 45 I: Ich wollte sowieso noch fragen, wie sich generell zivilgesellschaftliche Akteure in  
dem Bereich positioniert haben. Jetzt mal abgesehen von Bürgerinitiativen vielleicht, die  
da "Not in my backyard"-mäßig unterwegs sind, nehmen Sie da auch noch andere Stim-  
men wahr?
- 46 B: Wenn man auf der Landesebene guckt, haben wir natürlich die Akteure aus dem Um-  
welt- und Naturschutz, deren Argumentation dann eben auch oft in Richtung der Bür-  
gerinitiativen geht, wenn es darum geht, und das ist ja auch ein wichtiges Thema, dass  
man in den Städten Freiluftschneisen freihalten muss oder Schutz der Artenvielfalt und  
solche Dinge. Da sind die dann unterwegs. Auf der anderen Seite hat man dann die Woh-  
nungswirtschaft, die am liebsten am wenigsten Standards haben möchte, um günstig  
bauen zu können. Das Gleiche gilt auch für die Bauwirtschaft.

- 47 I: Wie haben sich denn Expert:innen und Wissenschaftler:innen zu den Maßnahmen positioniert? Gab es da Stellungnahmen, dass sie mit einbezogen wurden oder so? Ist Ihnen da was in Erinnerung?
- 48 B: Da müsste man jetzt nochmal im Ministerium nachfragen, aber ich gehe fest davon aus. *(lacht)*
- 49 I: Gibt es in diesem Bereich Bestandsentwicklung und kurze Wege schaffen noch Maßnahmen, wo Sie sagen würden, da bräuchte es eigentlich noch mehr Maßnahmen?
- 50 B: Nee, im Moment eigentlich nicht. Man kann auch nicht alles über Landesregeln und -strategien machen, weil man schon sehen muss, dass die Kommunen vor Ort und die Verwaltungen vor Ort den besten Überblick haben, was bei ihnen wirklich wirksam sein könnte, weil die die Probleme oder die Herausforderungen, die vor Ort da sind, am besten kennen und man dann da auch weiß, an welchen Stellen kann man vielleicht noch steuern, was können wir machen. Es ist ja für die Stadt [Stadtname], ich bin auch im Umweltausschuss und im Verkehrsausschuss, da weiß man, wo immer viele Räder stehen, wo man weitere Radabstellmöglichkeiten schaffen muss, wo Gefahrenpunkte sind für den Radverkehr, wo man vielleicht auch durch Ad-hoc-Maßnahmen da was für die Radfahrer tun kann und so. Das kann jemand, der in Hannover sitzt, überhaupt nicht beurteilen.
- 51 I: Gibt es umgekehrt auch Sachen, wo Sie eher nach oben an Grenzen stoßen oder wo Sie sagen, das müsste eigentlich auf Bundesebene geregelt werden?
- 52 B: Das Wichtigste ist – und es gibt jetzt, ist jetzt gerade in Kraft getreten oder auf jeden Fall noch recht neu, ein Klimaanpassungsgesetz des Bundes. Ich glaube, dass man diese Rahmenbedingungen, auch den Werkzeugkasten durchaus oben festlegen kann. Natürlich nicht bis ins letzte Detail, aber das man das wirklich alles mal zusammenbindet. Und ich glaube, das große Problem am Ende ist das Geld. Also weil die Maßnahmen sind alle bekannt. Da kommt auch nicht mehr irgendwie eine großartige Neuerung für irgendwas. Aber letzten Endes auch um die Städte klimagerecht umzubauen, dass man hier auch was für Hitzeschutz macht usw. usw. das braucht, kostet einfach Milliarden. Also gibt uns die Kohle und dann machen wir das in der Stadt [Stadtname]. *(lacht)*
- 53 I: Und wie sieht es finanziell auf Landesebene aus? Ist es da auch schon ein Problem?
- 54 B: : Ja, das ist dasselbe Problem. Man muss ja sehen, dass jede Vorgabe, die das Land macht, oder auch der Bund, darauf geprüft werden muss, ob sogenannte Konnexität ausgelöst wird. Das heißt, wenn ich in ein Landesgesetz was reinschreibe, was die Kommunen Geld kostet, dann muss ich da eben den Kommunen auch den entsprechenden Ausgleich zahlen. Und dementsprechend bleibt man da oftmals auch im Vagen, um diese Konnexität eben nicht auszulösen. Die Konnexität ist jetzt halt ausgelöst worden durch die Vorgabe, dass jede Kommune einen Klimaschutzmanager braucht. Und dann muss eben das Land auch die Kohle dafür bezahlen, dass die Kommunen diese Leute einstellen können. Weil diese Aufgabe ja zusätzlich ist. Und genau das ist dann eben die Abwägung, die dann auch ein Landesgesetzgeber an der Stelle trifft. Dann hört sich vieles schön an, aber am Ende... ja.
- 55 I: Dann habe ich mich noch gefragt, ob auch erwogen wurde, mal Maßnahmen aufzunehmen, die explizit auf eine Reduzierung von Neubau zielen bzw. auch auf eine Reduzierung des Flächenbedarfs pro Kopf. Ist das ein Thema, was in der Landespolitik diskutiert wird?

- 56 B: Da muss man jetzt tatsächlich aus dem Bereich Klimaschutz raus und rein gucken in die gerade beschlossene Novellierung der Bauordnung. Und ich glaube, dass das da ein Thema war. Aber das ist tatsächlich [Name des wirtschaftspolitischen Sprechers], der dieses Thema durchgeforstet hat.
- 57 I: Haben Sie trotzdem eine Position zu diesem Thema Neubau und Wohnfläche pro Kopf reduzieren?
- 58 B: Also Wohnfläche pro Kopf reduzieren nicht. Aber wir sind natürlich ganz klar dafür, dass man im Bestand saniert. Das ist die große Aufgabe und da bin ich mir sicher, das müsste man jetzt [Name des wirtschaftspolitischen Sprechers] noch mal verifizieren, dass auch in der Bauordnung jetzt neue Regelungen geschaffen wurden, die es auch noch mal erleichtern, Gebäude beispielsweise aufzustocken. Dass man leichter auf Bestandsgebäude noch mal ein, zwei Stockwerke draufsetzen kann, um so zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, ohne eben komplett neu bauen zu müssen.
- 59 I: Das heißt aber, das sind jetzt alles eher Maßnahmen, die darauf abzielen, die Bestandsentwicklung zu erleichtern und keine Maßnahmen, die jetzt aktiv Neubau unterbinden oder erschweren, zum Beispiel durch ein Flächenmoratorium oder sowas.
- 60 B: Ja, genau, aber das ist – Gut, das ist jetzt Landesebene, also Wirtschaftsministerium, SPD-geführt. Aber wir als CDU sind eigentlich immer dafür, weniger zu verbieten, sondern eher Anreize da zu setzen, wo wir wollen, dass sich was entwickelt. Am Ende gibt es auch Rahmenregelungen, da muss man ins Bundesnaturschutzgesetz gucken, die in die Richtung gehen. Wenn man beispielsweise sieht, dass die sogenannten Kaltluftschneisen gestärkt worden sind im Bundesnaturschutzgesetz. Das heißt natürlich, das muss ich in der städtebaulichen Planung dann auch berücksichtigen.
- 61 I: Was vermuten Sie denn, wie die Bürger:innen reagieren würden auf Maßnahmen, die eher auf eine Reduzierung von Neubau und des Flächenverbrauchs pro Kopf abzielen.
- 62 B: Ich glaube, das würden die Bürger jetzt gar nicht so direkt erstmal merken. Also kann ich jetzt nicht sagen. Man muss ja auch folgendes sehen: Die Stadt [Stadtname] ist sehr beschränkt. Wir machen hier kaum noch oder nur noch wenig Neubau. Das führt natürlich dazu, dass insbesondere junge Familien, die sich Eigentum schaffen wollen, abwandern. Die wandern hier in den Speckgürtel, in die Landkreisgemeinden, wo sie die Chance haben, noch ein Eigentum zu bauen. Ein Einfamilienhaus oder eine Doppelhaushälfte oder was man dann eben als junger Mensch sich so vorstellt.
- 63 I: Das heißt, solche Maßnahmen würden auch Kommunen unattraktiver machen oder könnten dazu führen, dass Leute abwandern.
- 64 B: Ja, genau. Das wird zum Beispiel dann – Wir haben ein großes Arbeitskräfteproblem und ein Fachkräfteproblem. Wir wollen natürlich in den Städten auch attraktive Wohnbedingungen anbieten, auch für Leute, die hier dann arbeiten sollen, für junge Menschen, die Familie gründen wollen und alles. Das macht natürlich eine Stadt unattraktiver, wenn man in dem Bereich nichts findet bzw. nur zu unbezahlbaren Preisen. Ein Reihenhaus in der Stadt [Name] kostet jetzt 600.000 €. Ein kleines.
- 65 I: Im Bereich Gebäude und diese Themenfelder, die wir angeschnitten haben – Bestandsentwicklung, kurze Wege, Reduzierung von Flächenverbrauch – was glauben Sie, welche Maßnahmen werden da so in naher Zukunft vielleicht noch in die Diskussion kommen?

- 66 B: Ein Thema, worüber man kaum spricht – oder vielleicht auch, das eine ist ein bisschen ruhiger wieder geworden – Wenn wir richtig was rausholen wollen noch mal im Bereich Emissionsvermeidung, -verminderung, müssen wir wirklich großflächig den Bestand sanieren. Damit ist begonnen worden, aber wenn man sich gerade im Mehrfamilienhausbereich die Baujahre anguckt der Gebäude, die wir haben, kommt ein großes Problem auf uns zu, was Asbest angeht. Weil in dem Zeitraum, wo Asbest noch erlaubt war, ganz viele Gebäude im Bestand entstanden sind. Wenn das großflächig angepackt wird, wird das möglicherweise zum Thema werden, weil das Sanierungskosten extrem teuer macht. Und dann am Ende auch die Frage ist, inwieweit können solche Kosten dann nachher auf Mieter umgelegt werde. Stichwort bezahlbares Wohnen oder auch generell energetische Sanierung. Und zweiter Punkt, wenn wir jetzt in den Mehrfamilienhäusern an die Heizungen ran müssen, Stichwort Wärmewende – Da wird sich also auch sukzessive etwas verändern müssen. Das ist im Einfamilienhausbereich und im Reihenhausbereich relativ einfach. Im Mehrfamilienhaus, gerade bei den Älteren, ist es schwierig. Und teuer.
- 67 I: Haben wir noch was vergessen oder gibt es irgendwas, was Sie noch erwähnen oder speziell hervorheben würden, worüber wir jetzt noch nicht gesprochen haben?
- 68 B: Ja, vielleicht mal eine politische Sache jetzt aus der Novellierung des aktuellen Klimaschutzgesetzes in Niedersachsen, wo man auch die Klimaziele verschärft hat und auch beispielsweise die Ausbauziele für erneuerbare Energien. Die hat man dann zwar in der Formulierung windelweich formuliert, aber nach außen merkt das natürlich keiner. Und ich persönlich glaube – oder halte wenig davon, dass man Ziele formuliert, die unrealistisch sind. Und die sind halt unrealistisch. Und ich glaube, man merkt jetzt schon, auch wenn man auf die Ergebnisse der Europawahl guckt, dass eigentlich dieses überambitionierte Aufschreiben von unrealistischen Zielen am Ende die Menschen enttäuscht. In dem Fall jetzt die jüngere Generation, die dann gemerkt hat, auch auf der Bundesebene, dass im Grunde das, was erst versprochen wurde, alles gar nicht eingehalten werden kann. Weil natürlich auch immer eine Abwägung, andere Themen auch genauso eine Rolle spielen, seien es sozialpolitische Themen oder wirtschaftspolitische Themen. Und deswegen wäre eigentlich mein Wunsch, dass man mit einem realistischen Antritt losläuft, dass man guckt, okay, auch mit welchen Maßnahmen kann ich am meisten erreichen, dass man die konsequent umsetzt, dass man dafür auch Geld ausgibt und vor allem, dass man den Leuten reinen Wein einschenkt am Ende.
- 69 I: Dann noch mal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben. Wenn Sie wollen, schicke ich Ihnen gerne das Transkript des Gesprächs und / oder die Bachelorarbeit am Ende zu, wenn Sie wollen. Und wenn Sie noch irgendwelche Fragen hätten, jetzt zu dem Vorhaben oder was auch immer, dann wäre jetzt noch die Zeit dafür.
- 70 B: Ja, alles gut. Also ich meine, so viel konnte ich ja jetzt nicht beitragen.
- 71 I: Ich fand, da war schon viel Interessantes dabei. Es ist wirklich spannend, die Einblicke zu bekommen. Also es ist total in Ordnung, dass dann irgendwelche Detailfragen vielleicht nicht beantwortet werden.
- 72 B: Ja, okay, da bin ich ja beruhigt. Also wie gesagt, sehen Sie zu, dass Sie dann aus den entsprechenden Fachreferaten in den Ministerien noch mal Ansprechpartner kriegen. Weil die können Ihnen auch genau sagen, mit welchen Lobbyverbänden und so die gesprochen haben. Und, wenn es vielleicht gelingt, mit meinem Kollegen [Name des wirtschaftspolitischen Sprechers] noch mal in Austausch zu kommen, weil ich glaube, dass dieses Thema der Niedersächsischen Bauordnung auch im Zusammenhang mit dem

Klimaschutz ein ganz wichtiges ist. Und die Niedersächsische Bauordnung ist ja auch als Bestandteil der Novelle des KlimaG verändert worden. Also Solardachpflicht als Stichwort oder Solarpflicht auf Parkplätzen und so.

73 I: Ja, dann versuche ich das noch mal, das merke ich mir auf jeden Fall. Dann vielen Dank.

74 B: Ja, gerne. Schicken Sie mir gerne am Ende die Arbeit, das interessiert mich. Da würde ich dann gerne mal einmal quer drüber gucken, was daraus geworden ist. Und das Transkript jetzt brauche ich nicht. Ich lese das Endergebnis dann.

75 I: Ja, perfekt. Dann mache ich das so.

76 B: Tschüss!

## Interview 7

Beantwortung per Mail am 26.07.2024

*Antworten in kursiv*

1 Bereich Verkehr

2 1. Im Niedersächsischen Klimagesetz wird die Stärkung des Umweltverbunds als ein Ziel genannt. Die Niedersächsische Klimaschutzstrategie enthält auch einige Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels.

3 a) Aus welchen Gründen wurden dieses Ziel bzw. diese Maßnahmen aufgenommen?

4 *Die Stärkung des Umweltverbunds ist ja keine neue Idee, sondern besteht seit den 1980er Jahren. Ein Verbund aus verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie bspw. ÖPNV, Fahrräder und Carsharing trägt zur Reduzierung des Individualverkehrs bei und ist bestens geeignet die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen. Die Stärkung des Umweltverbunds ist dabei von Bedeutung ebenso wie viele andere Maßnahmen auch.*

5 b) Inwiefern wurde bei der Erstellung und Evaluierung der Klimaschutzstrategie erwogen, weitere in diese Richtung gehende Maßnahmen aufzunehmen? Wenn ja: Warum wurden sie nicht aufgenommen? Wenn nein: Warum nicht?

6 *Bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Klimaschutzstrategie wurden im Laufe der Zeit mannigfaltige Maßnahmenideen diskutiert und umgesetzt, angestoßen oder abgelehnt. Da die Bemühungen des Landes um die Umweltpolitik nicht erst in dieser Legislatur, sondern weit früher angefangen haben, ist es leider nicht möglich hier eine komplette Auflistung aller je diskutierten Maßnahmen darzustellen, geschweige denn eine Pro/Contra Liste daraus abzuleiten.*

7 c) Welche Widerstände oder Bedenken gab es gegen die Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?

8	<i>Siehe b)</i>
9	<i>Grundsätzlich lässt sich aber sagen, dass wir im Rahmen der politischen Debatten immer eine Kosten/Nutzen Analyse durchführen. Dabei spielen viele Faktoren eine Rolle, wie beispielsweise die soziale Verträglichkeit. Es muss natürlich in dem begrenzten finanziellen Rahmen, der uns als Land zur Verfügung steht immer abgewogen werden welche Maßnahmen gefördert werden können.</i>
10	d) Welche Herausforderungen oder Probleme gibt es bei der Umsetzung der Maßnahmen?
11	<i>Bei der Beratung von Parlamentsinitiativen in den Ausschüssen werden bereits mögliche Problemstellung identifiziert und vor Beschluss im Plenum behoben um eine möglichst reibungslose Umsetzung zu gewährleisten. Durch sich verändernde Rahmenbedingungen können bei der Umsetzung einzelner Vorhaben jedoch stets neue Hürden auftreten, welche zum Zeitpunkt der Abstimmung im Plenum noch nicht sichtbar waren. Häufig treten diese Probleme in besonderen Einzelfällen auf und können daher nicht vollumfänglich in die parlamentarischen und politischen Debatten widerspiegelt werden. Abgesehen von den unter c) beschriebenen Problemen ist die Landesregierung für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig – sozusagen das operative Geschäft. Da hier nicht jedes Detailproblem Gegenstand einer parlamentarischen politischen Debatte sein muss, können wir auch hier keine vollumfängliche Antwort geben.</i>
12	<i>Natürlich gibt es aber eine andauernde Evaluation von getroffenen Maßnahmen, Gesetzen, etc. Es gehört zum politischen Geschäft, dass Gesetze immer wieder angepasst und verändert werden müssen. Das gilt natürlich nicht nur für den Umwelt-, sondern für alle Bereiche. Das von Ihnen angesprochene Klimagesetz beispielsweise ist auch bereits in dieser Legislatur novelliert worden, genau wie zuletzt die Niedersächsische Bauordnung vor der Sommerpause in diesem Jahr.</i>
13	2. Inwiefern wurde bei der Erstellung und Überarbeitung des Klimagesetzes und der Klimaschutzstrategie erwogen, auch Verkehrsvermeidung als Ziel aufzunehmen bzw. Maßnahmen aufzunehmen, die auf Verkehrsvermeidung abzielen (z.B. die Förderung von Homeoffice)? Wenn ja: Warum wurden sie nicht aufgenommen? Wenn nein: Warum nicht?
14	<i>Wie bereits erwähnt handelt es sich beim Klima- und Umweltschutz um eine absolute Querschnittsaufgabe. Es gibt deshalb auch bei jedem neuen Gesetz standardmäßig eine Prüfung von zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt.</i>
15	<i>Zum konkreten Punkt: Eine „Verkehrsvermeidung“ ist nicht zwangsläufig das Kernziel. Natürlich ist das ein Punkt. Aber es sollte nicht das Ziel der Politik sein die Mobilität einzelner Gruppen zum Erliegen zu bringen. Unsere Bemühungen richten sich deshalb zur Zeit eher in zwei unterschiedliche andere übergeordnete Maßnahmen:</i>
16	1. die Stärkung des ÖPNV und SPNV

17	2. die Förderung von klimaneutralen oder klimafreundlicheren Antriebsmöglichkeiten (Bsp: Elektromobilität)
18	<i>Gerade in diesem Bereich kommt aber noch eine weitere politische Ebene mit dem Bund hinzu. So ist die wahrscheinlich größte Stärkung des Personennahverkehrs der letzten Jahrzehnte das Deutschland Ticket, wofür sich auch Niedersachsen schwerpunktmäßig beim Bund eingesetzt hat. Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen in den letzten Monaten auch über verschiedene politische Initiativen die Reaktivierung alter Bahnstrecken beschlossen oder zuletzt auch einen umfänglichen Antrag zur Automobilität ins Verfahren gebracht.</i>
19	<i>Homeoffice wird ja bereits gefördert, beispielsweise durch entsprechende steuerliche Entlastung. Hierbei darf aber nicht vergessen werden, dass 1. Homeoffice nicht in allen Erwerbsarbeiten möglich ist (medizinischer Sektor, Handwerk, Agrar, etc.) und 2. Auch die Aufgabe der einzelnen Betriebe ist. Als Politik können wir Unternehmen ja nicht vorschreiben welche Regelungen sie in Bezug auf Homeoffice treffen oder nicht.</i>
20	3. Was schätzen Sie, welche (weiteren) auf Verkehrsverlagerung oder -vermeidung abzielenden Maßnahmen in die Diskussion kommen werden? Wer wird darauf zustimmend / ablehnend reagieren und warum?
21	<i>Das ist spekulativ. Prinzipiell wird die rot-grüne Koalition weiterhin auf einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wie eine Förderung von alternativen Antriebsmöglichkeiten im Individualverkehr setzen wird. Dabei bleibt auf absehbare Zeit die größte Herausforderung der effiziente Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.</i>
22	<u>Bereich Gebäude</u>
23	1. In der Klimaschutzstrategie gibt es einige Maßnahmen, die auf Bestandsentwicklung und die Schaffung kurzer Wege abzielen.
24	a) Aus welchen Gründen wurden dieses Ziel bzw. diese Maßnahmen aufgenommen?
25	<i>Es ist nicht ganz klar, was mit der Schaffung kurzer Wege in diesem Zusammenhang gemeint ist. Die Fokussierung auf die Bestandsentwicklung hat aber zweierlei Gründe: Zum Einen gibt es hier ein großes Potenzial bei der energetischen Sanierung von Gebäuden, was für die Erreichung der Klimaziele essentiell ist und zum Anderen ist der Umbau im Bestand wesentlich kostengünstiger und mit weniger bürokratischem Aufwand möglich als ein Neubau.</i>
26	b) Inwiefern wurde bei der Erstellung und Evaluierung der Klimaschutzstrategie erwogen, weitere in diese Richtung gehende Maßnahmen aufzunehmen? Wenn ja: Warum wurden sie nicht aufgenommen? Wenn nein: Warum nicht?

- 27 *Ob oder welche Maßnahmen ggf. im Rahmen der Erstellung der Klimaschutzstrategie diskutiert, aber dann verworfen wurden, können wir an dieser Stelle nicht genau sagen. Prinzipiell gilt hier aber das Gleiche wie im Verkehrssektor beschrieben. Eine Abwägung der Kosten und Nutzen unter Berücksichtigung diverser Faktoren.*
- 28 c) Welche Widerstände oder Bedenken gab es gegen die Aufnahme dieser Ziele und Maßnahmen?
- 29 *Keine Widerstände bekannt.*
- 30 d) Welche Herausforderungen oder Probleme gibt es bei der Umsetzung der Maßnahmen?
- 31 *Siehe oben.*
- 32 2. Inwiefern wurde bei der Erstellung und Überarbeitung des Klimagesetzes und der Klimaschutzstrategie erwogen, Maßnahmen aufzunehmen, die auf eine Reduzierung von Neubauten oder die Reduzierung des Flächenbedarfs pro Kopf abzielen? Wenn ja: Warum wurden sie nicht aufgenommen? Wenn nein: Warum nicht?
- 33 *Nicht im Rahmen der Klimaschutzstrategie, aber im Rahmen der NBauO wurde eine Erleichterung für den Bau von tiny houses geschaffen. Ansonsten wird der Flächenbedarf ja auch allenfalls bedingt politisch gesteuert. Wenn Sie ein Grundstück kaufen, steht es Ihnen ja prinzipiell im Rahmen des geltenden Bebauungsplans der jeweiligen Kommune frei da ein großes Einfamilienhaus oder ein Mehrparteienhaus zu bauen.*
- 34 3. Was schätzen Sie, welche (weiteren) auf Bestandsentwicklung, die Schaffung kurzer Wege, die Reduktion von Neubauten oder des Flächenbedarfs pro Kopf abzielenden Maßnahmen in die Diskussion kommen werden? Wer wird darauf zustimmend / ablehnend reagieren und warum?
- 35 *Viele der angesprochenen Themen sind längst politisch beschlossen und befinden sich auch schon in der konkreten Umsetzung. Es kommt immer auf die einzelne Maßnahme an, wer darauf mutmaßlich zustimmend oder ablehnend reagieren wird. Das Abstimmungsverhalten bzgl. einzelner Initiativen kann in dem niedersächsischen Parlamentsdokumentationssystem (NILAS) eingesehen werden.*
- 36 *Ich persönlich würde aber vermuten, dass besonders im gesamten Wohnungs- und Bau-sektor Maßnahmen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels und der ausufernden Bürokratie zentrale Punkte sein werden.*