

Fridays for Future auf lokaler Ebene: Aktivität und Stärke der Ortsgruppen in deutschen Städten

Wolfgang Haupt, Janne Irmisch, Peter Eckersley & Kristine Kern

Haupt, W., Irmisch, J., Eckersley, P. & Kern, K. (2023). Fridays for Future auf lokaler Ebene: Aktivität und Stärke der Ortsgruppen in deutschen Städten. In J. Pollex und A. Soßdorf (Hg.), *Fridays for Future. Einordnung, Rezeption und Wirkung der neuen Klimabewegung*. Springer VS (Buchreihe "Bürgergesellschaft und Demokratie")

ABSTRACT

Unser Beitrag fokussiert auf die Aktivität und Stärke von Fridays for Future (FfF)-Ortsgruppen in 21 deutschen Groß- und Mittelstädten. Unsere Analyse beruht auf 24 Interviews mit Klima- und Umweltaktivist:innen (zumeist von FfF) und der Auswertung zentraler stadtpolitischer Dokumente. Die untersuchten Städte unterscheiden sich stark hinsichtlich der bisherigen Klimaschutzaktivitäten der Stadtverwaltungen und lassen sich in drei Gruppen gliedern: Vorreiterstädte, Städte im Mittelfeld und Nachzüglerstädte. In Vorreiterstädten, die allesamt auch Universitätsstädte sind, hat FfF zahlenmäßig den größten Zulauf und entfaltet die stärkste Wirkung. Dies liegt auch daran, dass ihre Ziele und Anliegen hier eine hohe Akzeptanz in Stadtgesellschaft und Stadtpolitik erfahren. Städte im Mittelfeld weisen hingegen ein sehr uneinheitliches Bild auf. Während manche – ebenfalls ausschließlich Universitätsstädte – sehr viele Ähnlichkeiten mit Vorreiterstädten aufweisen, ist die Durchschlagkraft der FfF-Ortsgruppen sowie deren Standing in Stadtgesellschaft und Stadtpolitik in den anderen Städten deutlich geringer. In Nachzüglerstädten fällt FfF-Ortsgruppen die Mobilisierung von Mitstreiter:innen schwer. Sowohl Stadtgesellschaft als auch Stadtpolitik stehen ihren Forderungen hier eher gleichgültig oder gar ablehnend gegenüber.

1 Einleitung

Die neue soziale Bewegung Fridays for Future (FfF) wird in der medialen Berichterstattung und im wissenschaftlichen Diskurs in erster Linie als ein globales Phänomen wahrgenommen. Bisherige Studien fokussieren sich meist auf die bisherige Wirkung von FfF auf globaler Ebene (Beckh und Limmer 2022; Goldman 2022) oder auf Ebene einzelner Länder, wie etwa Deutschland (Sommer und Haunss 2020; Berker und Pollex 2021; Neuber et al. 2021). Gerade in Deutschland existieren jedoch seit 2019 in allen größeren und vielen kleineren Städten und Gemeinden Ortsgruppen von FfF, die überwiegend auf lokaler Ebene aktiv sind und gerade dort Wirkung entfalten. Durch Schulstreiks, Demonstrationen und die Ausarbeitung von Forderungskatalogen versuchen die Ortsgruppen das Bewusstsein für den Klimawandel zu schärfen und die Lokalpolitik zu ambitionierteren Klimaschutzzielen und Maßnahmen zu bewegen. In einigen deutschen Städten ist es FfF-Ortsgruppen sogar gelungen spürbaren Einfluss auf lokalpolitische Entscheidungen zu nehmen (Irmisch et al. 2022). So gab es in zahlreichen deutschen Kommunen von FfF initiierte oder unterstützte Initiativen zur Ausrufung des „Klimanotstands“. In der Folge haben seit 2019 über 70 deutsche Stadtparlamente eine Resolution zur Ausrufung des Klimanotstands verabschiedet. In zahlreichen deutschen Städten wurden bisherige Klimaschutzziele verschärft, finanzielle oder personelle Ressourcen aufgestockt oder Verfahren eingeführt, die dem Zweck dienen, die Berücksichtigung von Klimabelangen bei politischen und administrativen Entscheidungen institutionell zu stärken. Vieles deutet darauf hin, dass die getroffenen Beschlüsse zu einem maßgeblichen Teil auf den von FfF aufgebauten politischen Druck auf die Stadtpolitik zurückzuführen sind (Irmisch et al. 2022).

Unser Beitrag untersucht die Aktivität und Stärke von FfF-Ortsgruppen in deutschen Städten: Im Zentrum steht hierbei die Frage, in welchem Umfang ihre Themen und Anliegen von Stadtgesellschaft und Stadtpolitik unterstützt werden. Hierbei liegt der Fokus weniger auf dem konkreten Einfluss der Ortsgruppen auf bestimmte politische Beschlüsse sondern mehr auf deren Standing und Durchschlagskraft innerhalb ihrer jeweiligen Städte (wie stark dringen ihre Anliegen und Themen durch?) Aufbauend auf Forschungserkenntnissen aus der städtischen Klima-Governance und verwandten Forschungsfeldern gehen wir davon aus, dass FfF-Ortsgruppen gerade in Klimavorreiterstädten, also Städten in denen schon seit längerer Zeit eine ambitionierte Klimapolitik verfolgt wird (vgl. Kern 2020; Otto et al. 2021), erfolgreich

sind. In Städten, die bisher kaum oder nur zögerlich Klimaschutzpolitik betrieben haben, sogenannte Nachzüglerstädte (vgl. Kern 2020; Otto et al. 2021), erwarten wir hingegen auch schwächere FfF-Ortsgruppen. Daneben gibt es noch eine große Zahl an Städten, die weder dem Feld der Vorreiter, noch dem der Nachzügler zugeordnet werden können. In der Literatur werden diese Städte auch als Nachahmer bezeichnet (vgl. Kern 2020; Otto et al. 2021), aufgrund der großen Heterogenität dieser Gruppe wählen wir jedoch den Begriff der Städte im Mittelfeld. Vorreiterstädte zeichnen sich oft durch bestimmte strukturelle Vorbedingungen aus, die eine ambitionierte städtische Klimapolitik begünstigen (z.B. Zahran et al. 2008; Krause 2011; Sharp et al. 2011; Bedsworth und Hanak 2013; Kern 2020). Im Gegensatz dazu fehlen diese strukturellen Vorbedingungen in manchen Städten im Mittelfeld und in den meisten Nachzüglerstädten (ebd.). Diese Zusammenhänge untersuchen wir im Rahmen von Städtefallstudien in 21 deutschen Groß- und Mittelstädten. Bei der Fallauswahl wurde darauf geachtet Vorreiter, Städte im Mittelfeld und Nachzügler zu berücksichtigen.

Unser Beitrag ist in 5 Kapitel untergliedert. Auf die Einleitung folgt eine knappe Skizzierung der bisherigen Literatur zur städtischen Klima-Governance (vor allem aus den Politik- und Verwaltungswissenschaften und der Humangeographie). Der Fokus liegt hierbei auf den Faktoren, die maßgeblich dafür sind, warum manche Städte zu Klimavorreitern werden und andere nicht. Danach wird zunächst die Auswahl der Fallstädte erläutert. Anschließend werden die angewandten Methoden (Expert:inneninterviews und Dokumentenanalyse) knapp beschrieben. Danach werden die Forschungsergebnisse präsentiert und erläutert, wobei wir jeweils für Vorreiter, Städte im Mittelfeld und Nachzügler separate Unterkapitel verfasst haben. Inhaltlich befassen sich die Unterkapitel jeweils mit der Größe, Aktivität und Reichweite der FfF-Ortsgruppen, mit FfF als Teil der städtischen Zivilgesellschaft und mit jeweils einem Städtefallbeispiel (Vorreiter: Münster, Stadt im Mittelfeld: Solingen, Nachzügler: Ingolstadt). Im abschließenden Kapitel 5 werden die zentralen Forschungsergebnisse zusammengefasst und eingeordnet.

2 Wie werden Städte zu Klimavorreitern?

Ob sich eine Stadt zu einem Klimavorreiter entwickelt oder sich eher schwer tut, klimapolitische Akzente zu setzen und zur Gruppe der Nachzügler gehört, hängt oft maßgeblich von verschiedenen strukturellen Vorbedingungen ab. Im Wesentlichen

handelt es sich dabei um sozio-demographische, sozio-ökonomische und ökonomische Faktoren, die sich gegenseitig beeinflussen und ggf. verstärken. Außerdem haben diese mitunter einen erheblichen Einfluss auf die Stadtpolitik und damit auch auf die Klimapolitik. Zahlreiche deutsche und internationale Studien haben diese Zusammenhänge untersucht. Die wesentlichen Befunde hierzu werden in diesem Kapitel gegliedert nach den Unterpunkten Demographie, Bildung und Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Wahlverhalten knapp zusammenfasst. Im abschließenden Absatz werden die Auswirkungen dieser strukturellen Vorbedingungen auf Lokalpolitik und städtische Zivilgesellschaft knapp skizziert.

Demographie

Klimavorreiter sind in der Regel wachsende Städte mit einer überdurchschnittlich gut ausgebildeten Bevölkerung (Zahran et al. 2008; Krause 2011; Bedsworth und Hanak 2013; Haupt und Kern 2022). Meist handelt es sich hierbei um Städte mit einer vergleichsweise jungen Bevölkerung (ebd.). In Städten mit einer gut ausgebildeten und jungen Bevölkerung ist die Zivilgesellschaft zudem oft stärker und aktiver (Hoppe et al. 2016; Homsy 2018; Haupt und Kern 2022). Zudem werden in Universitätsstädten bzw. Städten mit einer jüngeren Bevölkerung eher politische Parteien gewählt, bei denen Umwelt- und Klimathemen im Zentrum stehen (Kern et al. 2021a).

Bildung und Wissenschaft

Die meisten Vorreiterstädte sind entweder alte und traditionsreiche Universitätsstädte oder Städte mit großen, forschungsstarken Universitäten oder beides (Kern et al. 2021a; Irmisch et al. 2022). Die räumliche Nähe zu Universitäten und Forschungseinrichtungen kann den Austausch und Kollaborationen zwischen diesen und den für die Institutionalisierung der Klimapolitik zuständigen Stadtverwaltungen stark begünstigen (Eckersley 2018; Keeler et al. 2018; Kern et al. 2021a; Irmisch et al. 2022). Außerdem lassen sich in solchen Städten einfacher die benötigten Fachkräfte für die städtische Klimapolitik direkt von der Universität nach dem Abschluss rekrutieren (Irmisch et al. 2022). Am wichtigsten erscheint auch hier jedoch, die spezifische Demographie von Universitätsstädten: in den allermeisten Fällen haben Universitätsstädte eine verhältnismäßig junge Bevölkerung. In erster Linie gilt dies für größere Mittelstädte oder kleinere Großstädte, da hier der Anteil der Studierenden an der Gesamtbevölkerung meist besonders hoch ist.

Zivilgesellschaft

Wie bereits erläutert, verfügen Klimavorreiterstädte oft über eine gut ausgebildete und junge Bevölkerung und in der Folge auch oft über eine stärkere und aktivere Zivilgesellschaft (Hoppe et al. 2016; Homsy 2018; Haupt und Kern 2022). Dies trifft insbesondere auf Klima- und Umweltthemen zu, die jüngere Menschen meist stärker umtreiben als ältere (Hickman et al. 2021). Weitere Studien haben zudem einen Zusammenhang zwischen der Präsenz starker Umwelt- und Klimagruppen auf der einen und städtischer Klimaschutzbemühungen auf der anderen Seite aufzeigen können (Zahran et al. 2008; Sharp et al. 2011, Kern et al. 2021a; Irmisch et al. 2022). Das zivilgesellschaftliche Engagement in der Klimapolitik sollte jedoch noch deutlich breiter verstanden werden, und nicht auf die (zweifelloos zentralen) Umwelt- und Klimagruppen reduziert werden. So können zur städtischen Klimapolitik alle „freiwilligen und öffentlichen Vereinigungen von Bürgerinnen und Bürgern“ (Adloff 2005, S. 9) gezählt werden, die zur Entstehung von Sozialkapital beitragen (Geißel et al. 2004).

Wirtschaft

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen sind in Klimavorreiterstädten meist recht gut. Die Wirtschafts- und Innovationskraft ist in der Regel hoch (Zahran et al. 2008; Krause 2011; Bedsworth und Hanak 2013; Kern 2020). Zudem sind die Einkommen der Beschäftigten vergleichsweise hoch und die Arbeitslosenquoten verhältnismäßig niedrig (ebd.). Außerdem ist in Vorreiterstädten meist ein sehr hoher Anteil der Bevölkerung im Dienstleistungssektor beschäftigt, wobei hier eher Arbeitsplätze dominieren, für die hochqualifizierte Fachkräfte benötigt werden (Kern 2020; Irmisch et al. 2022). Emissionsstarke Wirtschaftszweige oder Industrieunternehmen sind in den meisten Vorreiterstädten zudem von untergeordneter Bedeutung (Hommels 2005). Im Gegenzug dazu kommt es in Industriestädten und –Regionen zunehmend zu Konflikten zwischen Klima- und Umweltbewegungen auf der einen und Vertreter:innen der Industriebeschäftigten auf der anderen Seite (Kalt 2021).

Politik

Wie beschrieben erhalten grüne oder alternative Parteien oder generell Parteien bzw. Kandidat:innen, bei denen Umwelt- und Klimaschutz eine höhere Priorität genießen, in Klimavorreiterstädten deutlich bessere Wahlergebnisse (Kern et al. 2021a). Im Gegenzug sind rechtspopulistische Parteien meist sehr schwach oder gar nicht

vertreten (Irmisch et al. 2022). Aktuelle Studien zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen rechtspopulistischen bzw. nationalistischem Gedankengut und klimaskeptischer Positionen bestehen kann (Huber 2020; Huber et al. 2020; Kulin et al. 2021). Hinzu kommt, dass Vorreiterstädte, wie beschrieben, oft wohlhabende Städte sind, die auch die nötigen finanziellen Kapazitäten haben um Klimaschutz strategisch und nicht nur sporadisch bzw. inkrementell zu betreiben (Kern et al. 2021b).

Auswirkungen auf Lokalpolitik und städtische Zivilgesellschaft

In Städten mit den genannten Vorraussetzungen werden meist deutlich häufiger Beschlüsse mit Klimarelevanz gefasst. Etwa Beschlüsse zu Treibhausgasemissionsreduktion, zur Erarbeitung von Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzepten, zur Schaffung zusätzlicher Stellen, zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen oder auch zur Ausrufung des Klimanotstands (Irmisch et al. 2022). Generell fand in diesen Städten meist eine frühzeitige(re) Institutionalisierung von Nachhaltigkeits- und Klimapolitik statt (Göpfert et al. 2019; Kern 2020; Otto et al. 2021; Haupt et al. 2022b). Das liegt oft auch daran, dass die Zivilgesellschaft hier mehr Druck auf Stadtpolitik und Stadtverwaltung ausübt und von diesen einfordert aktiv zu werden bzw. mehr Klimaschutz zu betreiben. Innerhalb der Zivilgesellschaft von Klimavorreiterstädten herrscht wiederum, anders als in vielen anderen Städten, ein breiter Konsens hinsichtlich der Notwendigkeit von lokalen Klimaschutzmaßnahmen (Irmisch et al. 2022).

3 Auswahl der Fallstädte und Methoden

Aufbauend auf der im vorherigen Kapitel diskutierten Literatur erwarten wir, dass FfF-Ortsgruppen in Klimavorreiterstädten besonders groß, aktiv und durchschlagskräftig sind. Mit anderen Worten, Klimavorreiterstädte sind auch FfF-Hochburgen und Klimanachzüglerstädte sind gewissermaßen auch FfF-Nachzügler. Daher untersuchen wir insgesamt 21 deutsche Groß- und Mittelstädte, wobei wir darauf geachtet haben Vorreiter, Städte im klimapolitischen Mittelfeld und Nachzügler als Fallstudienstädte auszuwählen. Die Einteilung in diese drei Städtegruppen erfolgte anhand der Studie von Otto et al. (2021). Basierend auf einer Desktoprecherche und Dokumentenanalyse haben von Otto et al. die klimapolitische Performanz von insgesamt 104 deutschen Groß- und Mittelstädten untersucht. Im Rahmen der Studie entstand je ein Städteranking zu Klimaschutz, zu

Klimaanpassung und zum kombinierten Abschneiden in beiden Bereichen (Klimapolitik). Für diesen Beitrag ist vor allem das Abschneiden im Bereich Klimaschutz von Bedeutung (vgl. Tab. 1), da FfF-Ortsgruppen ihren Fokus klar auf den Klimaschutz legen und Klimaanpassung von untergeordneter oder überhaupt nicht von Bedeutung ist. Für das Klimaschutzranking vergaben Otto et al. jeweils Punkte für die beschlossenen Treibhausgasreduktionsziele (Höhe der Reduktion und dafür anvisierter Zeithorizont), das Jahr der Veröffentlichung des ersten Klimaschutzkonzepts, die Zahl weiterer bzw. fortgeschriebener Klimaschutzkonzepte, die Mitgliedschaft in relevanten Städtenetzwerken, die Teilnahme an Zertifizierungsprogrammen, sowie die für die Klimapolitik erhaltenen Auszeichnungen. Neben dem Abschneiden im Klimaschutzranking präsentiert Tabelle 1 auch zentrale Daten zu strukturellen Vorbedingungen (Demographie, Bildung und Wissenschaft, Wirtschaft, Politik), die oft mitentscheidend für die klimapolitische Aktivität einer Stadt sind (vgl. Kapitel 2).

Bei der Fallauswahl haben wir darauf geachtet nur Städte mittlerer Größe auszuwählen, also große Mittelstädte und kleinere Großstädte. Hintergrund ist, dass deutsche und internationale „large-N“ Studien zur städtischen Klimapolitik zeigen, dass größere Städte (z.B. größere Großstädte und Metropolen) deutlich aktiver sind, unter anderem auch weil sie über viel höhere Handlungskapazitäten (z.B. personelle und finanzielle Ressourcen) verfügen (Reckien et al 2018; Otto et al. 2021; Salvia et al 2021). Zudem haben unsere Desktoprecherchen nahegelegt, dass die FfF-Ortsgruppen in kleineren Städten (z.B. kleiner als 50.000 Einwohner:innen), oft sehr klein sind, d.h. nur aus wenigen Einzelpersonen bestehen. Unser Ziel ist es jedoch, möglichst gut vergleichbare Fallstudienstädte auszuwählen und hierbei wollten wir die Variable Stadtgröße so gut wie möglich ausschließen. Die kleinste untersuchte Stadt ist Brandenburg an der Havel (72.040), die größte Wuppertal (355.004). Bis auf Konstanz waren zudem alle Fallstudienstädte auch Teil des Klimaschutzrankings von Otto et al (2021). Konstanz (84.446 Einwohner:innen) wurde aus formellen Gründen von Otto et al. nicht berücksichtigt, da es weder eine Großstadt noch eine kreisfreie Stadt ist. Konstanz ist in den letzten Jahren jedoch zweifellos als Vorreiter aufgefallen und war u.a. die erste deutsche Stadt, die den Klimanotstand ausgerufen hat.

Unsere Arbeit stützt sich auf qualitative Forschungsmethoden. Die Analyse beruht auf insgesamt 24 semi-strukturierten Leitfadengestützten Interviews, die in den 21

Fallstudienstädten geführt wurden. Davon wurden 19 mit Aktivist:innen der Ortsgruppen von FfF und 5 weitere Vertreter:innen lokaler Gruppen und Initiativen geführt, die sich im Klima-, Umwelt und Nachhaltigkeitsbereich engagieren. In vielen Fällen wurden die Interviews mit mehreren Personen (der gleichen Gruppe) gleichzeitig geführt. Durchgeführt wurden die Interviews zwischen Mai 2020 und Februar 2022. Ergänzt sowie vor- und nachbereitet wurden die Interviews durch Desktop- und Dokumentenrecherchen (z.B. Websites der Stadtverwaltungen, Protokolle von Stadtratssitzungen, Zeitungsartikel).

Tabelle 1: Sozio-demographische, sozio-ökonomische und ökonomische Bedingungen in den Fallstudienstädten in 2019 (in hellgrau: die 5 Städte mit den höchsten, in dunkelgrau die Städte mit den 5 niedrigsten Werten).

Stadt		Demographie		Bildung und Wissenschaft		Wirtschaft		Politik
<i>geordnet nach Klimaschutzperformanz (Otto et al. 2021). In Klammern erreichte Punktzahl von 100</i>		<i>Bevölkerungsentwicklung (1992-2019)</i>	<i>Alter (ø)</i>	<i>Studierende¹</i>	<i>Anteil Studierender</i>	<i>Arbeitslosigkeit</i>	<i>Bruttoinlandsprodukt² pro Kopf</i>	<i>Wahlergebnisse grüner Parteien³</i>
Vorreiter	- Konstanz ⁴	+ 13,8 %	43,8	16.242	19,1 %	2,9%	35.915 €	31,8 %
	1. Freiburg (76)	+ 19,3 %	40,6	32.237	13,9 %	4,7 %	55.284 €	33,1 %
	2. Münster (72)	+ 18,4 %	41,3	61.734	19,6 %	4,5 %	57.708 €	31,5 %
	2. Bonn (72)	+ 11,2 %	41,6	41.181	12,5 %	6,3 %	82.081 €	27,9 %
	11. Rostock (67,5)	- 15,2 %	45,1	14.198	6,8 %	6,7 %	38.106 €	19,0 %
	25. Erlangen (59,5)	+ 9,6 %	41,4	28.272	25,1 %	3,5 %	100.095 €	22,4 %
	27. Potsdam (58,5)	+ 22,7 %	42,8	26.138	14,5 %	5,3 %	44.596 €	29,1 %
Klimapolitisches Mittelfeld	37. Wuppertal (53)	- 8,9 %	43,6	23.792	6,7 %	8,1 %	37.183 €	19,6 %
	39. Karlsruhe (52,5)	+ 12,2 %	42,3	40.059	12,8 %	3,8 %	66.579 €	30,0 %
	43. Solingen (49)	+ 4,3 %	44,5	0	0 %	7,0 %	32.449 €	18,2 %
	49. Lübeck (47,5)	+/- 0 %	45,2	11.973	5,5 %	7,3 %	45.098 €	15,4 %
	58. Gelsenk. (44)	- 31,2 %	43,5	5.849	2,3 %	12,6 %	31.930 €	12,2 %
	63. Remscheid (41,5)	- 11,5 %	44,9	0	0 %	7,2 %	37.671 €	14,7 %
	71. Oberhausen (39,5)	- 6,8 %	44,9	0	0 %	9,9 %	27.489 €	14,4 %
	73. Brandenb. (38,5)	- 26 %	48,0	2.678	3,7 %	8,2 %	33.053 €	13,9 %
	80. Würzburg (35)	+/- 0 %	42,7	34.218	26,7 %	3,3 %	67.017 €	36,3 %
	81. Regensburg (35)	+ 23,6 %	41,4	31.712	20,7 %	3,3 %	85.414 €	28,9 %
	82. Krefeld (35)	- 8,3 %	44,6	5.802	2,6 %	10,2 %	41.132 €	20,2 %
Nachzügler	91. Cottbus (32)	- 31,2 %	46,9	5.801	5,8 %	7,5 %	35.833 €	9,1 %
	98. Ingolstadt (26)	+ 27,2 %	42,2	6.700	4,9 %	2,8 %	133.426 €	19,3 %
	103. Bergisch-Gladbach (15) ⁵	+ 7,0 %	45,9	0	0 %		70.899 €	28,7 %

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (DESTATIS), 2019; Die Zeit, 2022.

¹ Anzahl der eingeschriebenen Studierenden an Hochschulen mit Sitz in den jeweiligen Städten.

² Bruttoinlandsprodukt.

³ Wahlergebnisse jeweils bei der letzten Kommunalwahl. Als Grüne Parteien zählen Bündnis 90/die Grünen, die ÖdP und lokale Parteien mit Fokus auf Umwelt- und Klimathemen (z.B. Klimalisten). Die Ergebnisse wurden auf den Internetseiten der jeweiligen Städte recherchiert.

⁴ Zahlen für die Kreise, da Konstanz und Bergisch-Gladbach kreisangehörige Städte sind und da Aachen Teil der Städteregion Aachen ist (Ausnahme: Studierende und Studierendenanteil).

4 Fridays for Future-Ortsgruppen in deutschen Städten

In diesem Analysekapitel fassen wir die wichtigsten Ergebnisse aus den Fallstudienstädten zusammen. Das Kapitel ist in drei Unterkapitel gegliedert. Jedes dieser Kapitel behandelt jeweils eine der drei Städtegruppen: Klimavorreiter, Städte im Mittelfeld und Nachzügler. Die Unterkapitel fokussieren jeweils auf die Größe, Aktivität und Stärke der FfF-Ortsgruppen, analysieren die Einbettung der FfF-Ortsgruppen in die städtische Zivilgesellschaft und beleuchten ihr Verhältnis zur Stadtpolitik. Zudem wird für jede der drei Städtegruppen ein Fallbeispiel präsentiert (Vorreiter: Münster, Stadt im Mittelfeld: Solingen, Nachzügler: Ingolstadt).

Fridays for Future-Ortsgruppen in Vorreiterstädten

Größe, Aktivität und Reichweite

Die FfF-Ortsgruppen sind in den Vorreiterstädten durchweg sehr aktiv. In diesen Städten gelingt es FfF besonders viele Menschen zu mobilisieren, sowohl im Verhältnis zu der Gesamtbevölkerung als auch in absoluten Zahlen (vgl. Tab. 2). Insbesondere in den ausgewiesenen Universitätsstädten Konstanz, Freiburg, Bonn und Münster nahmen viele Demonstrierende an den zahlreichen Klimastreiks seit Anfang 2019 bis zum Beginn der Covid-19-Pandemie im Frühjahr 2020 teil. Auch die Zahl der Ortsgruppenmitglieder, die sich aktiv an der Organisation der Streiks und weiterer Aktionen (z.B. stadtspezifische Forderungskataloge, „Wahlhelfer“ zur Kommunalwahl, Mahnwachen, Klimacamps) beteiligten, waren in den Vorreiterstädten und insbesondere in den vier genannten Städten besonders hoch (Interviews Bn1, F1, Ko1, M1). Ferner zeigte sich, dass die FfF-Ortsgruppen in diesen Städten auf fast allen „gängigen“ sozialen Netzwerken und Kanälen aktiv sind und dort viele Follower erreichen (vgl. Tab 2.).

Auffällig ist, dass die Streiks und die weiteren Aktionen in den untersuchten Vorreiterstädten auf viel Wohlwollen in der Stadtbevölkerung stoßen (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1). Dies zeigt sich nicht nur in einer generellen Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Bewegung sondern auch darin, dass auch ältere Personen an den von FfF organisierten Demonstrationen teilnehmen: Entweder als Mitdemonstrierende oder als Vertreter:innen weiterer Future-Gruppen wie zum Beispiel Parents for Future, Grandparents for Future, Scientists for Future, Health for Future oder Entrepreneurs for Future. Darüber hinaus bestehen gerade in den Vorreiterstädten ausgeprägte Vernetzungen mit weiteren, teilweise schon länger

existierenden Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen oder auch mit parallel zu FfF entstandenen Klimagruppen wie z.B. Extinction Rebellion (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1, P1, Ro1, Ro2). Hinzu kommt, dass in den meisten Vorreiterstädten oft und ausführlich in den Lokalmedien über die Aktionen der Ortsgruppen berichtet wird (Interviews Bn1, F1, Ko1, M1). Auch dies trug sicherlich zur Sichtbarkeit der Ortsgruppen innerhalb ihrer Städte bei. Gerade auch bei den Teilen der Bevölkerung, die sich über Tageszeitungen und weniger oder gar nicht über Online-Medien oder soziale Netzwerke informieren.

Tabelle 25: Aktivität und Reichweite der FfF-Ortsgruppen in den Vorreiterstädten (in hellgrau: die Stadt mit dem höchsten, in dunkelgrau die Stadt mit dem niedrigsten Wert).

Stadt	Bevölkerung (2020)	Teilnahme am Globalen Klimastreik 2019 ⁶	Follow-er auf Instagram ⁵	Follow-er auf Facebook ⁴	Follow-er auf Twitter ⁷	Follow-er auf YouTube ⁶	Größe des Orga-Teams ⁸
Konstanz	84.446	~ 5.000	4.961	2.009	2.102	212	ca. 20 (Feb. 2022)
Freiburg	230.940	~ 20.000	11.007	3.195	4.207	422	ca. 15 (Juli 2021)
Münster	316.403	~ 20.000	10.350	4.081	3.492	403	30-40 (Nov. 2020)
Bonn	330.579	~ 15.000	12.343	3.640	3.277	101	15-20 (Mai 2021)
Rostock	209.061	~ 3.000	2.139	624	1.071	10	ca. 10 (April 2021)
Erlangen	112.385	~ 5.000	4.622	672	3.287	/	k.A.
Potsdam	182.112	~ 6.000	2.627	892	1.798	/	10-15 (März 2021)

Quellen: Social Media-Kanäle der FfF-Ortsgruppen.

FfF als Teil der städtischen Zivilgesellschaft

Auffällig ist, dass die Streiks und die weiteren Aktionen in den untersuchten Vorreiterstädten auf viel Wohlwollen in der Stadtbevölkerung stoßen (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1). Dies zeigt sich nicht nur in einer generellen Übereinstimmung mit

⁵ Für die folgenden Tabellen 3 und 4 wurden die gleichen Quellen(typen) verwendet.

⁶ Globaler Klimastreik am 20. September 2019, offizielle Zahlen bzw. Zahlen der Polizei. Für die Städte ohne offizielle Zahlen vorlagen, wurden die diese – sofern möglich – in der Regionalpresse recherchiert.

⁷ Follower der FfF-Ortsgruppen auf den verschiedenen Social Media Plattformen, 12. Februar 2022.

⁸ Ungefähre Zahl der dauerhaft aktiven Ortsgruppenmitglieder, die sich an der Organisation der Demonstrationen und weiterer Aktivitäten beteiligen. Die Angaben stammen aus den Interviews mit FfF-Aktivist:innen. In Klammern das Datum der Interviews.

den Zielsetzungen der Bewegung sondern auch darin, dass auch ältere Personen an den von FfF organisierten Demonstrationen teilnehmen: Entweder als Mitdemonstrierende oder als Vertreter:innen weiterer Future-Gruppen wie zum Beispiel Parents for Future, Grandparents for Future, Scientists for Future, Health for Future oder Entrepreneurs for Future. Darüber hinaus bestehen gerade in den Vorreiterstädten ausgeprägte Vernetzungen mit weiteren, teilweise schon länger existierenden Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen oder auch mit parallel zu FfF entstandenen Klimagruppen wie z.B. Extinction Rebellion (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1, P1, Ro1, Ro2). Hinzu kommt, dass in den meisten Vorreiterstädten oft und ausführlich in den Lokalmedien über die Aktionen der Ortsgruppen berichtet wird (Interviews Bn1, F1, Ko1, M1). Auch dies trug sicherlich zur Sichtbarkeit der Ortsgruppen innerhalb ihrer Städte bei. Gerade auch bei den Teilen der Bevölkerung, die sich über Tageszeitungen und weniger oder gar nicht über Online-Medien oder soziale Netzwerke informieren.

FfF und die Lokalpolitik

Nicht nur seitens der Bevölkerung sondern auch von der Lokalpolitik erfahren die Anliegen der FfF-Ortsgruppen in Vorreiterstädten eine generelle Zustimmung der meisten Parteien in den Stadtparlamenten (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1, P1, R1). Dies heißt jedoch nicht automatisch, dass ihre Forderungen auch (immer) aufgegriffen oder gar umgesetzt würden. Dennoch ist auffällig, dass fast alle untersuchten Vorreiterstädte im Jahr 2019 den Klimanotstand ausgerufen haben, wobei Konstanz bundesweit die erste war. In den meisten Vorreiterstädten waren FfF-Gruppen direkt an der Antragsstellung beteiligt oder haben diese initiiert (Bonn, Erlangen, Konstanz, Münster, Rostock). Das Freiburger Stadtparlament, dass sich trotz des Drucks der FfF-Ortsgruppe (Interview F1) gegen die Ausrufung des Klimanotstands entschied, beschloss hingegen ein recht umfangreiches Klima- und Artenschutzmanifest und einen 20-Punkte Sofortmaßnahmen-Katalog (Irmisch et al. 2022).

Unsere Interviews zeigen außerdem, dass die FfF-Aktivist:innen in den Vorreiterstädten wenig oder gar keine offene Ablehnung aus der Lokalpolitik erfahren (Interviews Bn1, E1, F1, Ko1, M1). Das liegt sicher auch daran, dass klimawandelskeptische Parteien und Abgeordnete in den meisten Vorreiterstädten eher wenig politischen Einfluss haben. So ist etwa die Alternative für Deutschland,

deren Vertreter:innen oft den menschlichen Einfluss auf den Klimawandel marginalisieren oder gar leugnen (Reusswig und Leggewie 2019; Sturm 2020, Bergmann et al. 2021; Berker und Pollex 2021), in den meisten der untersuchten Vorreiterstädte sehr schwach in den Stadtparlamenten vertreten. Ausnahmen bilden die beiden Städte Potsdam und Rostock, in denen die AfD bei den letzten Wahlen hohe einstellige Ergebnisse erzielen konnten (vgl. Haupt et al. 2022a). In Konstanz hingegen ist überhaupt keine dezidiert klimawandelskeptische Fraktion im Stadtparlament vertreten (Interview Ko1).

Fallbeispiel Münster

Eine weitere Beobachtung unserer Studie ist, dass manche FfF-Ortsgruppen, gerade in Vorreiterstädten, sehr kritisch mit ihrer Stadtpolitik und/oder Stadtverwaltung sind (Interviews F1, M1). Dies ist insofern bemerkenswert, da es gerade die Vorreiterstädte sind, die bisher oft größeres Engagement bei der Bewältigung des Klimawandels gezeigt haben als die meisten anderen Städte, die Bundesländer oder der Bund. Besonders auffällig ist dieser kritische Umgang mit der Klimapolitik der eigenen Stadt in Münster. Die Aktivist:innen der FfF-Ortsgruppe Münster sehen die Stärke der Stadtpolitik und Stadtverwaltung vor allem in der Außendarstellung (Imagepflege als grüne und nachhaltige Stadt), kritisieren aber stark den aus ihrer Sicht schleppenden Fortschritt bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (Interview M1). Im Klimaschutzranking von Otto et al. (2021) erreichte Münster jedoch deutschlandweit den zweiten Platz, noch vor den großen Metropolen Berlin, Hamburg und München. Im Rahmen weiterer Studien wurde Münster ebenfalls als Klimavorreiter eingestuft (Sturm 2019; Irmisch et al. 2022). Untermauert wird der kritischere Ansatz der Ortsgruppe Münster auch durch die Forderungen, die an die Stadtpolitik gestellt werden: so wird für Münster die Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 gefordert, für Deutschland von FfF-Deutschland hingegen erst bis 2035 (Interview M1). Die Aktivist:innen in Münster sehen hierbei die Möglichkeiten und Handlungsspielräume deutscher Städte durchaus differenziert. So kann eine frühere Klimaneutralität in einer wohlhabenden und nahezu industriefreien Stadt wie Münster eher erwartet werden als etwa in Städten im Ruhrgebiet (Interview M1).

Auch die Mobilitätspolitik und hier im Besonderen die Radpolitik werden von der FfF-Ortsgruppe kritisch gesehen. Aus Sicht der Ortsgruppenmitglieder ist die Fahrradstadt Münster längst nicht so fortschrittlich wie das Stadtmarketing

vermuten lässt (Interview M1). In bisherigen Publikationen ist hingegen oft von der „Fahrradstadt Münster“ die Rede (Twenhöven 1994; Sturm 2019; Droste und Heyse 2019). Beim Fahrradklima-Test 2020 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADAFc) belegte Münster in der Ortsgrößenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohner:innen zudem den zweiten Rang (ADAFc 2020). Im Fall der Radpolitik zeigt sich ebenfalls, dass die Aktivist:innen höhere Erwartungshaltungen an eine wohlhabende Stadt wie Münster knüpfen. Vorbilder werden hier nicht in Deutschland sondern eher bei Vorreitern im Ausland, insbesondere in den benachbarten Niederlanden, gesehen (Interview M1).

Fridays for Future-Ortsgruppen in Städten im Mittelfeld

Größe, Aktivität und Reichweite

Die FfF-Ortsgruppen sind in den Städten im Mittelfeld sehr unterschiedlich aktiv. Dies liegt auch daran, dass es sich um die größte und heterogenste Gruppe der untersuchten Städte handelt. In einigen dieser Städte gelang es den FfF-Ortsgruppen durchaus im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung eine konstant hohe Zahl an Demonstrierenden für die Streiks und Demonstrationen zu mobilisieren (Karlsruhe, Regensburg, Würzburg). Ähnliches gilt für die Präsenz und Reichweite in den sozialen Medien (vgl. Tab. 3). Die genannten Städte sind jedoch – ähnlich wie auch die meisten Vorreiterstädte – Universitätsstädte mit einer hohen Zahl an Studierenden. Bei Würzburg handelt es sich gar um die Stadt mit dem höchsten und Regensburg um die Stadt mit dem dritthöchsten Studierendenanteil aller untersuchter Städte. Entsprechend verwundert es auch nicht, dass die FfF-Ortsgruppen in allen drei Städten viele Gemeinsamkeiten mit den Ortsgruppen der Vorreiterstädte aufweisen.

Gemessen an den Vorraussetzungen müssten gerade prosperierende und wohlhabende Universitätsstädte wie Würzburg und Regensburg eigentlich im Bereich der Vorreiter und nicht im unteren Mittelfeld zu finden sein. Karlsruhe reiht sich zumindest im oberen Mittelfeld ein. Würzburg ist erst sehr spät in die Klimapolitik eingestiegen (Kern et al. 2021b; Otto et al. 2021; Irmisch et al. 2022), Regensburg war hingegen bereits seit den frühen 1990er Jahre aktiv, hat jedoch auch erst relativ spät eine Klimaschutzstrategie entwickelt (Otto et al. 2021; Irmisch et al. 2022). Beide Städte haben jedoch in den letzten Jahren enorm aufgeholt, unter anderem auch weil die nötigen Kapazitäten geschaffen wurden und die hierfür

nötigen Ressourcen vorhanden waren (Irmisch et al. 2022.). Das Ranking von Otto et al. berücksichtigt allerdings nur Aktivitäten, die bis Ende 2018 abgeschlossen waren. Bei einem aktualisierten Ranking wäre davon auszugehen, dass beide Städte deutlich bessere Plätze einnehmen würden.

Tabelle 3: Aktivität und Reichweite der FfF-Ortsgruppen in den Städten im Mittelfeld (in hellgrau: die Stadt mit dem höchsten, in dunkelgrau die Stadt mit dem niedrigsten Wert).

Stadt	Bevölkerung (2020)	Teilnahme am Globalen Klimastreik 2019 ⁹	Follow-er auf Instagram ⁵	Follow-er auf Facebook ⁴	Follow-er auf Twitter ¹⁰	Follow-er auf YouTube ⁶	Größe des Orga-Teams ¹¹
Wuppertal	355.004	~ 3.500	3.443	1.993	1.583	/	ca. 20 (Juni 2021)
Karlsruhe	308.436	~ 9.000	7.487	1.650	1.492	106	ca. 35 (Juli 2021)
Solingen	159.193	~ 1.000	1.311	560	/	35	6-10 (Feb. 2021)
Lübeck	215.846	~ 4.000	3.867	766	399	9	ca. 15 (Jan. 2022)
Gelsenkirchen	259.105	~ 500	1.442	118	400	7	k.A.
Remscheid	111.516	Unbekannt	362	/	/	/	7-8 (Juni 2021)
Oberhausen	209.566	Unbekannt	1.065	/	529	50	3-5 (Feb. 2021)
Brandenburg	72.040	Unbekannt	979	215	/	/	k.A.
Würzburg	126.954	~ 5.000	5.525	1.648	2.791	32	20-30 (Feb. 2021)
Regensburg	152.270	~ 4.000	2.548	2.035	1.786	48	ca. 20 (Feb. 2021)
Krefeld	226.844	~ 3.500	1.538	1.092	1.325	/	k.A.

Quellen: Social Media-Kanäle der FfF-Ortsgruppen.

In vielen anderen Städten aus dem klimapolitischen Mittelfeld fiel die Beteiligung an Streiks und weiteren Aktionen deutlich geringer aus (Solingen, Gelsenkirchen, Remscheid, Oberhausen, Brandenburg an der Havel). Dass sich die Teilnehmer:innenzahlen für Remscheid, Oberhausen und Brandenburg an der Havel über die Lokalpresse nicht recherchieren ließen, verdeutlicht welchen Stellenwert FfF

⁹ Globaler Klimastreik am 20. September 2019, offizielle Zahlen bzw. Zahlen der Polizei. Für die Städte ohne offizielle Zahlen vorlagen, wurden die diese – sofern möglich – in der Regionalpresse recherchiert.

¹⁰ Follower der FfF-Ortsgruppen auf den verschiedenen Social Media Plattformen, 12. Februar 2022.

¹¹ Ungefähre Zahl der dauerhaft aktiven Ortsgruppenmitglieder, die sich an der Organisation der Demonstrationen und weiterer Aktivitäten beteiligen. Die Angaben stammen aus den Interviews mit FfF-Aktivist:innen. In Klammern das Datum der Interviews.

und auch das Thema Klimawandel in den genannten Städten hat. Gemessen an den strukturellen Vorbedingungen könnten einige dieser Städte auch Nachzügler sein (z.B. Gelsenkirchen, Oberhausen). Verschiedene Studien haben jedoch gezeigt, dass Städte, die unter ungünstigen Bedingungen Klimaschutzpolitik betreiben (z.B. geringe finanzielle und personelle Ressourcen), solche Defizite zu einem gewissen Grad durch Engagement ausgleichen können, z.B. durch das Einwerben von Drittmitteln (Wurzel et al. 2019; Kern et al. 2021b; Haupt et al. 2022b; Irmisch et al. 2022). Auch auf Rostock, das trotz teilweise ungünstiger Vorbedingungen sogar zu den Vorreitern zählt, trifft dies zu (Kern et al. 2021a).

FfF als Teil der städtischen Zivilgesellschaft

Die Stadtbevölkerung nahm die Streiks und weitere Aktionen der FfF-Ortsgruppen in den untersuchten Städten sehr unterschiedlich auf. Während die Bewegung in einigen Städten (v.a. Karlsruhe, Krefeld, Lübeck, Regensburg, Würzburg) eine recht breite Unterstützung für ihre Aktionen erfuhr, spielten ihre Themen und Anliegen in anderen Städten kaum eine Rolle (v.a. Brandenburg an der Havel, Gelsenkirchen, Oberhausen, Remscheid). In Remscheid schlug der Bewegung aus bestimmten Kreisen der Stadtbevölkerung sogar offene Ablehnung entgegen. Dies zeigte sich insbesondere durch massive Anfeindungen der Aktivist:innen über Facebook (Interview Rs1). Anders als in den Vorreiterstädten oder auch in einigen Städten im Mittelfeld (z.B. Karlsruhe, Regensburg, Würzburg) werden die Aktionen der FfF-Ortsgruppen in vielen Städten dieser Gruppe wenig wohlwollend von der Lokalpresse aufgenommen (z.B. Solingen) oder gar nicht erst bzw. kaum thematisiert (z.B. Remscheid).

Bis auf Brandenburg an der Havel, wo die AfD bei der Kommunalwahl auf 14,2 Prozent kam, sind klimawandelskeptische Parteien in keiner der untersuchten Städte in großer Abgeordnetenstärke in den Stadtparlamenten vertreten. Auch wird aus den Fallstudienstädten nicht von starkem politischem Gegenwind, offener Ablehnung oder gar Anfeindungen berichtet (Interviews Ka1, L1, Re1, S1, Wu1, Wü1). Die Ausnahme bildet Remscheid, wo schon seit einigen Jahren und auch schon vor dem Aufkommen von FfF, die Ratsgruppe von PRO-Remscheid Opposition gegen Klimaschutzpolitik macht (Interview Rs1). Abgeordnete von PRO-Remscheid polemisierten zudem mehrfach öffentlich gegen die Aktivitäten der Ortsgruppe, obwohl diese im Vergleich zu anderen Ortsgruppen und zu FfF-Deutschland eher

moderate Forderungen stellte. In einem Beitrag auf der Website der Ratsfraktion unter der Überschrift „Fridays for Future“ wirkt – Verlust von rund 130 Arbeitsplätzen!“ wird ein Mitglied der Ortsgruppe als „Klima-Hysteriker“ und „Fridays for Future-Ideologe“ bezeichnet (PRO Remscheid 2020).

FfF und die Lokalpolitik

Auch bei der Unterstützung durch die Lokalpolitik fällt die Bilanz für die Städte im Mittelfeld sehr unterschiedlich aus. Von den untersuchten Städten wurde der Klimanotstand 2019 in Lübeck, Karlsruhe und Gelsenkirchen ausgerufen. In einigen weiteren Städten wurden Beschlüsse gefasst, die sich an den ursprünglichen Klimanotstandsforderungen orientierten („Klimanotfall“ in Krefeld, „Klimavorbehalt“ in Regensburg, „Klimaversprechen“ in Würzburg“). Abgelehnt wurde der Klimanotstand 2019 in den Stadtparlamenten von Remscheid, Oberhausen, Solingen und Wuppertal. In Wuppertal wurde nach einem gescheiterten Erstversuch 2019 im Frühjahr 2022 unter einem neu gewählten Stadtparlament und Oberbürgermeister ein neuerlicher und schlussendlich erfolgreicher Anlauf gestartet, den Klimanotstand auszurufen (Westdeutsche Zeitung 2022).

In den allermeisten untersuchten Städten waren die FfF-Ortsgruppen an der Debatte um die Ausrufung eines Klimanotstands beteiligt, entweder durch Miteinbringung des Antrags und/oder durch Unterstützung des Antrags (Gelsenkirchen, Karlsruhe, Krefeld, Lübeck, Oberhausen, Solingen, Wuppertal, Würzburg). Die einzige Ausnahme bildete die FfF-Ortsgruppe Remscheid, die sich gegen eine Beteiligung entschied. Hintergrund war, dass die Stadtratsfraktion der Grünen den Antrag vorbereitet hatte und FfF-Remscheid „sich nicht vor den Karren der Grünen“ spannen lassen wollte (Interview Rs1).

Fallbeispiel Solingen

In dieser - wie beschrieben - recht heterogenen Gruppe der Städte im Mittelfeld liegt die Stadt Solingen im Bergischen Land gewissermaßen wiederum ziemlich genau in der Mitte. Im Klimaschutzranking von Otto et al. (2021) belegte Solingen Platz 43 von 104 untersuchten Städten. Auch im Hinblick auf die Größe der Demonstrationen und die Reichweite auf Plattformen der sozialen Medien liegt die Solinger FF-Ortsgruppe ziemlich genau im Mittelfeld (vgl. Tab. 3).

Umwelt-, Klima- und Nachhaltigkeitsthemen sind in der Stadtbevölkerung und Zivilgesellschaft wenig verwurzelt. Mit Ausnahme von FfF Solingen und Parents for Future Solingen, sowie dem bereits länger etablierten Naturschutzbund Deutschland (NABU) Solingen gingen bisher wenig wahrnehmbaren Impulse von der Zivilgesellschaft aus (Interview S1). Von zahlreichen Mitgliedern des Stadtrats wurde das Engagement der FfF-Aktivist:innen jedoch durchaus positiv wahrgenommen. (Substanzielle) politische Unterstützung erhielt FfF-Solingen für ihre Anliegen allerdings kaum (Interview S1). Die FfF-Ortsgruppe wirkte auf die Einbringung eines Antrags zur Ausrufung des Klimanotstands im Solinger Stadtrat hin. Die Abstimmung wurde jedoch mehrfach verschoben und das Vorhaben erhielt insgesamt wenig Unterstützung aus der Politik. Zahlreichen Ratsmitgliedern erschien das Vorhaben eher als „unnötige Panikmache“ (Interview S1). Schließlich wurde der Antrag am 30. November 2019 von der Stadtratsmehrheit bestehend aus SPD und CDU abgelehnt.

Auffällig ist, dass die Mitglieder der Solinger Ortsgruppe strikt unterscheiden zwischen der Stadtpolitik, von der sie weitgehend enttäuscht sind, und Teilen der Stadtverwaltung, die als außerordentlich engagiert beschrieben wird. Es besteht ein sehr enger und regelmäßiger Austausch mit dem Umweltamt und der Nachhaltigkeitsbeauftragten, deren Einsatz positiv hervorgehoben wird. Die Ortsgruppe hatte ihren Forderungskatalog für eine zukünftige Solinger Klimapolitik zudem vom Nachhaltigkeitsbeirat prüfen lassen (Interview S1). Anders als etwa in Münster werden Stadtpolitik und Stadtverwaltung nicht als Einheit gesehen. Vielmehr wird die Arbeit des schwerpunktmäßig mit Umwelt- und Klimathemen betrauten Teils der Stadtverwaltung unabhängig von der Stadtpolitik bewertet. Die Einschätzung der FfF-Ortsgruppe ist hierbei, dass die Stadtverwaltung das ihr mögliche tut aber für ihre Arbeit viel zu wenig Unterstützung seitens der Stadtpolitik erhält (Interview S1). Eine vergleichbare Differenzierung konnte auch in Lübeck beobachtet werden (Interview L1).

Fridays for Future-Ortsgruppen in Nachzüglerstädten

Größe, Aktivität und Reichweite

Verglichen mit den Vorreitern und einigen Städten im klimapolitischen Mittelfeld sind die FfF-Ortsgruppen in den untersuchten Nachzüglerstädten (Bergisch-Gladbach, Cottbus, Ingolstadt) wenig durchschlagskräftig. Weder gelang es ihnen

besonders viele Menschen für Demonstrationen und Streiks zu mobilisieren, noch haben sie eine große Reichweite auf den gängigen sozialen Netzwerken (vgl. Tab. 4). Am stärksten gelang die Mobilisierung noch in Bergisch-Gladbach. Hier gründete sich allerdings erst recht spät eine eigenständige Ortsgruppe, da viele Aktivist:innen zunächst zu den sehr großen Demonstrationen der Ortsgruppe im benachbarten Köln gefahren sind (Interview Bg1). Auch der Personenkreis der aktiven Mitglieder der Ortsgruppen ist deutlich geringer als in den meisten anderen untersuchten Fallstädten (Interviews Bg1, C1, I1).

Tabelle 4: Aktivität und Reichweite der FfF-Ortsgruppen in den Nachzüglerstädten (in hellgrau: die Stadt mit dem höchsten, in dunkelgrau die Stadt mit dem niedrigsten Wert).

Stadt	Bevölkerung (2020)	Teilnahme am Globalen Klimastreik 2019 ¹²	Follow-er auf Instagram ⁵	Follow-er auf Facebook ⁴	Follow-er auf Twitter ¹³	Follow-er auf YouTube ⁶	Größe des Orga-Teams ¹⁴
Cottbus	98.693	Unbekannt	1.041	77	1.022	/	5-6 (Feb. 2021)
Ingolstadt	136.952	~ 1.500	1.205	404	209	/	ca. 15 (Nov. 2020)
Bergisch-Gladbach	111.636	~ 2.500	275	432	/	/	6 (Feb. 2021)

Quellen: Social Media-Kanäle der FfF-Ortsgruppen.

FfF als Teil der städtischen Zivilgesellschaft

Die Aktionen der FfF-Ortsgruppen in den untersuchten Städten werden von der Stadtbevölkerung eher wenig unterstützt, am ehesten noch in Bergisch-Gladbach (Interviews Bg1, Bg2, C1, I1, I2). In Cottbus hingegen stellen sich weite Teile der Stadtbevölkerung zum Teil offen gegen FfF und deren Anliegen (Interview C1). Cottbus liegt in der traditionellen Kohleregion Lausitz wo die Themen Kohlebergbau, Kohleausstieg und wirtschaftlicher Strukturwandel seit den 1990er Jahren kontrovers diskutiert werden. Die eher kleine FfF-Ortsgruppe ist in Cottbus und der

¹² Globaler Klimastreik am 20. September 2019, offizielle Zahlen bzw. Zahlen der Polizei. Für die Städte ohne offizielle Zahlen vorlagen, wurden die diese – sofern möglich – in der Regionalpresse recherchiert.

¹³ Follower der FfF-Ortsgruppen auf den verschiedenen Social Media Plattformen, 12. Februar 2022.

¹⁴ Ungefähre Zahl der dauerhaft aktiven Ortsgruppenmitglieder, die sich an der Organisation der Demonstrationen und weiterer Aktivitäten beteiligen. Die Angaben stammen aus den Interviews mit FfF-Aktivist:innen. In Klammern das Datum der Interviews.

Lausitz aufgrund der dominanten Kontroverse um den Kohleausstieg gut mit der klimabewegten Zivilgesellschaft vernetzt (z.B. BUND, Greenpeace, Grüne Liga, Ende Gelände, verschiedene Jugendorganisationen): „nur so kann man sich der Kohleindustrie entgegen stellen“ (Interview C1). Der Klimaaktivismus in Cottbus erfährt starken Gegenwind. Konflikte bestehen insbesondere mit der sehr starken und aktiven Lobby der Kohleindustrie, die vor allem von der Pro Lausitzer Braunkohle e.V. vertreten wird. Diese koordiniert auch maßgeblich den gesellschaftlichen Protest gegen die Aktionen von FfF und weiterer Gruppen (Interview C1). Die FfF-Ortsgruppe in Bergisch-Gladbach berichtet hingegen, dass es in der Stadtbevölkerung eher eine positive Wahrnehmung der Bewegung gäbe (Interview Bg1). In Ingolstadt wird das Thema Klimaschutz hingegen wenig von der Stadtgesellschaft unterstützt (Interview I1 und I2). Aus beiden Städten wird allerdings auch berichtet, dass es – anders als in Cottbus - keinerlei Gegenwind oder Gegendemonstrationen gegen die Aktionen der FfF-Ortsgruppe gab (Interviews Bg1 und I1).

FfF und die Lokalpolitik

Seitens der Lokalpolitik erfahren die Anliegen der FfF-Ortsgruppen in Nachzüglerstädten wenig Unterstützung, auch hier wieder noch am ehesten in Bergisch Gladbach (Interviews Bg1, C1, I1). Einzelne politische Parteien stehen den Anliegen der Ortsgruppen aber in allen Städten durchaus positiv gegenüber (Interviews Bg1, Bg2, C1, I1). In Cottbus und Ingolstadt kam es nicht zur von den FfF-Ortsgruppen geforderten Ausrufung des Klimanotstands (Interviews C1, I1). Über die Presse (Cottbus) oder über die Website der Stadtverwaltung (Ingolstadt) hatten beide Städte jedoch verdeutlicht, dass sie die Ausrufung eines Klimanotstands für nicht notwendig hielten. Begründet wurde dies damit, dass beide Städte im Bereich des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit bereits weiter seien als andere Städte (Hilscher 2019; Stadt Ingolstadt o.D.). Diese Selbsteinschätzungen decken sich wiederum nicht mit den Forschungsergebnissen von Otto et al. (2021), die Cottbus und Ingolstadt im Feld der Nachzügler verorten. In Bergisch-Gladbach hingegen wurden im Oktober 2019 nach längeren politischen Debatten die Ausrufung des sogenannten „Climate Emergencies“ und die Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts beschlossen (Interviews Bg1, Bg2). Aus Sicht der FfF-Ortsgruppe und der Klimagruppe Klimafreunde Rhein-Berg hatten die Beschlüsse bisher jedoch keine

nennenswerten Effekte im Hinblick auf die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (Interviews Bg1, Bg2).

Klimawandelskeptische Parteien spielen sowohl in Bergisch Gladbach als auch in Ingolstadt keine Rolle (Interviews Bg1, I1). In Cottbus hingegen bildete die AfD nach der Stadtratswahl 2019 mit 22,3 Prozent der Stimmen und 11 Abgeordneten zeitweise die stärkste Fraktion, bevor es aufgrund interner Streitigkeiten zu einer erheblichen Verkleinerung der Fraktion kam. Aus Cottbus wird zudem berichtet, dass die politischen Entscheidungsträger:innen des konservativen Spektrums wenig an einem Austausch mit FfF interessiert seien. In diesem Zusammenhang rechnet FfF-Cottbus die SPD als traditionelle „Kohlepartei“ ebenfalls eher dem konservativen bzw. dem energiepolitisch konservativen Spektrum zu (Interview C1). In Ingolstadt bestand hingegen durchaus auch ein Austausch mit den Parteien, deren Hauptaugenmerk nicht (unbedingt) auf dem Thema Klimaschutz liegt. Dieser wurde jedoch von der FfF-Ortsgruppe als wenig fruchtbar wahrgenommen (Interview I1). Aus Bergisch-Gladbach wurde wiederum berichtet, dass die Sorge besteht, dass manche Parteien, insbesondere die Grünen und die Linke, die Bewegung für sich vereinnahmen wollen (Interview Bg1).

Fallbeispiel Ingolstadt

Ingolstadt ist eine stark überdurchschnittlich wohlhabende Stadt, gemessen am Bruttoinlandsprodukt sogar die mit Abstand wohlhabendste aller untersuchten Städte. Zudem hat Ingolstadt die niedrigste Arbeitslosigkeit aller untersuchten Städte (vgl. Tab. 1). Der Arbeitsmarkt in Ingolstadt wird durch gut ausgebildete Ingenieur:innen und Fachkräfte aus dem technischen Bereich dominiert (Interviews I1, I2). Zwar zeigen Otto et al. sowie weitere Studien zur städtischen Klimapolitik, dass es wohlhabenden Städten mit einer überdurchschnittlich gut ausgebildeten Bevölkerung in der Regel deutlich einfacher fällt klimapolitische Erfolge zu erzielen (Zahran et al. 2008; Krause 2011; Bedsworth und Hanak 2013; Kern 2020; Haupt und Kern 2022). Mit Platz 98 von 104 untersuchten im Klimaschutzranking von Otto et al. (2021) gehört die bayerische Stadt Ingolstadt allerdings zu den Schlusslichtern in Deutschland.

Die interviewten Vertreter:innen von FfF und des Nachhaltigkeitsnetzwerks INZukunft führten den Rückstand zu den anderen deutschen Städten auch auf die Dominanz des in Ingolstadt ansässigen Automobilherstellers Audi zurück (Interviews

I1, I2). In der Literatur wird darauf verwiesen, dass das Vorhandensein emissionsstarker Industrien bzw. Unternehmen städtische Klimaschutzbemühungen erheblich ausbremsen kann (Hommels 2005). Auch die vom Volkswagen Konzern geprägte und ebenfalls sehr wohlhabende Autostadt Wolfsburg schnitt beim Ranking von Otto et al. (2021) sehr schwach ab (Rang 96). Da ein erheblicher Teil der Stadtbevölkerung bei Audi oder bei einem der zahlreichen Automobilzulieferern arbeitet besteht generell große Zurückhaltung bei sämtlichen Vorhaben, die den Automobilstandort Ingolstadt (vermeintlich) gefährden könnten (Interviews I1, I2). In Ingolstadt „lieben die Leute ihre Autos“ (Interview I1), der ÖPNV wird hingegen als schlecht ausgebaut beschrieben (Interviews I1, I2). Teile der Ingolstädter Stadtgesellschaft sehen Klimaschutz eher als eine Gefahr für Arbeitsplätze und den Wohlstand der Stadt (Interview I1). In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass Audi den zunehmenden Trend zur Elektromobilität (zunächst) verpasst hat (Menzel 2022). So ist Audi der für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit streitenden Zivilgesellschaft in diesem Bereich bisher auch nicht als Treiber aufgefallen (Interviews I1 und I2). Allerdings hatte der Konzern Ende 2021 angekündigt (nachdem die Interviews in Ingolstadt geführt wurden), bis 2028 in Ingolstadt ausschließlich Elektroautos zu produzieren. Derzeit werden im Ingolstädter Stammwerk noch ausschließlich Autos mit Verbrennungsmotoren produziert (Pfaller 2021).

In Ingolstadt hat es FfF mit ihren Forderungen, z.B. nach einer autofreien Innenstadt oder nach der Ausrufung des Klimanotstands, schwer eine ausreichende Zahl an Verbündeten zu finden (Interview 1). In diesem Zusammenhang fällt auf, dass die FfF-Ortsgruppe trotz des großen Nachholbedarfs in Ingolstadt weniger fordernd und kritisch auftritt als FfF-Ortsgruppen in Vorreiterstädten wie etwa Münster oder Freiburg. Anders als in einigen Vorreiterstädten erfährt die Bewegung auch keinerlei Rückenwind durch die Lokalmedien, die ebenfalls sehr stark auf das Automobil und den Automobilstandort Ingolstadt fixiert sind (Interview I1). Das einzige Presseinterview, an das sich die interviewten Ortsgruppenmitglieder erinnern konnten, wurde mit dem Ingolstädter Bürgerkurier geführt. Die Lokalzeitung wurde auf eine Protestaktion der FfF-Ortsgruppe, die am „Parking Day“ zu Protesten aufriefen und hierfür einen (für Automobile vorgesehenen) Parkplatz besetzt hatten (Interview I1). Hinzu kommt, dass das Potenzial um junge Leute für mehr Klimaschutz zu mobilisieren begrenzt ist: anders als in den untersuchten

Vorreiterstädte sind an Ingolstädter Hochschulen verhältnismäßig wenig Studierende eingeschrieben (vgl. Tab. 1). Dennoch existiert eine verhältnismäßig kleine aber aktive Zivilgesellschaft, die sich dem Klimaschutz und Nachhaltigkeitsthemen verschrieben hat (Interviews I1, I2). Seitens der aktiven Gruppen konnte in den letzten Jahren auch ein langsames Umdenken, sowohl in der Stadtbevölkerung als auch in der Stadtpolitik beobachtet werden (Interviews I1, I2). Seit Ende 2020 plant Ingolstadt die Erarbeitung einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie, an deren Entwicklung auch die Stadtbevölkerung aktiv mitwirken soll. Die Mitglieder der interviewten zivilgesellschaftlichen Gruppen merkten in diesem Zusammenhang an, dass diese Beteiligung auch tatsächlich von der Stadtpolitik gewünscht sei und dass man von Beginn an miteingebunden wurde (Interviews I1, I2).

5. Zusammenfassung und Einordnung der Forschungsergebnisse

Im Rahmen von 21 Fallstudien haben wir die Aktivität und Stärke von FfF-Ortsgruppen in deutschen Groß- und Mittelstädten untersucht. Unsere Vermutung, dass FfF-Ortsgruppen insbesondere in etablierten Klimavorreiterstädten durchschlagkräftig sind, hat sich weitgehend bestätigt. In der Tat fiel FfF in Vorreiterstädten meist auf fruchtbaren Boden und stieß auf Wohlwollen in der Stadtgesellschaft und Stadtpolitik. Oft hatten hier andere, schon etablierte Gruppen bereits den Weg bereitet. Dennoch ist es FfF gelungen in kürzester Zeit zur stärksten „pressure group“ im Umwelt- und Klimabereich zu werden. In Nachzüglerstädten gelingt es FfF-Ortsgruppen hingegen nicht eine größere Zahl an Menschen zu mobilisieren. Zudem werden ihre Aktionen und Ziele hier von Stadtgesellschaft und Stadtpolitik entweder wenig wahrgenommen oder kritisch gesehen. Für Städte, die weder Vorreiter noch Nachzügler sind, sondern sich gewissermaßen im klimapolitischen Mittelfeld einreihen, fällt eine klare Einordnung schwerer. Einige der FfF-Ortsgruppen weisen viele Gemeinsamkeiten mit den Ortsgruppen von Vorreiterstädten auf, während andere sogar weniger aktiv sind als die Ortsgruppen mancher Nachzüglerstädte.

Gerade in Vorreiterstädten konnten wir beobachten, dass FfF-Ortsgruppen einen großen Einfluss auf die bestehende Zivilgesellschaft hatten. In vielen dieser Städte - zumeist Universitätsstädte mit einem hohen Anteil an Studierenden an der Gesamtbevölkerung – gab es auch schon vor dem Erstarken von FfF einen recht

großen zivilgesellschaftlichen Konsens hinsichtlich der Notwendigkeit von mehr Klimaschutz. Eine solche klimapolitische „Deutungshoheit“ existiert in den meisten anderen Städten jedoch (überhaupt) nicht. In diesen spielt das Thema Klimawandel aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive eher eine untergeordnete Rolle, wobei mancherorts auch andere Diskurse hegemonial sind, die sich nur schwer oder gar nicht mit Klimaschutz in Einklang bringen lassen. Beobachten konnten wir dies insbesondere in der „Auto-Stadt“ Ingolstadt oder in Cottbus, das sich im Lausitzer Kohlerevier befindet. In Cottbus ist etwa ein bedeutender Teil der Zivilgesellschaft nicht für den Klimaschutz sondern im Bereich der (Erhaltung der) Braunkohle engagiert. Gerade in Cottbus, aber auch in anderen – nicht selten ostdeutschen – Städten, sehen sich die klimapolitisch engagierte Zivilgesellschaft und auch die Stadtpolitik mit einer starken AfD-Opposition konfrontiert, die Klimaschutzmaßnahmen meist ablehnend gegenübersteht. Die Untersuchung zahlreicher Nachzüglerstädte und auch mancher Städte im klimapolitischen Mittelfeld zeigen jedoch auch, dass es nicht zwingend eine starke AfD im Stadtparlament braucht, um Klimaschutzanliegen innerhalb von Zivilgesellschaft und Stadtpolitik zu marginalisieren. Unser Beitrag fokussierte auf FfF auf lokaler Ebene. Die bisherige Forschung zur Bewegung untersuchte FfF wiederum eher auf globaler oder auf nationalstaatlicher Ebene. Diese unterschiedlichen Betrachtungsweisen erschweren Vergleiche von Studienergebnissen und erfordern eine differenzierte Betrachtung. Unsere Forschungsergebnisse für die lokale Ebene in Deutschland zeigen, dass sich die Aktivität und Stärke der FfF-Ortsgruppen in Vorreiterstädten, Städten im Mittelfeld und in Nachzüglerstädten erheblich unterscheiden. Dies verdeutlicht, dass FfF auch auf der lokalen Ebene sehr differenziert betrachtet werden muss. Obwohl die Ergebnisse weitgehend unseren Erwartungen entsprechen, kann es auch als Paradoxon angesehen werden, dass es FfF gerade in Nachzüglerstädten oder manchen Städten im Mittelfeld schwer fällt Mitstreiter:innen zu mobilisieren. Dies mag insofern verwundern, da in diesen Städten der klimapolitische Handlungsbedarf viel größer ist. Im Umkehrschluss sind die FfF-Ortsgruppen in den Vorreiterstädten besonders stark und teilweise auch besonders kritisch. Und das obwohl hier der Handlungsbedarf geringer ist, zumindest im Vergleich zu den anderen Städten. Dies fügt sich aber wiederum in das globale Bild ein: auch hier fällt auf, dass die Klimabewegung im Allgemeinen und FfF im Speziellen besonders stark in reicheren Industriestaaten ist. In diesen Ländern

gibt es zumindest oft bereits Klimaschutzgesetze, Strategien und entsprechende Regulierungen (Jänicke 2005; Knill et al. 2012; Tobin 2017). In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht unterschlagen werden, dass ein erheblicher Teil des Klimawandels bisher auch von reicheren Industriestaaten verursacht wurde, was einer der zentralen Kritikpunkte von FfF ist (Bentz-Hölzl 2014).

Neben den beschriebenen Erkenntnissen wirft unsere Studie auch zahlreiche weitere Fragen für zukünftige Forschungsarbeiten auf. Unsere Ergebnisse zur Bedeutung von FfF-Ortsgruppen innerhalb einer städtischen Zivilgesellschaft haben bereits angedeutet, dass es erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Bedeutung von Umwelt- und Klimathemen gibt. Etwa zwischen Universitätsstädten und Industriestädten aber teilweise auch zwischen Städten in West- und Ostdeutschland. Diese ersten Erkenntnisse müssen jedoch noch durch weitere und detailliertere Untersuchungen erweitert und vertieft werden (sowohl Einzelfallstudien als auch vergleichende Fallstudien). Ferner fehlt es noch an Forschung zu Konflikten innerhalb städtischer Zivilgesellschaften (z.B. zwischen Befürworter:innen von Klimaschutz und Befürworter:innen etablierter fossiler Industrien). Ausgangspunkt hierfür könnten nicht zuletzt Studien zu Konflikten zwischen Befürworter:innen und Gegner:innen der Energiewende liefern (Reusswig et al. 2016; Eichenauer und Gailing 2022). Darüber hinaus braucht es detaillierte Studien zum konkreten Einfluss von FfF-Ortsgruppen auf bestimmte stadtpolitische Entscheidungen. Unser Beitrag hat sich in erster Linie mit der Aktivität und Stärke der FfF-Ortsgruppen befasst. Nicht untersucht haben wir hingegen, ob Beschlüsse und Entscheidungen ausschließlich auf dem Druck von FfF beruhen oder (gerade in den Klimavorreiterstädten) auch Resultat bereits existierender strategischer Überlegungen von Stadtpolitik und Stadtverwaltung waren, die durch FfF „lediglich“ beschleunigt wurden. Als Teil bzw. Folge der Klimanotstandsbeschlüsse wurden FfF-Mitglieder in manchen Städten auch stärker in Stadtentwicklungsprozesse eingebunden. Etwa durch Aufnahme in Gremien, das Mitwirken an Strategieprozessen oder auch durch die Beteiligung an Monitoringverfahren, um zum Beispiel den Stand der Umsetzung von Klimaschutzstrategien zu überprüfen. Es stellt sich die Frage, ob und wenn ja in welchem Umfang dieses Engagement auch zu konkreten Veränderungen in den Städten geführt hat. Zudem müsste mit einem etwas größeren zeitlichen Abstand analysiert werden, wie dauerhaft das Engagement war bzw. ist. Mit anderen Worten: Werden in fünf Jahren immer noch Mitglieder von FfF an diesen

Stadtentwicklungsprozessen teilnehmen bzw. beteiligt werden? Ebenso ist noch unklar, ob und wenn ja welche dauerhaften Auswirkungen die Covid-19-Pandemie auf die Bewegung haben wird. Beim Einsetzen der Pandemie existierte FfF in den meisten Städten seit nur etwa einem Jahr.

Literaturverzeichnis

ADAFc. Ergebnisse ADAFC-Fahrradklima-Test 2020. <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. (Zugegriffen: 24. März 2022)

Adloff, F. (2005). *Zivilgesellschaft: Theorie und politische Praxis*. Campus.

Beckh, P., & Limmer, A. (2022). The Fridays for Future Phenomenon. In P.A. Wilderer, M. Grambow, M. Molls, & K. Oexle (Hrsg.), *Strategies for Sustainability of the Earth System* (S. 427–432). Cham: Springer International Publishing.

Bedsworth, L.W., & Hanak, E. (2013). Climate policy at the local level: Insights from California. *Global Environmental Change*, 23(3), 664–677.
<https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.02.004>

Bentz-Hölzl, J. (2014). *Der Weltklimavertrag: Verantwortung der internationalen Gemeinschaft im Kampf gegen den Klimawandel*. Springer.

Bergmann, K., Borgstedt, S., Diermeier, M., & Niehues, J. (2021). Klimaschutz und Parteipräferenz: Einigkeit in der Sache, Unterschiede in den Maßnahmen (IW-Kurzbericht Nr. 67). Köln. <https://www.iwkoeln.de/studien/klimaschutz-und-partecipraeferenz-einigkeit-in-der-sache-unterschiede-in-den-massnahmen.html>. (Zugegriffen: 25. März 2022)

Berker, L.E. & Pollex, J. (2021) Friend or foe? Comparing party reactions to Fridays for Future in a party system polarised between AfD and Green Party. *Zeitschrift für Vergleichende Politikwissenschaft* 15(2), 165-183.
<https://doi.org/10.1007/s12286-021-00476-7>

DESTATIS (2019). Daten und Fakten. <https://www.statistikportal.de/de>. (Zugegriffen: 20. Juli 2022)

Die Zeit (2022). CHE Ranking. <https://ranking.zeit.de/che/de/orte>. (Zugegriffen: 20. Juli 2022)

- Droste, L., & Heyse, M (2019). Die „Pedelec-Gesellschaft“: Wer sind Münsters E-Biker? (bema Forschungsnotizen). Münster.
- Eckersley, P. (2018). Power and capacity in urban climate governance: Germany and England compared. Peter Lang.
- Eichenauer, E., & Gailing, L. (2022). What Triggers Protest? – Understanding Local Conflict Dynamics in Renewable Energy Development. *Land*, 11(10).
<https://doi.org/10.3390/land11101700>
- Geißel, B., Kern, K., Klein, A., & Berger, M. (2004). Einleitung: Integration, Zivilgesellschaft und Sozialkapital. In A. Klein, K. Kern, B. Geißel, & M. Berger (Hrsg.), *Zivilgesellschaft und Sozialkapital* (S. 7–15). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Goldman, L. (2022). Climate change and youth: Turning grief and anxiety into activism. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Göpfert, C., Wamsler, C., & Lang, W. (2019). A framework for the joint institutionalization of climate change mitigation and adaptation in city administrations. *Mitigation and adaptation strategies for global change*, 24(1), 1–21. <https://doi.org/10.1007/s11027-018-9789-9>
- Haupt, W., & Kern, K. (2022). Explaining Climate Policy Pathways of Unlikely City Pioneers: The Case of the German City of Remscheid. *Urban Climate*, 45.
<https://doi.org/10.1016/j.uclim.2022.101220>
- Haupt, W., Kern, K., & Irmisch, J. (2022a). From Climate Policy Pioneers to Climate Policy Leaders? The Examples of the Eastern German Cities of Potsdam and Rostock. *Urban Research & Practice*.
<https://doi.org/10.1080/17535069.2022.2104655>
- Haupt, W., Eckersley, P., & Kern, K. (2022b). How Can ‘Ordinary’ Cities Become Climate Pioneers? In C. Howarth, M. Lane, & A. Slevin (Hrsg.), *Addressing the Climate Crisis* (S. 83–92). Springer International Publishing.
- Hickman, C., Marks, E., Pihkala, P., Clayton, S., Lewandowski, R.E., Mayall, E.E., et al. (2021). Climate anxiety in children and young people and their beliefs about government responses to climate change: a global survey. *The Lancet Planetary Health*, 5(12). [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(21\)00278-3](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(21)00278-3)

- Hilscher, A. (2019). So kämpft Cottbus für das Klima. Lausitzer Rundschau. <https://www.lr-online.de/lausitz/cottbus/umweltschutz-so-kaempft-cottbus-fuer-das-klima-38324604.html>. (Zugegriffen: 27. März 2022)
- Hommels, A. (2005). Studying Obduracy in the City: Toward a Productive Fusion between Technology Studies and Urban Studies. *Science, Technology, & Human Values*, 30(3), 323–351. <https://doi.org/10.1177/0162243904271759>
- Homsy, G.C. (2018). Unlikely pioneers: creative climate change policymaking in smaller U.S. cities. *Journal of Environmental Studies and Sciences*, 8(2), 121–131. <https://doi.org/10.1007/s13412-018-0483-8>
- Hoppe, T., van der Vegt, A., & Stegmaier, P. (2016). Presenting a Framework to Analyze Local Climate Policy and Action in Small and Medium-Sized Cities. *Sustainability*, 8(9), 847. <https://doi.org/10.3390/su8090847>
- Huber, R.A. (2020). The role of populist attitudes in explaining climate change skepticism and support for environmental protection. *Environmental Politics*, 29(6), 959–982. <https://doi.org/10.1080/09644016.2019.1708186>
- Huber, R.A., Fesenfeld, L., & Bernauer, T. (2020). Political populism, responsiveness, and public support for climate mitigation. *Climate Policy*, 20(3), 373–386. <https://doi.org/10.1080/14693062.2020.1736490>
- Irmisch, J., Haupt, W., Eckersley, P., Müller, H., & Kern, K. Klimapolitische Entwicklungspfade deutscher Groß- und Mittelstädte (2022). Erkner. <https://leibniz-irs.de/medien/irs-dialog/klimapolitische-entwicklungspfade-deutscher-gross-und-mittelstaedte>. (Zugegriffen: 25. März 2022)
- Jänicke, M. (2005). Trend-setters in environmental policy: the character and role of pioneer countries. *European Environment*, 15(2), 129–142. <https://doi.org/10.1002/eet.375>
- Kalt, T. (2021). Jobs vs. climate justice? Contentious narratives of labor and climate movements in the coal transition in Germany. *Environmental Politics*, 30(7), 1135–1154. <https://doi.org/10.1080/09644016.2021.1892979>
- Keeler, L.W., Beaudoin, F., Wiek, A., John, B., Lerner, A.M., Beecroft, R., et al. (2019). Building actor-centric transformative capacity through city-university partnerships. *Ambio*, 48(5), 529–538. <https://doi.org/10.1007/s13280-018-1117-9>

Kern, K. (2020). Von Vorreitern und Nachzüglern: Die Rolle von Städten und Gemeinden in der Klimapolitik. In T. Hickmann & M. Lederer (Hrsg.), *Leidenschaft und Augenmaß* (S. 195–206). Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.

Kern, K., Irmisch, J., Odermatt, C., Haupt, W., & Kissling-Näf, I. (2021a). Cultural Heritage, Sustainable Development, and Climate Policy: Comparing the UNESCO World Heritage Cities of Potsdam and Bern. *Sustainability*, 13(16), 9131. <https://doi.org/10.3390/su13169131>

Kern, K., Haupt, W., & Niederhafner, S. Entwicklungspfade städtischer Klimapolitik: Bedeutung von Schlüsselereignissen und Schlüsselfiguren für die Klimapolitik in Potsdam, Remscheid und Würzburg (2021b). *disP - The Planning Review*, 57(4):32-49. <https://doi.org/10.1080/02513625.2021.2060576>

Knill, C., Heichel, S., & Arndt, D. (2012). Really a front-runner, really a Straggler? Of environmental leaders and laggards in the European Union and beyond — A quantitative policy perspective. *Energy Policy*, 48, 36–45. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2012.04.043>

Krause, R.M. (2011). Policy Innovation, Intergovernmental Relations, and the Adoption of Climate Protection Initiatives by U.S. Cities. *Journal of Urban Affairs*, 33(1), 45–60. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9906.2010.00510.x>

Kulin, J., Johansson Sevä, I., & Dunlap, R.E. (2021). Nationalist ideology, rightwing populism, and public views about climate change in Europe. *Environmental Politics*, 30(7), 1111–1134. <https://doi.org/10.1080/09644016.2021.1898879>

Menzel, S. (2022). Deutsche Autohersteller und Tesla sind besonders innovativ. Handelsblatt. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/innovationsrangliste-deutsche-autohersteller-und-tesla-sind-besonders-innovativ/27969344.html>. (Zugegriffen: 30. März 2022)

Neuber, M., Daniel, A., & Gardner, B.G. (2021). Protesting for the Future in Pandemic Contexts. Comparing Participants in Fridays For Future Global Climate Strikes in Austria and Germany. OSF Preprints.

Otto, A., Kern, K., Haupt, W., Eckersley, P., & Thieken, A.H. (2021). Ranking local climate policy: assessing the mitigation and adaptation activities of 104 German cities. *Climatic Change*, 167(1-2). <https://doi.org/10.1007/s10584-021-03142-9>

Pfaller, S. (2021). Wie die Region Ingolstadt den Wandel zum E-Auto gestaltet. BR24. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/wie-die-region-ingolstadt-den-wandel-zum-e-auto-gestaltet>. (Zugegriffen: 30. März 2022)

PRO Remscheid (2020). Lennep: „Fridays for Future“ wirkt – Verlust von rund 130 Arbeitsplätzen! <http://www.pro-remscheid.org/lennep-fridays-for-future-wirkt-verlust-von-rund-130-arbeitsplaetzen/>. (Zugegriffen: 25. März 2022)

Reckien, D., Salvia, M., Heidrich, O., Church, J.M., Pietrapertosa, F., Gregorio-Hurtado, S. de, et al. (2018). How are cities planning to respond to climate change? Assessment of local climate plans from 885 cities in the EU-28. *Journal of Cleaner Production*, 191, 207–219. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.03.220>

Reusswig, F., Braun, F., Heger, I., Ludewig, T., Eichenauer, E., & Lass, W. (2016). Against the Wind': Local Opposition to the German 'Energiewende. Utilities Policy, 2016(41), 241-227. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2016.02.006>

Reusswig, F., & Leggewie, C. (2019). Die heimatlosen Gesellen der AfD. *Indes*, 7(4), 49–55. <https://doi.org/10.13109/inde.2018.7.4.49>

Salvia, M., Reckien, D., Pietrapertosa, F., Eckersley, P., Spyridaki, N.-A., Krook-Riekkola, A., et al. (2021). Will climate mitigation ambitions lead to carbon neutrality? An analysis of the local-level plans of 327 cities in the EU. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 135, 110253. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2020.110253>

Sharp, E.B., Daley, D.M., & Lynch, M.S. (2011). Understanding Local Adoption and Implementation of Climate Change Mitigation Policy. *Urban Affairs Review*, 47(3), 433–457. <https://doi.org/10.1177/1078087410392348>

Sommer, M., & Haunss, S. (2020). 12. Fridays for Future. In S. Haunss & M. Sommer (Hrsg.), *Fridays for Future - Die Jugend gegen den Klimawandel* (S. 237–252). Bielefeld, Germany: transcript Verlag.

Stadt Ingolstadt (o.D.). Eigener Ingolstädter Weg zum Klimaschutz. <https://www.ingolstadt.de/Home/Eigener-Ingolst%C3%A4dter-Weg-zum->

[Klimaschutz.php?object=tx,2789.5&ModID=7&FID=3052.12865.1&NavID=2789.411](#). (Zugegriffen: 28. März 2022)

Sturm, C. (2019). *Klimapolitik in der Stadtentwicklung*. transcript Verlag.

Sturm, G. (2020). Umwelt und Gesellschaft. Zwischen grenzenlosem Wachstum, Nachhaltigkeit und Artensterben. *Soziologiemagazin*, 13(2-2020), 69–82.
<https://doi.org/10.3224/soz.v13i2.06>

Tobin, P. (2017). Leaders and Laggards: Climate Policy Ambition in Developed States. *Global Environmental Politics*, 17(4), 28–47.
https://doi.org/10.1162/GLEP_a_00433

Twenhöven, J. (1994). Fahrradstadt Münster. *Architekt*(3), 164–167.

Westdeutsche Zeitung (2022). Wuppertal ruft den Klimanotstand aus.
Westdeutsche Zeitung. https://www.wz.de/nrw/wuppertal/wuppertal-ruft-den-klimanotstand-aus_aid-67683403. (Zugegriffen: 18. Juli 2022)

Wurzel, R.K., Moulton, J.F., Osthorst, W., Mederake, L., Deutz, P., & Jonas, A.E. (2019). Climate pioneership and leadership in structurally disadvantaged maritime port cities. *Environmental Politics*, 28(1), 146–166.
<https://doi.org/10.1080/09644016.2019.1522039>

Zahran, S., Brody, S.D., Vedlitz, A., Grover, H., & Miller, C. (2008). Vulnerability and Capacity: Explaining Local Commitment to Climate-Change Policy. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 26(3), 544–562.
<https://doi.org/10.1068/c2g>