



Wirtschaft. Politik. Wissenschaft.

Korrigierte Version vom 12. Februar 2026 (Seite 423, Fußnote 4).

## Sozial-ökologische Transformation

**419 Editorial** von Franziska Holz und Alexander Schiersch

### Von Verteilungswirkungen und Lobbyismus: Die sozial-ökologische Transformation ist kein Selbstläufer

**421 Bericht** von Stefan Bach, Rebecca Engelhardt, Lars Felder, Peter Haan und Renke Schmacker

### Regionalisiertes Klimageld entlastet Haushalte in ländlichen Räumen, Problem der Härtefälle bleibt

**434 Interview** mit Stefan Bach

**435 Bericht** von Olimpia Cutinelli-Rendina und Sonja Dobkowitz

### Grüne Präferenzen: Unternehmen schützen Gewinne aus nicht-grünen Produkten durch mehr Lobbyarbeit

**444 Kommentar** von Marcel Fratzscher

### Mindestlohnkommission hat Chance zum Wohle Millionen Beschäftigter verpasst

# 100 JAHRE – 100 GESCHICHTEN

## DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

### 1925 BIS 2025



© DIW Berlin 2025

## „Klimaschutz bringt Vorteile für die gesamte Volkswirtschaft“ – Das DIW Berlin heute: Die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt



Wie beeinflusst Umweltschutz die Wirtschaft? Wie gelingt die Energieversorgung der Zukunft und welche Rolle spielt der Verkehr dabei? Mit diesen Fragen beschäftigt sich die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin. „Die stetige Erderwärmung kostet und sie zerstört unsere Umwelt, sie gefährdet unsere Lebensgrundlagen und vor allen Dingen schadet sie unserer Volkswirtschaft“, sagt die Abteilungsleiterin Claudia Kemfert im Video. „Aber es gibt Lösungen. Diese Lösungsmöglichkeiten zu bewerten, damit tragen wir auch mit unserer Wissenschaft bei.“

Die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt beschäftigt sich mit Strategien für eine nachhaltige Entwicklung in den drei namensgebenden Forschungsbereichen. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf der Transformation der Energiewirtschaft sowie darauf, wie Energie- und Klimapolitik die Ressourcen- und Umweltmärkte beeinflusst. Ebenso analysieren die Wissenschaftler\*innen der Abteilung spezifische Aspekte von Verkehrsmärkten.

Die ganze Geschichte und viele weitere können Sie auf unserer Jubiläumswebsite lesen: [www.diw.de/100jahre](http://www.diw.de/100jahre)



## IMPRESSUM

### DIW BERLIN

DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.  
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

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

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: [kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)

92. Jahrgang 2. Juli 2025

#### Herausgeber\*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

#### Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann; Kristina van Deuverden

#### Lektorat

Dr. Jan Goebel; Prof. Dr. Franziska Holz

#### Redaktion

Rebecca Buhner; Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer; Frederik Schulz-Greve; Sandra Tubik

#### Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

#### Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

#### Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter [www.diw.de/wochenbericht](http://www.diw.de/wochenbericht) abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter [www.diw.de/wb-anmeldung](http://www.diw.de/wb-anmeldung)

ISSN 1860-8787

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den Kundenservice des DIW Berlin zulässig ([kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)).

# Von Verteilungswirkungen und Lobbyismus: Die sozial-ökologische Transformation ist kein Selbstläufer

Von Franziska Holz und Alexander Schiersch

Die sozial-ökologische Transformation stellt eine der zentralen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte dar – sowohl für Politik und Wirtschaft als auch für die Gesellschaft insgesamt. Umso wichtiger ist es, dass sich die wirtschaftswissenschaftliche Forschung intensiv und in ihrer ganzen Breite mit den damit verbundenen Fragen beschäftigt. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) hat sich dieses Ziel zu eigen gemacht und baut seine Arbeiten zur Transformation kontinuierlich und in allen Abteilungen des Instituts aus. Im Mittelpunkt stehen dabei die Auswirkungen der Transformation auf private Haushalte und Unternehmen, auf Märkte, Investitionen und Innovationen – aber auch auf soziale Gerechtigkeit und Verteilungswirkungen.

Ein Meilenstein dieser Arbeit war der diesjährige Sommerworkshop der institutsweiten Arbeitsgruppe Sozial-Ökologische Transformation. Forschende aus verschiedenen Abteilungen stellten hier ihre laufenden Projekte vor und diskutierten Fragen der sozialen Akzeptanz, die Effekte von Preissignalen für den Energieverbrauch, die gesundheitlichen Belastungen grenzüberschreitender Emissionen sowie die Transformation zentraler Wirtschaftssektoren. Erstmals wurde der Workshop durch eine öffentliche Podiumsdiskussion ergänzt, bei der Vertreter\*innen aus Wirtschaft, Gewerkschaften und Ministerialverwaltung über die Rolle des neuen Sondervermögens für Infrastruktur im Transformationsprozess diskutierten. Die rege Beteiligung und der offene Austausch verdeutlichten den Stellenwert dieses Themas – sowohl in der Forschung als auch in der politischen und gesellschaftlichen Debatte.

Vor diesem Hintergrund widmen sich die beiden Beiträge dieses Wochenberichts drängenden Fragen einer sozial ausgewogenen und wirtschaftlich tragfähigen Transformation. Der erste Beitrag nimmt dabei die Auswirkungen steigender

Preise für Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) auf private Haushalte in den Blick. Durch den Übertritt vom nationalen Brennstoffemissionshandel in den europäischen Emissionshandel EU-ETS 2 im Jahr 2027 wird eine deutliche Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Preise auf fossile Brenn- und Kraftstoffe, wie sie in Haushalten verwendet werden, erwartet. Die Studie untersucht die Wirkungen einer Bepreisung von 160 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> auf Kraft- und Brennstoffe für private Haushalte. Demnach kann durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung eine erhebliche soziale Schieflage entstehen. Während Haushalte mit höheren Einkommen zwar in absoluten Zahlen stärker belastet werden, ist die relative Belastung – gemessen am verfügbaren Einkommen – für einkommensschwache Haushalte erheblich größer. Das im Bericht simulierte einheitliche Klimageld in Höhe von 360 Euro pro Kopf würde die regressive Belastungswirkung umkehren: Einkommensschwache Haushalte profitierten unter dem Strich von der Reform, während Haushalte mit hohem Einkommen eine leichte Nettobelastung verzeichneten.

Neben der sozialen zeigt die Analyse auch eine regionale Dimension der Verteilungswirkungen. Haushalte in ländlichen Räumen sind durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung stärker betroffen als städtische Haushalte. Gründe hierfür sind die längeren Wege zum Arbeitsplatz, kaum verfügbarer öffentlicher Nahverkehr, größere Wohnflächen sowie der häufigere Einsatz von Heizöl. Die regionale Analyse verdeutlicht weiter: Bei einem einheitlichen Klimageld erfährt in Großstädten und Ballungsräumen nur etwa jeder achte einkommensschwache Haushalt deutliche Nettobelastungen, während es im ländlichen Raum fast jeder dritte Haushalt ist.

Daher diskutiert der Bericht die Option einer regional differenzierten Ausgestaltung des Klimagelds in Anlehnung

an das österreichische Modell. Ein regional gestaffeltes Klimageld würde die Belastungsunterschiede zwischen Stadt und Land deutlich reduzieren. Die Zahl der Härtefälle in den unteren Einkommensgruppen würde im ländlichen Raum deutlich sinken: von knapp 30 Prozent bei einem einheitlichen Klimageld auf 25,5 Prozent bei einem regional gestaffelten Klimageld. Das könnte die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung gerade in ländlichen Regionen erhöhen, wo der Widerstand gegen klimapolitische Maßnahmen häufig größer ist. Da trotz des regional differenzierten Klimagelds innerhalb der Regionen die Streuung der Belastung groß bleibt, sind darüber hinaus auch gezielte Fördermaßnahmen notwendig, etwa für die energetische Gebäudesanierung oder den Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel.

Der zweite Bericht stellt Unternehmen in den Mittelpunkt der Analyse. Unternehmen haben verschiedene Möglichkeiten, darauf zu reagieren, dass Verbraucher\*innen zunehmend umweltfreundlichere („grünere“) Produkte nachfragen. So können Unternehmen ihre Innovationstätigkeit anpassen, um ihre Produktpalette um mehr grüne Produkte zu erweitern. Sie können aber auch durch Lobbying versuchen, eine politische Wende hin zu umweltfreundlicheren Produkten zu verhindern oder zu begünstigen. Lobbying kann also in beide Richtungen agieren: sowohl als Verstärkung als auch als Eindämmung von grüner werdender Nachfrage.

**Franziska Holz** ist stellvertretende Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt und Ko-Sprecherin der Arbeitsgruppe Sozial-ökologische Transformation im DIW Berlin | fholz@diw.de

Im Bericht wird mit Daten des Automobilssektors in den USA aus den Jahren 2006 bis 2019 analysiert, in welche Richtung politische Lobbyarbeit tendierte. Dafür wird untersucht, wie die Lobbyarbeit von Automobilunternehmen auf Veränderungen der Präferenzen von Konsument\*innen reagiert hat.

Demnach passen Unternehmen ihre Lobbyarbeit an, wenn Verbraucher\*innen grünere Präferenzen entwickeln: Kurzfristig setzen sie ihre Lobbyaktivitäten verstärkt gegen umweltfreundliche Regulierung ein. Zudem erhöhen insbesondere Firmen, deren Produktpalette auf wenig umweltfreundliche Verbrennerfahrzeuge konzentriert ist, ihre Lobbyausgaben. Die Autorinnen empfehlen, dass politische Entscheidungsträger\*innen die Einflussnahme durch Unternehmen transparenter machen, etwa durch strengere Vorgaben und weitere Offenlegungspflichten über Kontakte mit Wirtschaftsvertreter\*innen.

Der Bericht belegt erneut die wichtige Rolle des Automobilssektors und seiner Dekarbonisierung für eine erfolgreiche sozial-ökologische Transformation. Er hilft auch dabei, die Vorgänge rund um die aktuelle Debatte in der EU um eine Rückabwicklung der gesetzlichen Vorgaben zur Verschärfung der Abgasnormen einzuordnen.

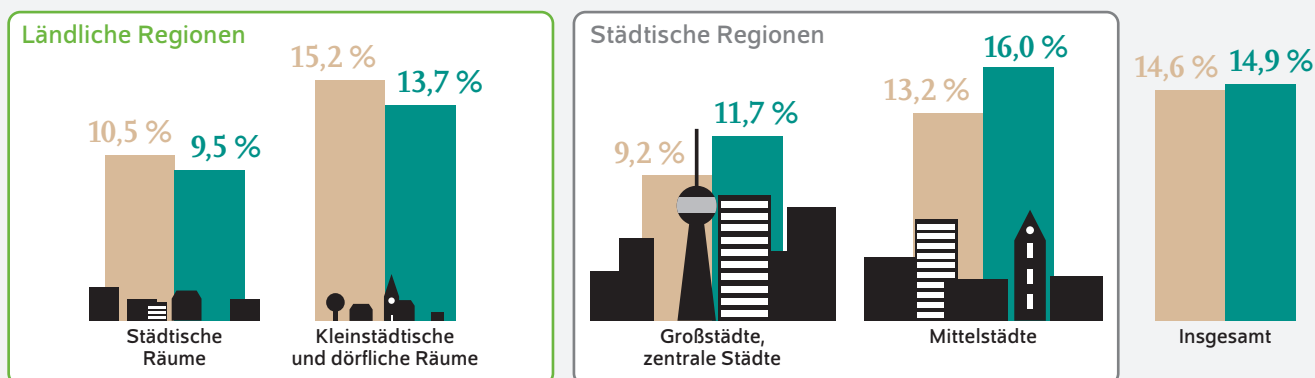
**Alexander Schiersch** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Unternehmen und Märkte sowie in der Forschungsgruppe Entrepreneurship und Ko-Sprecher der Arbeitsgruppe Sozial-ökologische Transformation im DIW Berlin | aschiersch@diw.de

# Regionalisiertes Klimageld entlastet Haushalte in ländlichen Räumen, Problem der Härtefälle bleibt

Von Stefan Bach, Rebecca Engelhardt, Lars Felder, Peter Haan und Renke Schmacker

- Steigende CO<sub>2</sub>-Preise sind wichtiges Instrument der Klimapolitik in Deutschland und Europa, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren
- Einheitliches Pro-Kopf-Klimageld kompensiert regressive Verteilungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, kann aber Härtefälle mit hohen Belastungen nicht vermeiden
- Differenzierung des Klimagelds nach ländlichen und urbanen Gebieten wie in Österreich kann darüber hinaus regionale Ungleichgewichte ausgleichen
- Anteil der Härtefälle in großen Städten nimmt dadurch zu, sinkt aber in ländlichen Gebieten
- Dies könnte Akzeptanz für CO<sub>2</sub>-Bepreisung gerade in ländlichen Gebieten erhöhen – soziale Härtefälle machen weitere Maßnahmen erforderlich

## Regionales Klimageld senkt Anteil stark belasteter Geringverdienerhaushalte in ländlichen Gebieten – insgesamt ändert es aber nichts an sozialen Härtefällen



■ Mit einheitlichem Klimageld von 360 Euro pro Kopf ■ Mit regional gestaffeltem Klimageld

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP v37).

Anmerkung: CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro pro Tonne zuzüglich Mehrwertsteuer. 20 Prozent der privaten Haushalte mit den niedrigsten Einkommen, die mit mehr als einem Prozent ihres Haushaltseinkommen belastet sind.

© DIW Berlin 2025

### ZITAT

„Ein unterschiedlich hohes Klimageld in Städten und auf dem Land kann die ungleiche Belastung in den Regionen ausgleichen. Es gibt dadurch weniger Härtefälle auf dem Land, aber mehr in der Stadt. Das bringt sozialpolitisch zwar in Summe nichts, aber es könnte die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf dem Land erhöhen, wenn das Klimageld dortige geringverdienende Haushalte entlastet.“ — Stefan Bach —

### MEDIATHEK



Audio-Interview mit Stefan Bach  
[www.diw.de/mediathek](http://www.diw.de/mediathek)

# Regionalisiertes Klimageld entlastet Haushalte in ländlichen Räumen, Problem der Härtefälle bleibt

Von Stefan Bach, Rebecca Engelhardt, Lars Felder, Peter Haan und Renke Schmacker

## ABSTRACT

Die vergangene Ampel-Bundesregierung hatte die Auszahlung eines Klimagelds an private Haushalte als Ausgleich für steigende CO<sub>2</sub>-Preise geplant. Dazu wurde ein Auszahlungsverfahren vorbereitet. Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung kommt das Klimageld nicht mehr vor. Perspektivisch ist ein sozialer Ausgleichsmechanismus weiterhin wichtig, denn die Preise für Kraft- und Heizstoffe werden durch den europäischen Emissionshandel (EU-ETS2) weiter steigen. Die Simulationen in diesem Wochenbericht zeigen, dass ein Klimageld einen wesentlichen Beitrag leistet, um die finanzielle Belastung durch steigende CO<sub>2</sub>-Preise insbesondere bei Haushalten mit niedrigem Einkommen abzufedern und gleichzeitig die Lenkungswirkung des Preissignals aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus bestehen strukturelle Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen, die mittels eines regional differenzierten Klimagelds berücksichtigt werden könnten. Nach den vorliegenden Berechnungen verringert dies zwar den Anteil an sozialen Härtefällen in ländlichen Räumen, in Städten nimmt er aber zu. Auch wenn das regionalisierte Klimageld in Summe also keine Vorteile bietet, könnte es die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf dem Land erhöhen. Um die Zielgenauigkeit zu vergrößern, könnte das Klimageld bei höheren Einkommen reduziert werden, was zusätzliche fiskalische Spielräume zur Entlastung von sozialen Härtefällen eröffnet.

Die Bepreisung von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) ist ein zentrales Instrument der Klimapolitik in Deutschland und Europa, mit dem die Emissionen nachhaltig reduziert werden sollen. Seit dem Jahr 2005 erfasst der europäische Emissionshandel (EU-ETS1) die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Energiewirtschaft, industriellen Prozessen, Großfeuerungsanlagen und Luftverkehr. Seit 2021 gilt in Deutschland zusätzlich ein nationaler Emissionshandel für fossile Kraft- und Heizstoffe, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Beheizung von Gebäuden und im Verkehr bepreist. Derzeit liegt der CO<sub>2</sub>-Preis bei 55 Euro je Tonne, ab 2026 wird er mit dem Einstieg in die Handelsphase auf bis zu 65 Euro je Tonne steigen. Ab 2027 wird für diese Bereiche ein europäischer Emissionshandel (EU-ETS2) eingeführt, was die Preise für Kraft- und Heizstoffe weiter steigen lassen dürfte. Studien zufolge sind dabei längerfristige Preise von bis zu 160 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> möglich.<sup>1</sup> Gegenüber dem derzeitigen Niveau dürften sich dann beispielsweise die Kraftstoffpreise an der Tankstelle einschließlich Mehrwertsteuer um etwa 30 Cent je Liter dauerhaft erhöhen. Heizöl würde ebenfalls um etwa 30 Cent je Liter teurer, Erdgas um 2,3 Cent je Kilowattstunde.

Da einkommensschwache Haushalte im Durchschnitt einen höheren Anteil ihres Nettoeinkommens für Energie und Mobilität ausgeben als besser- und hochverdienende, belastet die CO<sub>2</sub>-Bepreisung einkommensschwache Haushalte deutlich stärker.<sup>2</sup> Ferner sind die Belastungen innerhalb der Einkommensgruppen, je nach energetischen Verhältnissen von Wohnung oder bei der Mobilität, sehr unterschiedlich. Wenn die CO<sub>2</sub>-Bepreisung die Energiekosten nachhaltig deutlich erhöht, drohen sozialpolitische Härtefälle, insbesondere dann, wenn sich die Menschen nicht anpassen können, da sie beispielsweise in Mietwohnungen leben.

<sup>1</sup> Michael Pahle et al. (2025): Wie weiter mit dem ETS2? Vorschläge und Erwägungen zur Stärkung der Glaubwürdigkeit. Konrad-Adenauer-Stiftung (online verfügbar, abgerufen am 18. Juni 2025. Dies gilt für alle Onlinequellen in diesem Bericht, sofern nicht anders angegeben).

<sup>2</sup> Stefan Bach et al. (2024): CO<sub>2</sub>-Bepreisung: Klimaprämie zügig einführen, bei höheren Einkommen abschmelzen. DIW Wochenbericht Nr. 42, 647–655 (online verfügbar).

Um die unterschiedlichen Belastungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auszugleichen und damit verbundene soziale Härten in der Transformationsphase zu mildern, wird seit längerem ein Klimageld diskutiert, das als pauschaler Pro-Kopf-Beitrag an alle Einwohner\*innen Deutschlands ausgezahlt wird. Die vergangene Ampel-Bundesregierung hatte das geplant und dafür bereits ein Auszahlungsverfahren vorbereitet, das voraussichtlich ab Ende 2025 einsatzbereit sein dürfte.<sup>3</sup>

Neben dem Einkommen sind die privaten Haushalte auch regional unterschiedlich von steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen belastet. Menschen in ländlichen Regionen tragen im Vergleich zu städtischen Siedlungsräumen zumeist höhere Kosten. Sie legen längere Wege zurück und können den öffentlichen Verkehr seltener nutzen. Sie haben im Durchschnitt größere Wohnungen und heizen öfter mit Öl, das gegenüber Gas oder Fernwärme stärker durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung belastet wird. Zudem ist die Bauweise im ländlichen Raum weniger verdichtet als in den Ballungsräumen, was den Heizenergieverbrauch tendenziell erhöht. Das Klimageld könnte daher regional gestaffelt werden, wie es bisher in Österreich als Klimabonus praktiziert wurde, bevor es im Zuge von Haushaltseinsparungen ab dem Jahr 2025 wieder komplett abgeschafft wurde (Kasten 1).

Dieser Wochenbericht analysiert die Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf Kraft- und Heizstoffe bei den privaten Haushalten.<sup>4</sup> Dabei wird mit 160 Euro je Tonne ein recht hoher CO<sub>2</sub>-Preis simuliert, wie er längerfristig unter dem EU-ETS2 eintreten könnte. Ferner wird gezeigt, wie die Belastungen durch ein Pro-Kopf-Klimageld von 360 Euro pro Jahr ausgeglichen werden können. Zudem werden die Auswirkungen eines einheitlichen Klimagelds mit einem regional differenzierten Klimageld verglichen (Tabelle 1), das in Anlehnung an die bisherige Praxis in Österreich zwischen urbanen und ländlichen Räumen unterscheidet. Ebenfalls regional differenziert werden die Verhaltenseffekte des CO<sub>2</sub>-Preises auf die Mobilität. Dabei werden Verhaltensanpassungen bei der Mobilität berücksichtigt, die auf einem Umfrageexperiment basieren. Verhaltenseffekte im Verkehrsbereich sind von besonderer Bedeutung, da hier in den vergangenen zwei Jahrzehnten für die Erreichung des Bundesklimaschutzziels nur unzureichend Emissionen eingespart wurden.

### CO<sub>2</sub>-Bepreisung belastet ärmere Haushalte stärker als reiche Haushalte

Die Verteilungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden mit einem Mikrosimulationsmodell analysiert, das auf

<sup>3</sup> Pressemitteilung des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Dezember 2024: Bundesregierung bringt Eckpunkte für einen Direktauszahlungsmechanismus auf den Weg (online verfügbar).

<sup>4</sup> Die Arbeiten im Rahmen dieses Wochenberichts wurden finanziell zum Teil durch das Fördernetzwerk Interdisziplinäre Sozialpolitikforschung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales und durch das Kopernikus-Projekt Ariadne, gefördert durch das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt, unterstützt. Die Verteilungsanalysen basieren auf den Studien: Swantje Fiedler et al. (2025): Regionales Klimageld in Deutschland. Potenziale, Herausforderungen und Verteilungswirkungen. Rat für Nachhaltige Entwicklung (online verfügbar); Stefan Bach et al. (2026): Ausgestaltung einer Klimaprämie in Deutschland – Möglichkeiten und Wirkungen einer Staffelung nach Einkommen oder Regionen: Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamts. DIW Politikberatung kompakt 210 (online verfügbar, abgerufen am 12. Februar 2026).

#### Kasten 1

### Regionale Verteilungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Staffelung des Klimagelds analog zu Österreich

Die Analyse der regionalen Verteilungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung basiert auf der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des früheren Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.<sup>1</sup> Aus der Raumeinteilung des RegioStaR 17 werden die Regionstypen entsprechend dem RegioStarGem7 geformt und Metropolen, Regiopole, Großstädte und zentrale Städte zu einer Gruppe zusammengefasst. Die resultierenden vier Regionstypen sind Großstädte und zentrale Städte, Mittelstädte, städtische Räume sowie kleinstädtische, dörfliche Räume. Auf dieser Grundlage wird eine regionale Staffelung des Klimagelds vorgenommen – analog zur Vorgehensweise beim Klimabonus in Österreich.

Der Pro-Kopf-Klimabonus in Österreich wurde 2023 und 2024 ausgezahlt, um die Belastungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auszugleichen, die sich auf einem ähnlichen Niveau bewegt wie in Deutschland. Er wurde nach vier Raumkategorien gestaffelt, die sich am Urbanisierungsgrad und der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs orientieren.<sup>2</sup> Aufgrund von Budgetkürzungen wird der Klimabonus in Österreich seit 2025 nicht mehr ausgezahlt.<sup>3</sup>

Für die Umsetzung in Deutschland müssten die normativen Grundlagen genauer diskutiert und regionalstatistisch operationalisiert werden. So könnten beispielsweise die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs oder die Verfügbarkeit von Gas oder Fernwärme stärker gewichtet und für sämtliche Ortslagen ermittelt werden.

Mit dem Mikrosimulationsmodell auf Grundlage des SOEP werden die Belastungen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung von 160 Euro je Tonne nach vier zusammengefassten Raumtypen ermittelt. Diese ergeben eine signifikante und vergleichbare Differenzierung der Belastungen jeweils innerhalb der vier zusammengefassten Regionstypen.

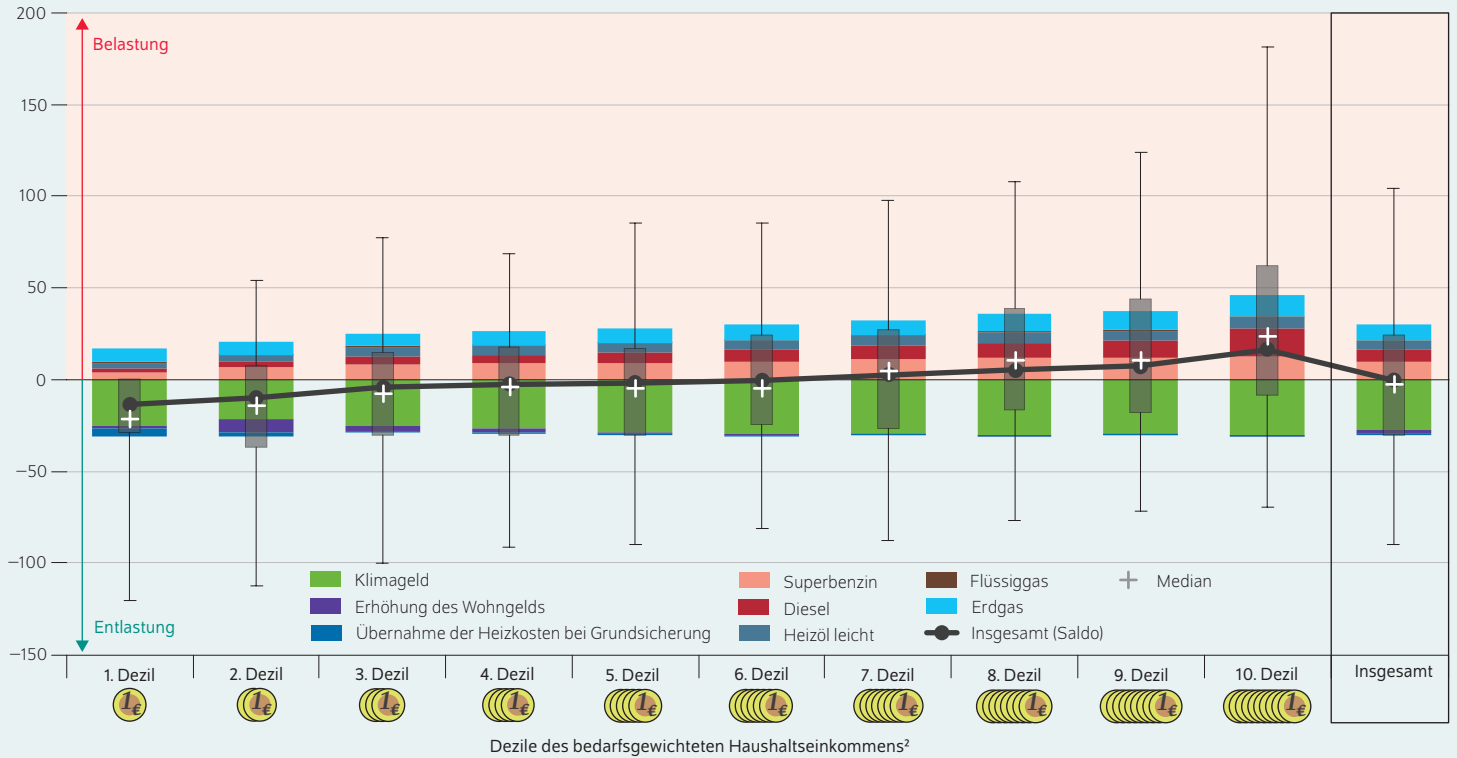
<sup>1</sup> Die 17 Raumtypen des RegioStaR 17 sind für die Einzeldatensätze des SOEP verfügbar und werden im Rahmen des Mikrosimulationsmodells genutzt. Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) (letzte Aktualisierung: Dezember 2021, online verfügbar).

<sup>2</sup> Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Österreich (2024): Klimabonus (online verfügbar).

<sup>3</sup> Parlament Österreich (2025): Klima- und Umweltbudget: Große Einsparungen durch das Aus des Klimabonus. Neben Budgetkürzungen auch zusätzliche Mittel vorgesehen. Parlamentskorrespondenz Nr. 509 vom 6. Juni 2025 (online verfügbar).

Abbildung 1

**Absolute Be- und Entlastungen der privaten Haushalte durch CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Sozialleistungen und einheitliches Klimageld<sup>1</sup>**  
In Euro je Monat und Person<sup>2</sup>



1 Szenario mit einem CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro pro Tonne (zuzüglich Mehrwertsteuer) und einem einheitlichen Klimageld von 360 Euro.

2 Nach Dezilen des bedarfsgewichteten Haushaltsnettoeinkommens (nur Privathaushalte), bedarfsgewichtet mit der neuen OECD-Skala.

Anmerkung: Die Flächen geben die mittleren 50 Prozent der Daten (25. bis 75. Perzentil) an, die vertikalen Linien zeigen auch die Ränder der Verteilung (2,5. bis 97,5. Perzentil). Der Median ist die Mitte der Verteilung (50. Perzentil).

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP v37).

© DIW Berlin 2025

Personen aus einkommensstarken Haushalten verbrauchen deutlich mehr fossile Kraftstoffe und Heizenergie als arme Haushalte.

Haushaltsdaten des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP) aus dem Jahr 2020 basiert.<sup>5</sup> Die Datengrundlage wird mit gesamtwirtschaftlichen Informationssystemen abgestimmt und auf das Jahr 2024 fortgeschrieben.<sup>6</sup> Die Simulationen nehmen die vollständige Überwälzung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf den Endverbrauch von Kraft- und Heizstoffen an. Wirkungen

bei Unternehmen und anderen Produktpreisen sowie der Effekte des europäischen Emissionshandels (EU-ETS1) werden ebenso vernachlässigt wie zunächst auch Verhaltensanpassungen der Haushalte. Ferner wird die CO<sub>2</sub>-Kostenaufteilung bei der Heizenergie von vermieteten Gebäuden vernachlässigt.<sup>7</sup>

**5** Das SOEP ist eine repräsentative jährliche Wiederholungsbefragung privater Haushalte, die seit 1984 in Westdeutschland und seit 1990 auch in Ostdeutschland durchgeführt wird, vgl. Jan Goebel et al. (2019): The German Socio-Economic Panel (SOEP). Journal of Economics and Statistics, 239(29), 345–360 (online verfügbar). Verwendet wird die SOEP-Erhebungswelle des Jahres 2020 (v37, doi:10.5684/soep.core.v37eu), bei der detaillierte Informationen zum Energieverbrauch erhoben wurden. Die im Erhebungszeitraum einsetzende Corona-Pandemie hat keinen spürbaren Einfluss auf die Ergebnisse, da die Befragten offenbar zumeist ihren bisherigen Energieverbrauch angegeben haben. Vgl. zu den Methoden der Datenaufbereitung Stefan Bach und Jakob Knautz (2022): Hohe Energiepreise: Ärmere Haushalte werden trotz Entlastungspaketes stärker belastet als reichere Haushalte. DIW Wochenbericht Nr. 17, 243–251 (online verfügbar); Isabel Schrems et al. (2022): Wirkung des nationalen Brennstoffemissionshandels – Auswertungen und Analysen. Grundlagen für den ersten Erfahrungsbericht der Bundesregierung gemäß § 23 BEHG im Jahr 2022. Umweltbundesamt, Climate Change 45, Kapitel 4 (online verfügbar).

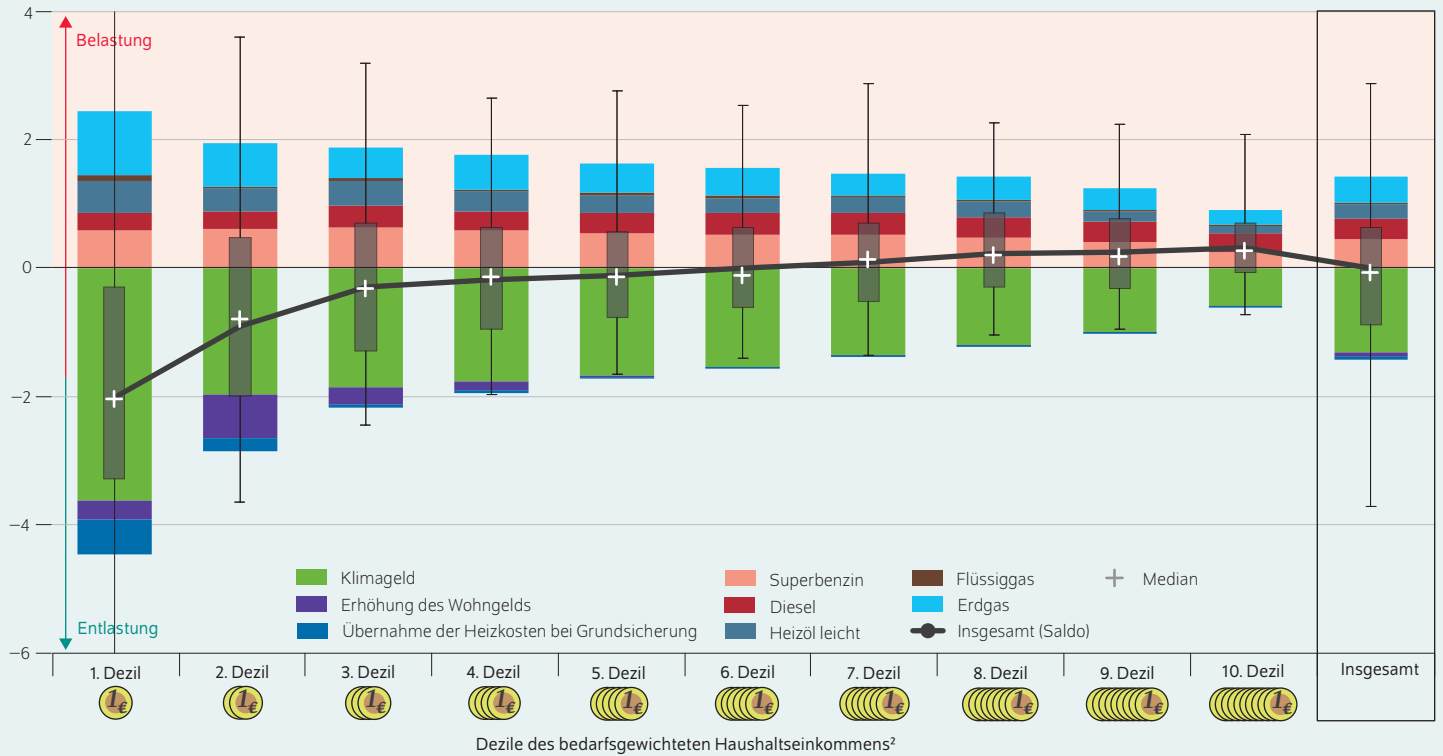
**6** Verwendet werden Informationen aus Energiebilanz, Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR) und Energiesteuerstatistik bis 2022, der offiziellen Steuerschätzung vom Mai 2024 zur Energie- und Stromsteuer bis 2028, der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen bis 2023 und der Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute vom Frühjahr 2024 bis 2025.

Die *absoluten* Belastungen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung in Euro je Person und Monat steigen mit dem Haushaltseinkommen deutlich an (Abbildung 1). Die einkommensstärksten zehn Prozent der Bevölkerung verbrauchen knapp dreimal so viel fossile Energien wie die ärmsten zehn Prozent. Gegenüber dem sechsten Einkommensdezil, also den Haushalten im oberen Bereich der mittleren Einkommen, verbrauchen die reichsten zehn Prozent das 1,5-Fache. Dieser Effekt ist bei

**7** Dabei werden die Belastungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach einem Stufenmodell zwischen Vermieter\*innen und Mieter\*innen aufgeteilt. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Leitfaden zur Berechnung und Aufteilung der Kohlendioxidkosten nach dem Kohlendioxidkostenaufteilungsgesetz vom 31. März 2025 (online verfügbar). Bisher ist unklar, inwieweit sie tatsächlich umgesetzt wird beziehungsweise durch Ausnutzung von Mieterhöhungsspielräumen tatsächlich bei den Mieter\*innen ankommt.

Abbildung 2

**Relative Be- und Entlastungen der privaten Haushalte durch CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Sozialleistungen und einheitliches Klimageld<sup>1</sup>**  
In Prozent des Haushaltsnettoeinkommens<sup>2</sup>



1 Szenario mit einem CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro pro Tonne (zuzüglich Mehrwertsteuer) und einem einheitlichen Klimageld von 360 Euro.

2 Nach Dezilen des bedarfsgewichteten Haushaltsnettoeinkommens (nur Privathaushalte), bedarfsgewichtet mit der neuen OECD-Skala.

Anmerkung: Die Flächen geben die mittleren 50 Prozent der Daten (25. bis 75. Perzentil) an, die vertikalen Linien zeigen auch die Ränder der Verteilung (2,5. bis 97,5. Perzentil). Der Median ist die Mitte der Verteilung (50. Perzentil).

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP v37).

Im Verhältnis zum Einkommen belastet der CO<sub>2</sub>-Preis einkommensschwache Haushalte deutlich stärker als reiche Haushalte, das Klimageld entlastet sie aber stark.

den Kraftstoffen besonders ausgeprägt, während bei den Heizstoffen der Mehrverbrauch der besser- und hochverdienenden Haushalte deutlich weniger zunimmt.

Die *relativen* Belastungs- und Entlastungswirkungen von CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Klimageld werden in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens 2024 angegeben, gegliedert nach Dezilen des äquivalenzgewichteten Haushaltsnettoeinkommens (Abbildung 2).<sup>8</sup> Diese sind für die Einkommensverteilung und die Umverteilungswirkungen von Steuern und Sozialleistungen maßgeblich. Da die Nettoeinkommen über die Einkommensverteilung deutlich stärker steigen als die Belastungen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung – die reichsten zehn Prozent haben im Durchschnitt ein mehr als siebenmal so hohes Einkommen je Person zur Verfügung wie die ärmsten

<sup>8</sup> Um die Einkommenssituation von Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar zu machen, wird für die Haushaltsmitglieder ein bedarfsgewichtetes Pro-Kopf-Nettoeinkommen (Äquivalenzeinkommen) nach der international üblichen Bedarfsskala („neue OECD-Skala“) ermittelt, siehe den Beitrag „Äquivalenzeinkommen“ im DIW Glossar (online verfügbar). Anschließend wird die Bevölkerung nach der Höhe dieses Einkommens in zehn gleich große Gruppen geordnet (Dezile).

zehn Prozent – ergibt sich das bekannte Bild einer regressiven Belastungswirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Kraft- und Heizstoffe. Diese belastet geringverdienende Haushalte relativ zum Einkommen deutlich stärker als hochverdienende. Bei den Heizstoffen (Heizöl, Erdgas und Flüssiggas) ist die regressive Wirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgeprägt, während sie beim (Super-)Benzin deutlich geringer und beim Diesel nahezu proportional ist.

**Einheitliches Pro-Kopf-Klimageld entlastet einkommensschwache Haushalte ...**

Als Entlastungen der privaten Haushalte berücksichtigen die Simulationsrechnungen zunächst die Übernahme der höheren Heizkosten aufgrund der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Rahmen der Grundsicherung, ferner die CO<sub>2</sub>- und Klimakomponente der Wohngeld-Reformen 2021 und 2023.<sup>9</sup> Als weitere Entlastung wird zunächst ein einheitliches Pro-Kopf-Klimageld von

<sup>9</sup> Vgl. Informationen auf der Website der Bundesregierung vom 5. Mai 2023: Mehr Wohngeld für zwei Millionen Haushalte (online verfügbar).

Tabelle 1

**Belastungen der privaten Haushalte bei einem CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro pro Tonne<sup>1</sup> nach Regionalkategorien<sup>2</sup>**  
In Prozent beziehungsweise Euro

Regionalkategorie	Anteil Haushalte	Belastung durch einen CO <sub>2</sub> -Preis von 160 Euro je Tonne <sup>1</sup>				Regionalisiertes Klimageld
	Prozent	Absolute Belastung in Euro		Relative Belastung bezogen auf das Einkommen		Euro/Jahr
		Euro/Jahr je Person	Prozent insgesamt	Prozent Haushaltsnettoeinkommen	Prozent insgesamt	
1. Großstädte, zentrale Städte	40,9	286	79,5	1,1	77,6	279
2. Mittelstädte	17,0	359	99,9	1,4	101,4	365
3. Städtische Räume	21,9	409	113,7	1,6	114,3	412
4. Kleinstädtische, dörfliche Räume	20,2	435	121,0	1,8	125,6	452
Insgesamt	100,0	360	100,0	1,4	100,0	360

1 Zuzüglich Mehrwertsteuer.

2 Nach regionalstatistischer Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr.

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-ökonomischen Panel (SOEP v37).

360 Euro im Jahr an alle Einwohner\*innen in Deutschland simuliert. Dieses wird so bemessen, dass die Belastungen der privaten Haushalte insgesamt genau ausgeglichen werden.

Das Klimageld wirkt der regressiven Belastung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung entgegen und kehrt sie um. Haushalte mit niedrigem Einkommen profitieren im Durchschnitt deutlich (Abbildung 2). Bei diesen machen sich die Übernahme der höheren Heizkosten bei der Grundsicherung sowie die Wohngelderhöhung bemerkbar, die hier teilweise mit dem Klimageld verrechnet werden.<sup>10</sup> Die Wohngelderhöhung entlastet vor allem „Aufstockende“ mit geringen eigenen Einkommen und reicht bis in die mittleren Einkommensgruppen hinein.

Per saldo, also unter Berücksichtigung der Belastung durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie der Entlastungen durch Klimageld und Sozialleistungen, werden Haushalte im untersten Dezil im Durchschnitt um 2,0 Prozent des Nettoeinkommens entlastet, im zweiten Dezil um 0,9 Prozent des Nettoeinkommens. Bei mittleren Einkommen gleichen sich die Belastungen und Entlastungen aus, während die oberen 30 Prozent der Haushalte geringfügig mit knapp 0,2 bis 0,3 Prozent des Nettoeinkommens belastet werden. Insgesamt reduziert die Kombination aus CO<sub>2</sub>-Bepreisung und pauschaler Rückerstattung über das Klimageld also die Ungleichheit der um die CO<sub>2</sub>-Abgabe reduzierten Einkommen leicht. Der daraus folgende Gini-Koeffizient, das Standardmaß der Ungleichheit, sinkt von 0,2958 auf 0,2936, also um 0,8 Prozent.<sup>11</sup>

**10** Um Doppelförderungen zu vermeiden, wird die Übernahme der höheren Heizkosten bei der Grundsicherung sowie die Wohngelderhöhung mit dem Klimageld verrechnet.

**11** Der Gini-Koeffizient ist ein statistisches Standardmaß zur Messung der Ungleichheit einer Verteilung. Am häufigsten eingesetzt wird der Koeffizient zur Bestimmung von Einkommens- und Vermögensungleichheit. Er kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen. Je höher der Wert, desto stärker ausgeprägt ist die gemessene Ungleichheit. Vgl. Eintrag zum Gini-Koeffizient im DIW Glossar (online verfügbar).

**... kann aber Härtefälle nicht vermeiden**

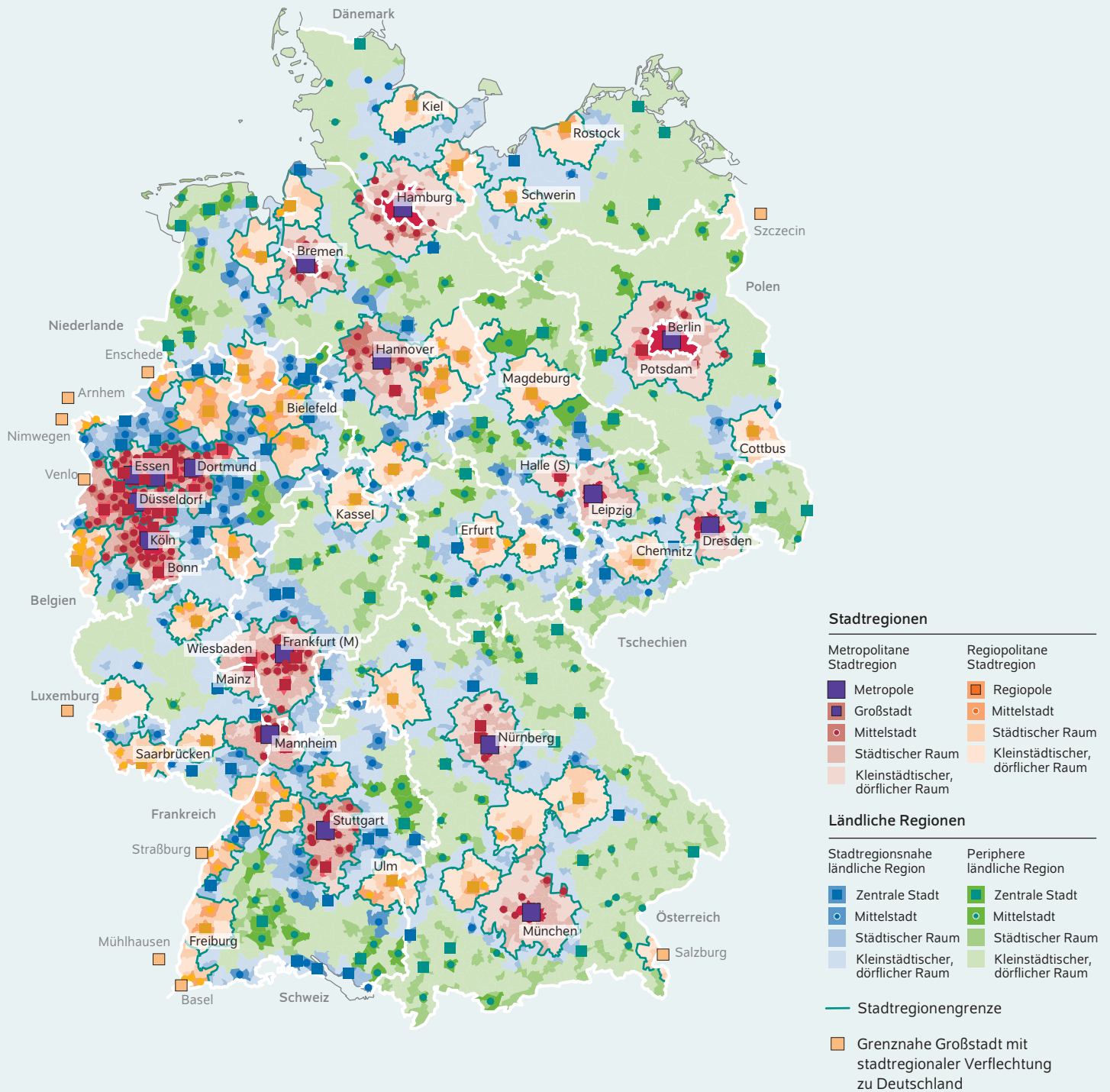
Die Analysen zeigen eine erhebliche Streuung der Nettobelastungen um den Mittelwert, die mit sogenannten „Box-Whisker-Plots“ dargestellt wird (Abbildung 1 und Abbildung 2).<sup>12</sup> Sie entsteht durch die große Heterogenität der Haushalte beim Energieverbrauch innerhalb der Einkommensgruppen. In den unteren beiden Einkommensdezielen, die sozial- und verteilungspolitisch besonders relevant sind, werden zwar dank höherer Sozialleistungen und Klimageld die meisten Haushalte per saldo spürbar entlastet. Es gibt aber auch zahlreiche „Verlierer“ in dieser Gruppe: 19,6 Prozent der Haushalte werden trotz Klimageld per saldo mit mehr als 0,5 Prozent des Nettoeinkommens belastet, 14,6 Prozent sogar mit mehr als einem Prozent (Tabelle 2). Diese einzelnen hohen Belastungen deuten auf viele potenzielle soziale Härtefälle hin und machen insbesondere in den unteren Dezilen weitere Hilfen über ein pauschal ausgezahltes Klimageld hinaus erforderlich. Einkommensschwache Haushalte haben zumeist weniger Möglichkeiten, die Energieeffizienz ihrer Wohnung oder ihrer Fahrzeuge zu erhöhen, da sie häufiger in Mietwohnungen leben oder Investitionen in klimafreundlichere Wohnungen und Fahrzeuge schlechter finanzieren können.<sup>13</sup> Es fällt ihnen zumeist auch schwerer, die Mehrbelastungen durch weniger

**12** Die Box-Whisker-Plots geben für den unteren Rand das 25-Prozent-Perzentil und für den oberen Rand das 75-Prozent-Perzentil der Nettobelastungen an, entsprechend der üblichen Darstellung in der Literatur. Somit liegt die Hälfte der jeweiligen Gruppe mit ihren Nettobelastungen innerhalb des unteren und oberen Rands des Box-Plots. In ähnlicher Weise geben die „Whisker“ („Barthaar“, „Tasthaar“, „Antenne“) die Nettobelastungen für das 2,5-Prozent- und das 97,5-Prozent-Perzentil an, sodass sich 95 Prozent der jeweiligen Gruppe innerhalb dieser Nettobelastungen bewegen. Ferner wird das 50-Prozent-Perzentil angegeben, also die Nettobelastung des Median-Haushalts, der genau in der Mitte der Verteilung liegt – jeweils die Hälfte hat höhere beziehungsweise niedrigere Nettobelastungen.

**13** Vgl. dazu Öko-Institut (2022): Energetische Sanierung schützt Verbraucher\*innen vor hohen Energiepreisen – Vorschläge für eine soziale Ausrichtung der Förderung (online verfügbar); Öko-Institut (2022): Wie wohnt Deutschland? Wohnsituation, Wohnkosten und Wohnkostenbelastungen von Haushalten in Deutschland (online verfügbar); Sophie M. Behr et al. (2024): Sanierung sehr ineffizienter Gebäude sichert hohe Heizkostenrisiken ab. DIW Wochenbericht Nr. 19, 279–286 (online verfügbar).

Abbildung 3

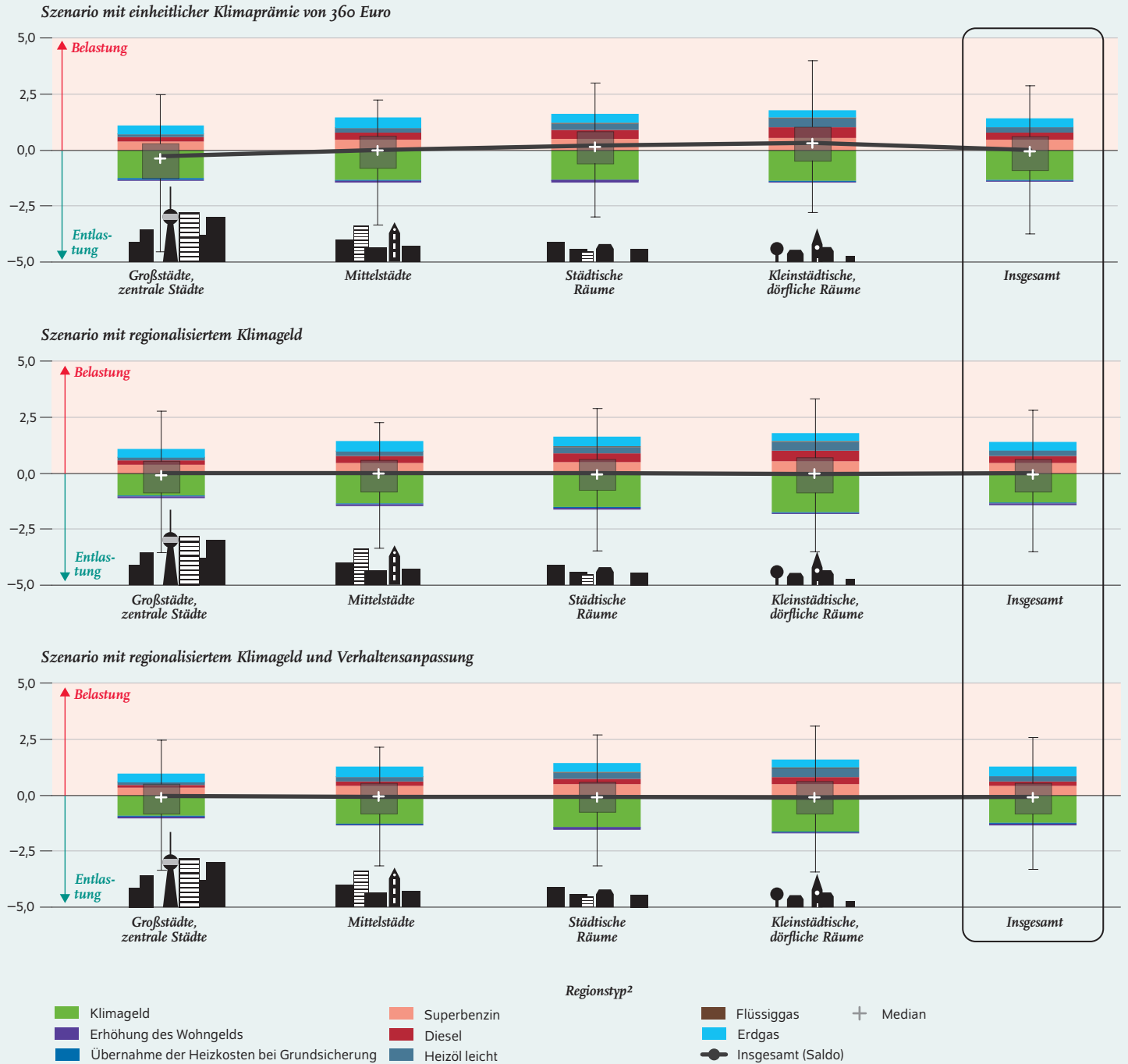
Einteilung Deutschlands in Stadtregionen und ländliche Regionen



Quelle: Bundesministerium für Verkehr (RegioStar17).

Abbildung 4

**Be- und Entlastungen der privaten Haushalte<sup>1</sup> durch CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Sozialleistungen und Klimageld nach Regionen<sup>2</sup>**  
In Prozent des Haushaltsnettoeinkommens



<sup>1</sup> Szenario mit einem CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro pro Tonne zuzüglich Mehrwertsteuer.

<sup>2</sup> Nach regionalstatistischer Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr.

Anmerkung: Anmerkung: Die Flächen geben die mittleren 50 Prozent der Daten (25. bis 75. Perzentil) an, die vertikalen Linien zeigen auch die Ränder der Verteilung (2,5. bis 97,5. Perzentil). Der Median ist die Mitte der Verteilung (50. Perzentil).

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP v37).

Ein regional differenziertes Klimageld könnte die stärkere Belastung der dörflichen Räume ausgleichen.

Sparen, Auflösung von Vermögen oder Verschuldung aufzufangen. Gleichzeitig belasten die CO<sub>2</sub>-Preise die Haushalte auch sehr unterschiedlich je nachdem, ob sie in ländlichen Räumen oder in Großstädten wohnen (Abbildung 3).

### Regional differenziertes Klimageld reduziert Belastungen in ländlichen Regionen

Um die regionale Dimension der Verteilungswirkungen von CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Klimageld darzustellen, werden hier vier Regionskategorien in Anlehnung an die bisherige Praxis des Klimabonus in Österreich gebildet (Kasten 1). In der Kategorie 1 (Großstädte, zentrale Städte) entstehen jeweils die niedrigsten Belastungen, während in Kategorie 2 (Mittelstädte) sowie in Kategorie 3 (städtische Räume) mittlere sowie höhere Belastungen auftreten (Abbildung 4, Tabelle 1). Die höchsten Belastungen ergeben sich jeweils im kleinstädtischen, dörflichen Raum der Kategorie 4. Dies könnte durch eine regionale Differenzierung des Klimagelds ausgeglichen werden.

In einer weiteren Simulation wird das Klimageld anhand der Verteilung der Belastungsunterschiede durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung relativ zum Haushaltseinkommen differenziert (Tabelle 1): Personen in Großstädten und zentralen Städten der Kategorie 1 erhalten ein Klimageld von 77,6 Prozent des Bundesdurchschnitts von 360 Euro, also 279 Euro. Personen in Mittelstädten der Kategorie 2 bekommen ein Klimageld von 101,4 Prozent des Bundesdurchschnitts, also 365 Euro. Personen in städtischen Räumen der Kategorie 3 wird ein Klimageld von 412 Euro ausgezahlt, Personen in kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Kategorie 4 erhalten 452 Euro. Im Vergleich zu Österreich, wo Haushalte in ländlichen Räumen ein doppelt so hohes Klimageld bekommen wie in den urbanen Zentren, ist bei der hier gewählten Vorgehensweise die regionale Staffelung geringer: Die kleinstädtischen, dörflichen Räume bekommen ein 1,6-fach höheres Klimageld als die Großstädte und zentralen Städte.

Die höheren Belastungen in den weniger verstäderten und ländlicheren Räumen werden also durch das regional differenzierte Klimageld im Durchschnitt ausgeglichen (Abbildung 4). Dabei bleibt die große Streuung der Nettobelastungen innerhalb der Regionskategorien bestehen, wie die „Box-Whisker-Plots“ zeigen. Diese ergeben sich zum Beispiel durch Unterschiede bei Arbeits- und Freizeitwegen, beim Fahrzeugbestand sowie bei Heizungsart, Größe und energetischem Zustand der Wohnung. Diese sind naturgemäß auch innerhalb der Regionskategorien groß. Insbesondere ist die Streuung der Nettobelastungen in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen stärker als in den Großstädten und zentralen Städten.<sup>14</sup>

Dieses regional differenzierte Klimageld ergibt keine spürbaren Unterschiede auf die bundesweite

Einkommensverteilung. Die Staffelung des Klimagelds nach Regionen kann zwar die durchschnittlichen Belastungsunterschiede zwischen den Regionen ausgleichen. Es wird also umverteilt beziehungsweise zurückverteilt von den städtischen in die ländlichen Räume. Es bleiben jedoch weiterhin viele Haushalte mit höheren Nettobelastungen oder -entlastungen (Tabelle 2).

Während im nationalen Durchschnitt 19,6 Prozent der Geringverdienerhaushalte Nettobelastungen von mehr als 0,5 Prozent des Nettoeinkommens beim einheitlichen Klimageld tragen, liegt dieser Anteil in den Großstädten und zentralen Städten nur bei 12,1 Prozent, in den ländlichen Räumen dagegen bei 29,6 Prozent. Die regional differenzierte Auszahlung des Klimagelds ändert diese Verteilung zugunsten der ländlichen Räume, in denen der Anteil der einkommensschwachen Haushalte mit Nettobelastungen von mehr als 0,5 Prozent des Nettoeinkommens auf 25,5 Prozent zurückgeht, und zulasten der Großstädte und zentralen Städte, bei denen dieser Anteil auf 16,0 Prozent steigt. Analog gibt es mehr Haushalte auf dem Land, die netto entlastet werden. Der Anteil der potenziellen Härtefälle, die über das Klimageld hinaus weitere Hilfen benötigen, ändert sich insgesamt aber nicht nennenswert.

### Hohe CO<sub>2</sub>-Preise können langfristig zu merklichen Einsparungen bei Kraftstoffen führen

Schließlich stellt sich die Frage, ob und wie die höheren CO<sub>2</sub>-Preise zu einer Verringerung der Nachfrage an CO<sub>2</sub>-intensiven Produkten wie Kraftstoffen beitragen. Die in einem Umfrageexperiment (Kasten 2) geschätzten Verhaltensfekte zeigen, dass die höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich langfristig zu merklichen Einsparungen führen könnte. Bei einem CO<sub>2</sub>-Preisanstieg auf 160 Euro je Tonne würden die Kraftstoffpreise an der Tankstelle um etwa 30 Cent je Liter steigen (einschließlich Mehrwertsteuer), das sind gut 18 Prozent mehr als das derzeitige Preisniveau. Die durch die Umfrage geschätzten Effekte zeigen, dass dies zu einem langfristigen Rückgang der Nachfrage nach fossilem Kraftstoff um bis zu 19 Prozent in Städten und bis zu 16 Prozent im ländlichen Raum führen könnte. Die geschätzten Einsparungen in den urbanen Regionen sind tendenziell größer als in den ländlichen Regionen, auch wenn die Unterschiede nicht sehr stark sind (Abbildung 5).<sup>15</sup>

Bei Einordnung dieser Zahlen sollte berücksichtigt werden, dass die im Klimaschutzgesetz ursprünglich vorgesehenen Sektorziele im Verkehrssektor CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 65 Prozent gegenüber 1990 vorsahen. In Anbetracht der von 1990 bis 2023 erreichten CO<sub>2</sub>-Reduktion von lediglich 22 Prozent im motorisierten Individualverkehr<sup>16</sup> sind die hier geschätzten Einsparungen von 16 bis 19 Prozent zwar substantiell, aber nicht ausreichend, wenn der individualisierte

<sup>14</sup> Vgl. auch die Analysen von Lukas Endres (2023): Verteilungswirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Wärme mit Pro-Kopf Klimageld. IMK Policy Brief Nr. 161 (online verfügbar).

<sup>15</sup> Einkommenseffekte aufgrund der Auszahlung des Klimagelds wurden hierbei nicht berücksichtigt, es handelt sich daher um obere Schätzwerte.

<sup>16</sup> UBA Zentrales System Emissionen (ZSE): Emission von Treibhausgasen nach UNFCCC (Abkommen von Paris) (Stand 26. Mai 2025; online verfügbar).

Tabelle 2

**Anteil der Haushalte mit höheren Be- und Entlastungen durch CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Sozialleistungen sowie ein einheitliches und regional differenziertes Klimageld<sup>1</sup> nach Regionskategorien<sup>2</sup>**  
In Prozent

	Regionskategorie				Insgesamt
	1 Großstädte, zentrale Städte	2 Mittelstädte	3 Städtische Räume	4 Kleinstädtische, dörfliche Räume	
<b>Einheitliches Klimageld von 360 Euro je Person und Jahr</b>					
Entlastete Haushalte (Erhöhung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	47,0	35,7	26,9	23,8	35,3
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	61,3	48,7	16,3	10,8	47,5
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	74,8	64,7	38,7	27,0	64,6
Belastete Haushalte (Senkung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	18,0	28,0	19,7	26,0	28,6
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	15,7	23,5	20,9	26,2	25,1
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	12,1	18,4	21,6	29,6	19,6
> 1,0 Prozent	10,0	15,9	5,7	7,6	16,9
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	10,0	15,1	6,8	10,6	16,4
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	9,2	13,2	10,5	15,2	14,6
<b>Regional differenziertes Klimageld von durchschnittlich 360 Euro je Person und Jahr</b>					
Entlastete Haushalte (Erhöhung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	36,8	34,1	11,4	10,8	35,1
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	51,0	47,0	19,1	46,1	47,8
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	67,2	63,1	41,6	34,5	63,7
Belastete Haushalte (Senkung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	25,5	30,6	16,3	20,3	28,3
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	21,9	26,3	16,5	20,8	24,4
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	16,0	20,6	17,8	25,5	19,5
> 1,0 Prozent	14,1	17,8	5,1	5,9	16,4
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	14,0	17,6	5,8	8,2	15,9
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	11,7	16,0	9,5	13,7	14,9
<b>Regional differenziertes Klimageld von durchschnittlich 337 Euro je Person und Jahr (nach Verhaltensanpassungen bei der Mobilität)</b>					
Entlastete Haushalte (Erhöhung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	36,5	33,9	33,7	36,0	35,2
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	50,5	45,8	45,4	46,6	47,6
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	65,8	61,5	62,9	54,6	62,8
Belastete Haushalte (Senkung Haushaltsnettoeinkommen)					
> 0,5 Prozent	23,8	28,3	27,2	27,9	26,4
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	20,9	25,6	24,6	26,3	23,9
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	15,9	20,3	20,4	28,9	19,6
> 1,0 Prozent	12,5	14,8	15,2	17,2	14,5
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	13,0	16,0	15,7	18,1	15,2
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	12,4	14,7	15,7	21,8	15,0

1 CO<sub>2</sub>-Preis 160 Euro je Tonne zuzüglich Mehrwertsteuer.

2 Nach regionalstatistischer Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr.

Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP v37).

Pkw-Verkehr einen proportionalen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Weitere flankierende Maßnahmen zum CO<sub>2</sub>-Preis dürften daher notwendig sein, um die gewünschten Emissionseinsparungen zu erreichen, zum Beispiel das Aus für den Verbrennermotor.

Eine vergleichbare Untersuchung für Veränderungen bei Heizstoffen liegt bis dato nicht vor und wird deswegen in diesem Bericht nicht weiter analysiert. Der Wechsel auf alternative Heizstoffe ist aber mit einem langfristigeren

Planungshorizont verbunden. Dies unterstreicht die Relevanz von einem langfristig klaren Preissignal durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf europäischer Ebene.

**Verhaltens-effekte reduzieren Aufkommen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

Die Verhaltens-effekte verändern die Belastungswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung kaum. Zum einen unterscheiden sich die Belastungen bei Kraftstoff nicht stark zwischen den

Kasten 2

**Langfristige Preiselastizität der Nachfrage nach Kraftstoffen der privaten Haushalte**

In diesem Wochenbericht werden die Auswirkungen von dauerhaft deutlich höheren Kraftstoffpreisen infolge klimapolitischer Maßnahmen auf die Nachfrage untersucht. Die bisherige Literatur stützt sich zumeist auf tatsächlich beobachtete kurzfristige und kleinere Preisschwankungen und schätzt darauf basierend die Nachfrageelastizitäten.<sup>1</sup> Eine wesentliche Schwäche dieses Ansatzes liegt darin, dass die analysierten Preisfluktuationen oftmals nicht von Dauer und nicht in der Höhe sind, wie sie durch eine stringente CO<sub>2</sub>-Bepreisung zu erwarten wären.

Der vorliegende Wochenbericht verfolgt daher einen alternativen Ansatz: In einem Umfrageexperiment wurde eine nach Alter, Geschlecht, Stadtgröße und Bildungsniveau repräsentative Stichprobe von 2132 Autonutzer\*innen in Deutschland zu ihrem Nutzungsverhalten unter verschiedenen Szenarien langfristiger erhöhter Kraftstoffpreise befragt. In der Befragung machten die Teilnehmenden detaillierte Angaben zu ihren Fahrgewohnheiten auf repräsentativen Wegstrecken, für die sie derzeit das Auto nutzen (Arbeitsweg, Einkäufe, Freizeitaktivitäten).

Mittels einer sogenannten *Staircase*-Methode<sup>2</sup>, bei der die Preise schrittweise erhöht werden, wurde anschließend erfasst, ob und ab welchem Preisniveau die Befragten ihr Mobilitätsverhalten langfristig ändern würden. Zur Auswahl standen verschiedene Alternativen zur Nutzung des derzeitigen Fahrzeugs, etwa eine Reduktion der Fahrten, der Umstieg auf ein sparsameres Auto oder ein Elektroauto, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, Fahrrad oder Fußwege sowie weitere Optionen.<sup>3</sup>

**1** Hermann Buslei (2023): Schätzungen der langfristigen Preiselastizitäten der Energienachfrage für Heizung und Verkehr – eine Übersicht mit Schwerpunkt Deutschland. Politikberatung kompakt Nr. 194 (online verfügbar).

**2** Die Staircase-Methode ermöglicht es, den individuellen Schwellenwert zu ermitteln, bei dem Teilnehmende nicht mehr das derzeitige Auto für den abgefragten Weg benutzen würden. Teilnehmende erhalten einen zufälligen Startpreis (zum Beispiel zwei Euro) angezeigt und entsprechend ihrer Antwort bekommen sie den nächsthöheren oder nächstniedrigeren Preis angezeigt. Dies wird so lange wiederholt, bis der Preis ermittelt ist, bei dem sie nicht mehr das derzeitige Auto benutzen würden.

**3** Der Fragebogen kann online abgerufen werden, die Präregistrierung ebenfalls online (beides abgerufen am 11. Juni 2025).

Auf Basis dieser Angaben werden sogenannte Bogenelastizitäten berechnet – also die relative Veränderung des Kraftstoffverbrauchs im Verhältnis zur prozentualen Preisänderung.

$$E_P = \frac{(\% \text{ Änderung in Menge})}{(\% \text{ Änderung in Preis})} = \frac{\frac{Q_1 - Q_0}{Q_0}}{\frac{P_1 - P_0}{P_0}}$$

Dabei stehen  $Q_1$  für den Kraftstoffverbrauch und  $P_1$  für den Kraftstoffpreis nach der Preiserhöhung und  $Q_0$  und  $P_0$  für den Verbrauch und den Preis zum gegenwärtigen Referenzpreis (zum Zeitpunkt der Befragung betrug der durchschnittliche Preis 1,70 Euro für Benzin und 1,60 Euro für Diesel). Die Elastizitäten werden somit relativ zum Status quo ausgedrückt. In der Umfrage werden Informationen zum Wohnort abgefragt, sodass Elastizitäten für unterschiedliche Regionstypen ausgewertet werden können (Tabelle). Im Unterschied zu den Verteilungsanalysen werden bei der Berechnung der Elastizitäten die ländlichen zentralen Städte den Mittelstädten zugeordnet, da diese sich im Hinblick auf Substitutionsmöglichkeiten im Verkehrsbereich stärker ähneln.

Tabelle

**Langfristige Preiselastizitäten der Nachfrage für Kraftstoffe**

Preis in Euro pro Liter Benzin/Diesel	Großstädte	Zentrale Städte, Mittelstädte	Städtische Räume	Kleinstädtische, dörfliche Räume
1,80/1,70	-0,588	-0,539	-0,401	-0,298
1,90/1,80	-0,889	-0,677	-0,609	-0,723
2,00/1,90	-1,054	-0,821	-0,833	-0,861
2,10/2,00	-1,190	-0,907	-0,978	-0,927
2,30/2,20	-1,062	-0,856	-0,917	-0,926

Lesehilfe: Eine Preiselastizität von -0,588 bedeutet, dass bei einem einprozentigen Preisanstieg der Kraftstoffverbrauch in Großstädten um 0,58 Prozent sinkt.

Quelle: Eigene Berechnungen.

Einkommensgruppen. Zum anderen wird hier angenommen, dass die Verhaltenseffekte nach Einkommen gleich sind (Abbildung 5).<sup>17</sup>

Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Verhaltenseffekte das Einkommen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung reduzieren, um schätzungsweise knapp 20 Prozent bei den Kraftstoffen, das sind einschließlich Mehrwertsteuer gut drei Milliarden Euro

im Jahr.<sup>18</sup> Um weiterhin eine aufkommens- beziehungsweise belastungsneutrale Reform der privaten Haushalte zu simulieren, wird das Klimageld auf durchschnittlich 337 Euro gekürzt. Dadurch steigt der Anteil der besonders stark belasteten Haushalte insgesamt leicht an (Tabelle 2), insbesondere in den ländlichen Räumen.

Generell muss berücksichtigt werden, dass beim Umstieg auf alternative Mobilitätsformen höhere Kapitalkosten (für

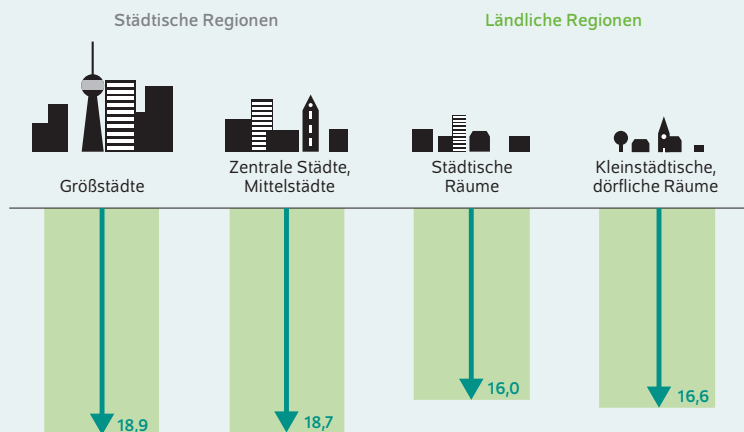
**17** Eine getrennte Schätzung der Verhaltenseffekte nach Regionen und Einkommensgruppen ist aufgrund der Stichprobengröße nicht möglich. Die Unterschiede nach Einkommensgruppen ohne Unterteilung nach Regionen sind jedoch nicht statistisch signifikant.

**18** Hinzu kämen noch ungleich höhere Mindereinnahmen beziehungsweise Entlastungen bei der Energiesteuer, einschließlich des Verbrauchs im gewerblichen Bereich, insbesondere im Transportgewerbe, die hier nicht berücksichtigt werden.

Abbildung 5

### Reduktion der Kraftstoffnachfrage durch einen CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro nach Regionen

In Prozent des derzeitigen Kraftstoffverbrauchs



Anmerkungen: Der höhere CO<sub>2</sub>-Preis von 160 Euro erhöht den Benzin-/Dieselpreis von 1,70/1,60 Euro pro Liter auf 2,00/1,90 Euro pro Liter. Die Berechnung zur Reduktion der Nachfrage basiert auf Angaben der Umfrageteilnehmenden (Kasten 2).

Quelle: Eigene Berechnungen.

© DIW Berlin 2025

Bei einem hohen CO<sub>2</sub>-Preis fahren Personen in großen und mittleren Städten eher weniger Auto als in den Dörfern.

teurere Elektrofahrzeuge) oder Zeit- und Bequemlichkeitsnachteile (für den öffentlichen Verkehr) entstehen, die den Entlastungen bei fossilen Kraftstoffen gegenüberstehen. Diese zusätzlichen Effekte werden hier nicht dargestellt.

### Fazit: Klimageld wichtiger Baustein der Klimapolitik – Entlastungsmechanismus rasch schaffen

Mit dem bevorstehenden Start des EU-Emissionshandels für Gebäude und Verkehr ab dem Jahr 2027 und den damit absehbar stark steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen wächst der Handlungsdruck, zügig einen sozial ausgewogenen Entlastungsmechanismus zu etablieren. Bleibt dieser aus, droht insbesondere bei dauerhaft hohen CO<sub>2</sub>-Preisen erheblicher politischer Widerstand. In der Folge besteht die Gefahr, dass eines der zentralen Instrumente der europäischen Klimapolitik untergraben und in seiner Wirksamkeit geschwächt wird.

Langfristig hohe CO<sub>2</sub>-Preise können zu substanziellen Emissionsreduktionen im Verkehrsbereich führen. Flankierend kann ein Klimageld einen zentralen Beitrag leisten, um die finanzielle Belastung durch steigende CO<sub>2</sub>-Preise – insbesondere bei einkommensschwachen Haushalten – abzufedern. Entlastungen bei den Strompreisen, wie sie mit der Abschaffung der EEG-Umlage realisiert wurden und von der neuen Bundesregierung bei der Stromsteuer und den Netzentgelten geplant waren, könnten diese Entlastung nur begrenzt leisten und wirken weniger zielgenau.

Um die CO<sub>2</sub>-Bepreisung sozial ausgewogen zu gestalten, sollte das Klimageld als Entlastungsinstrument dauerhaft etabliert werden. Anders als etwa die derzeit diskutierte Absenkung der Stromsteuer kann das Klimageld leichter mit steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen erhöht werden, wirkt transparent und erreicht die Haushalte unmittelbar – unabhängig vom Verhalten der Stromanbieter. Zudem profitieren ausschließlich private Haushalte, was die soziale Zielgenauigkeit erhöht.

Neben einem pauschalen Klimageld könnte zudem überlegt werden, ein regional differenziertes Klimageld einzuführen, da ländliche Haushalte mehr auf individuelle Mobilität angewiesen sind und auch bei den Heizkosten durch höhere CO-Preise belastet werden. Gleichzeitig können sie sich weniger anpassen und reagieren etwas weniger auf Preissignale, wie die Berechnungen zeigen. Im Hinblick auf die klimaneutrale Transformation im Mobilitätsbereich dürften Anpassungen den Personen in Ballungsräumen leichter fallen, da dort Substitutionsmöglichkeiten (insbesondere öffentlicher Verkehr oder Fahrradverkehr) bereits vorhanden sind. Auch im Gebäudebereich bietet die verdichtete Bauweise in den Ballungsräumen Vorteile. Dem stehen allerdings die einschlägigen Vermieter-Mieter-Dilemmata sowie Abstimmungsprobleme in Wohneigentümergeinschaften entgegen.

Eine regionale Staffelung des Klimagelds senkt zwar die Belastungen für Haushalte in ländlichen Regionen und auch den Anteil der potenziellen Härtefälle in ländlichen Regionen, wie die Berechnungen zeigen. In Großstädten dagegen nehmen die Belastungen und der Anteil der Härtefälle zu. In Summe ändert die regionale Staffelung nicht viel. Aber diese Belastungsverschiebung zugunsten der ländlichen Gebiete kann von Vorteil sein für regionalpolitische Herausforderungen, gegebenenfalls auch für die politische Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Umfragen zeigen, dass eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit einem pauschal ausgezahlten Klimageld in ländlichen Gebieten auf geringere Akzeptanz stößt als in der Stadt.<sup>19</sup> Ein regional differenziertes Klimageld könnte also die Akzeptanz dieses Instruments in ländlichen Gebieten erhöhen.

Ferner besteht perspektivisch die Möglichkeit, die Höhe des Klimagelds an das Einkommen zu knüpfen und bei höheren Einkommen zu reduzieren. Dies wäre auch bei einem regional differenzierten Klimageld möglich und würde zusätzliche fiskalische Spielräume eröffnen. Genutzt werden könnten diese, um Förderprogramme zur Transformation zu finanzieren und Härtefälle mit besonders hoher Energiekostenbelastung, wie Mieter\*innenhaushalte in besonders energieineffizienten Gebäuden, gezielt zu entlasten.<sup>20</sup> So könnten beispielsweise gerade in diesen Gebäuden die energetische Sanierung entsprechend verstärkt werden, um die Härtefälle zu reduzieren.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Sandra Bohmann et al. (2025): Mehr Klarheit schaffen: Klimageld als sozialer Ausgleich bei höheren CO<sub>2</sub>-Preisen. DIW Wochenbericht Nr. 6, 75–82 (online verfügbar).

<sup>20</sup> Bach et al. (2024), a. a. O.

<sup>21</sup> Vgl. dazu Öko-Institut (2022), a. a. O.; Behr et al. (2024), a. a. O.



**Stefan Bach** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Staat im DIW Berlin | [sbach@diw.de](mailto:sbach@diw.de)

**Rebecca Engelhardt** ist studentische Mitarbeiterin der Abteilung Staat im DIW Berlin

**Lars Felder** ist Doktorand in der Abteilung Staat im DIW Berlin | [lfelder@diw.de](mailto:lfelder@diw.de)

**Peter Haan** ist Leiter der Abteilung Staat im DIW Berlin | [phaan@diw.de](mailto:phaan@diw.de)

**Renke Schmacker** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Staat im DIW Berlin | [rschmacker@diw.de](mailto:rschmacker@diw.de)

**JEL:** Q41, D31, R28

**Keywords:** Carbon pricing, climate dividend, personal and regional redistribution

This report is also available in an English version as DIW Weekly Report 27/2025:

[www.diw.de/diw\\_weekly](http://www.diw.de/diw_weekly)



INTERVIEW



# „Das regionale Klimageld könnte die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in ländlichen Gebieten erhöhen“

Stefan Bach ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Staat im DIW Berlin.



1. **Herr Bach, für die steigenden CO<sub>2</sub>-Preise wird es als sozialen Ausgleich nun doch kein Klimageld geben. Wie stark wird sich der CO<sub>2</sub>-Preis in den kommenden Jahren für die Verbraucher\*innen bemerkbar machen?** Nächstes Jahr steigt der CO<sub>2</sub>-Preis noch im Rahmen des nationalen Emissionshandels und ab 2027 gehen wir dann auf den europäischen Emissionshandel für Kraft- und Brennstoffe über. Es gibt durchaus Szenarien, nach denen der Preis von derzeit 55 Euro deutlich über 100 Euro steigt. Wir berechnen ein Szenario von 160 Euro, das würde dann konkret an der Tankstelle oder beim Heizöl dauerhaft 30 Eurocent mehr pro Liter bedeuten.
2. **Welche Haushalte werden durch eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung stärker und welche weniger stark belastet?** Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung belastet arme Haushalte relativ stärker, denn diese geben einen viel höheren Anteil für die Wohnung und damit auch fürs Heizen aus. Das ist eine ungerechte Belastungswirkung relativ zum Einkommen, die jedoch durch ein Klimageld ausgeglichen werden könnte. Da bekommt zwar jeder das Gleiche, aber in Relation zum geringen Einkommen macht das bei den ärmeren Haushalten viel mehr aus als bei den reichen.
3. **Inwieweit würde die Zahlung eines Klimageldes die Lenkungswirkung des CO<sub>2</sub>-Preissignals beeinträchtigen?** Das Klimageld wirkt der Lenkungswirkung ein wenig entgegen. Trotzdem bleibt der Anreiz voll erhalten, Energie einzusparen, sich ein sparsameres Auto zu kaufen oder seine Heizung zu sanieren. Denn zumindest mittelfristig bekommt man das Klimageld auch, wenn man sich anpasst, und dann macht man natürlich Gewinn.
4. **Wie groß sind die regionalen Unterschiede der CO<sub>2</sub>-Preisbelastungen?** Die Menschen auf dem Land zahlen in der Regel mehr, denn sie haben längere Wege, müssen mehr mit dem Auto fahren und haben meist größere und energetisch ungünstigere Wohnungen. Im Durchschnitt ist

die CO<sub>2</sub>-Preisbelastung in ländlichen Regionen im Vergleich zu den urbanen Regionen um ungefähr 60 Prozent höher.

5. **Spricht das für ein regional differenziertes Klimageld?** Ein regional differenziertes Klimageld gab es bis vor kurzem in Österreich und ist dort abgeschafft worden. Die Idee dabei ist, dass man die regionalen Unterschiede ausgleicht und damit auch die sozialen Härtefälle reduziert, die es gerade auf dem Land häufiger gibt. Letzteres bestätigt sich bei unseren Analysen aber nicht. Man verlagert die Härtefälle weg vom Land hin zur Stadt. Aber die Zahl der Härtefälle insgesamt ändert sich dadurch nicht wesentlich.
6. **Sie würden sich also gegen ein regionales Klimageld aussprechen?** Es kommt darauf an, welche Ziele man hat. Für die Sozialpolitik bringt es nicht viel, weil man nach wie vor viele Härtefälle hat, die anderweitig adressiert werden müssen. Politikökonomisch kann ein regionales Klimageld jedoch von Vorteil sein, weil die ländlichen Regionen dann unter Umständen mehr mitziehen. Dort ist die CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht sehr populär, weil dadurch zunächst einmal die fossilen Energiepreise steigen und die Leute sich anpassen müssen und sollen. Von daher könnte eine regionale Differenzierung des Klimagelds zugunsten der ländlichen Räume die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung erhöhen.
7. **Sollte die Entscheidung gegen das Klimageld noch einmal überdacht werden?** Der Bundesregierung setzt jetzt zwar andere Prioritäten. Aber man sollte das Klimageld auf jeden Fall als Option offenhalten. Der Auszahlungsmechanismus dafür wird derzeit auch schon vorbereitet. Wenn der CO<sub>2</sub>-Preis deutlich steigt, sollte man das Klimageld als ergänzendes Instrumentarium auch einsetzen.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



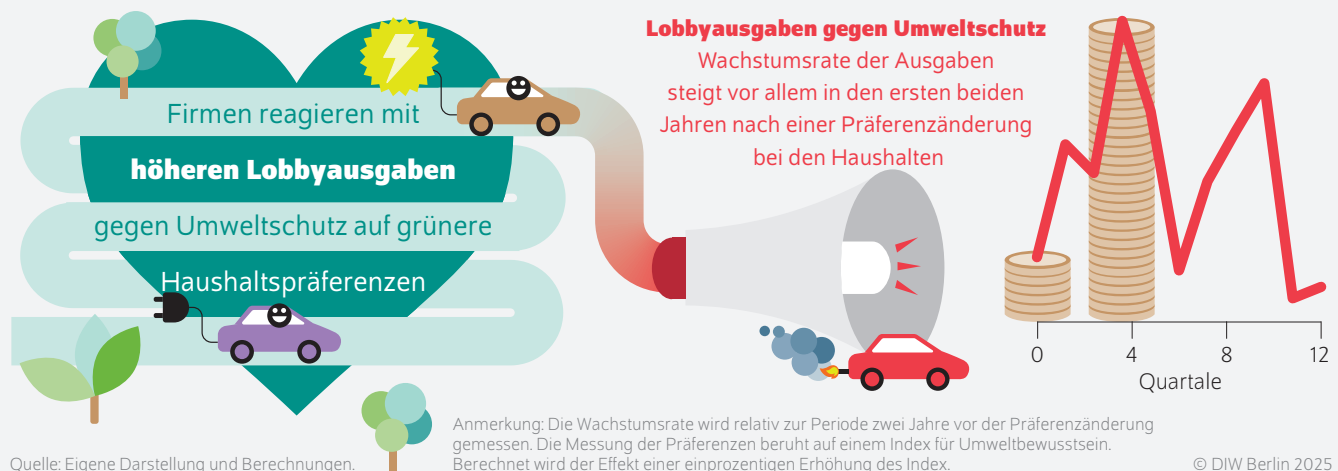
Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf [www.diw.de/interview](http://www.diw.de/interview)

# Grüne Präferenzen: Unternehmen schützen Gewinne aus nicht-grünen Produkten durch mehr Lobbyarbeit

Von **Olimpia Cutinelli-Rendina** und **Sonja Dobkowitz**

- „Grünere“ Einstellungen von Verbraucher\*innen können Lobbyausgaben der Automobilbranche in den USA beeinflussen
- Sind Haushalte bereit, sich umweltbewusster zu verhalten, steigen Lobbyausgaben gegen Umweltschutz vor allem kurzfristig
- Automobilhersteller mit einem hohen Anteil von Verbrennungsmotoren an ihren Umsätzen erhöhen ihre Lobbyausgaben stärker als solche mit einem geringen Anteil
- Langfristig steigen Lobbyausgaben für mehr Umweltschutz bei umweltbewussterem Verhalten von Haushalten
- Strengere Transparenzvorgaben und Verhaltenskodizes für Politiker\*innen könnten Lobbyismus gegen Umweltschutz entgegenwirken

### US-Haushalte und Autoindustrie: Werden Verbraucher\*innen umweltbewusster, verstärken Autobauer kurzfristig ihre Lobbyaktivitäten gegen Umweltschutz



#### ZITAT

„Die Automobilbranche in den USA zeigt, dass Unternehmen ihre Lobbyausgaben gegen mehr Umweltschutz erhöhen, wenn das Umweltbewusstsein von Verbraucher\*innen wächst. Strengere Transparenzvorschriften für Unternehmen und Politiker\*innen könnten ein Instrument sein, um diesem Effekt entgegenzuwirken.“

— Sonja Dobkowitz —

#### MEDIATHEK



Audio-Interview mit Sonja Dobkowitz  
[www.diw.de/mediathek](http://www.diw.de/mediathek)

# Grüne Präferenzen: Unternehmen schützen Gewinne aus nicht-grünen Produkten durch mehr Lobbyarbeit

Von Olimpia Cutinelli-Rendina und Sonja Dobkowitz

## ABSTRACT

Ein Anstieg der Nachfrage nach umweltfreundlichen Produkten bedeutet oftmals auch einen Rückgang der Nachfrage nach emissionsintensiven Produkten. Für die betroffenen Unternehmen hat dies einen Einbruch bisheriger Einnahmequellen zur Folge. Anhand der Automobilbranche in den USA zeigt dieser Bericht, dass Lobbyausgaben gegen Umweltschutz als Reaktion auf eine grünere Nachfrage zunehmen. Auf diese Weise versuchen Unternehmen ihre Gewinne aus dem Verkauf konventioneller Produkte zu schützen. Zwar nutzen alle Unternehmen Lobbyismus gegen Umweltschutz, aber Unternehmen mit einem hohen Anteil von Verbrennungsmotoren in ihrem Produktportfolio erhöhen ihre Ausgaben besonders stark. Dies vergrößert ein mögliches Ungleichgewicht zugunsten von Lobbyismus gegen Umweltschutz. Die Politik sollte diesen Fallstrick eines gestiegenen Umweltbewusstseins berücksichtigen und ihm durch striktere Transparenzvorgaben und Verhaltenskodizes für Politiker\*innen entgegenwirken, wenn sie Haushalte zu einem umweltfreundlicheren Konsumverhalten ermuntert.

Der Automobilssektor ist einer der wichtigsten Sektoren für die grüne Transformation. Im Jahr 2022 machte der Verkehr knapp 20 Prozent der gesamten deutschen Treibhausgasemissionen aus, und der Anteil ist seit 1990 um gut sieben Prozentpunkte gestiegen.<sup>1</sup> Gleichzeitig sind in diesem Sektor emissionsarme Technologien durchaus vorhanden: elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge. Ein Grund für ein Festhalten an konventionellen, emissionsintensiven Fahrzeugen stellt die politische Einflussnahme der Automobilhersteller dar.<sup>2</sup>

Grundsätzlich ist die Vertretung von Interessen in der Politik durch die Bereitstellung von Informationen ein förderlicher Bestandteil der Demokratie. Allerdings sind oftmals Schieflagen zu beobachten. So zeigt die Forschung, dass Lobbyarbeit, die den Status Quo beibehalten will, erfolgreicher ist,<sup>3</sup> und dass Unternehmen, die von Umweltschutz negativ betroffen wären, mehr Lobbyarbeit betreiben als solche, die profitieren würden. Zudem belegt sie, dass Lobbyarbeit gegen Umweltschutz hohe gesellschaftliche Kosten mit sich bringt und zu einer Abweichung politischer Entscheidungen vom Wähler\*inneninteresse führt.<sup>4</sup>

Neben Unternehmen sind Haushalte ein zentraler Faktor für die grüne Transformation. Tatsächlich gilt eine grünere Nachfrage als eine Stellschraube der grünen Transformation.<sup>5</sup> Dieser Wochenbericht bringt beide Aspekte zusammen und fragt nach der Bedeutung von grüneren Haushaltspräferenzen für das Lobbyverhalten von Unternehmen. Die

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2024): Verkehr belastet Luft und Klima – Minderungsziele der Bundesregierung (online verfügbar; abgerufen am 15. Juni 2025. Dies gilt auch für alle anderen Online-Quellen dieses Berichts, sofern nicht anders vermerkt).

<sup>2</sup> Zum Beispiel zählt laut LobbyControl der Verband der Automobilindustrie zu den drei Verbänden mit den höchsten Lobbyausgaben im Jahr 2022. LobbyControl (2024): Lobbyreport 2024.

<sup>3</sup> Siehe Amy McKay (2012): Negative Lobbying and Policy Outcomes. *American Politics Research*, 1, 116–146.

<sup>4</sup> Vgl. hierzu unter anderem Sung Eun Kim, Johannes Urpelainen und Joonseok Yang (2016): Electric utilities and American climate policy: lobbying by expected winners and losers. *Journal of Public Policy* 36 (2), 251–275; Kyle C. Meng und Ashwin Rode (2019): The social cost of lobbying over climate policy. *Natural Climate Change*, 9, 472–476.

<sup>5</sup> Siehe Sachverständigenrat für Umweltfragen (2023): Politik in der Pflicht: Umweltfreundliches Verhalten erleichtern. Sondergutachten (online verfügbar); Sonja Dobkowitz (2025): „Grüne“ Einstellungen von Verbraucher\*innen sind effektive Stellschraube für mehr Umweltschutz. DIW Wochenbericht Nr. 23, 335–341 (online verfügbar).

Untersuchung stützt sich auf Daten zur Automobilbranche zwischen den Jahren 2006 bis 2019 in den USA.<sup>6</sup>

### Erfassung von Haushaltspräferenzen und Lobbyausgaben ist eine Herausforderung

Grundsätzlich können Haushaltspräferenzen nur sehr schwer direkt gemessen werden. Befragungen sind eine Möglichkeit, eine andere ist, beobachtetes Verhalten als Ausgangspunkt zu verwenden. Bei den Lobbyausgaben von Unternehmen stellt sich das Problem, dass diese zum einen beobachtet und zum anderen mit Blick auf die gewünschte Wirkung klassifiziert werden müssen.

### Suchanfragen als Basis für die Messung umweltfreundlicher Präferenzen

Zur Messung der Haushaltspräferenzen wird ein Index herangezogen, der auf der Häufigkeit von Online-Suchanfragen (Google) in US-Bundesstaaten basiert. Dabei wird das Interesse an Begriffen genutzt, die auf eine Bereitschaft zu umweltbewussten Verhaltensveränderungen schließen lassen – konkret handelt es sich um die Suchbegriffe „Recycling“, „Solar Energy“ und „Electric Car“.<sup>7</sup>

Der Index stellt aus mindestens zwei Gründen einen zuverlässigen Indikator für die umweltbezogene Bereitschaft zur Verhaltensveränderung von Haushalten dar. Erstens demonstriert ein Vergleich mit Umfragedaten von Gallup zur Sorge über Klimawandel, dass der Index ähnliche zeitliche Muster wie die Umfragedaten aufweist. Zweitens zeigen die Daten, dass ein höherer Index mit einer höheren Wahrscheinlichkeit einhergeht, dass ein Haushalt ein Elektroauto besitzt oder Solarenergie nutzt. Auch die spätere Unterstützung von Umweltpolitik ist positiv mit früheren Indexwerten verknüpft.

### Politische Orientierung kann zur Klassifizierung von Lobbyausgaben genutzt werden

Seit 1995 besteht in den USA die gesetzliche Vorgabe, dass Lobbyist\*innen ihre Tätigkeiten gegenüber dem Office of Public Records des US-Senats transparent machen müssen.<sup>8</sup>

Die geforderten Informationen umfassen unter anderem Angaben zu den Auftraggebern, den finanziellen Mitteln, den behandelten Politikfeldern sowie den angesprochenen Institutionen.<sup>9</sup> Auf Grundlage der thematischen Zuordnung lassen sich Lobbyausgaben zu Umweltthemen separat betrachten. Dazu zählen etwa Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltschutz, Energie- und Atompolitik, Luft- und Wasserqualität sowie dem Bereich fossile Energieträger.

Lobbyausgaben zu Umweltthemen können nicht direkt in solche gegen und solche für mehr Umweltschutz unterteilt werden, da Informationen zu der Intention der Einflussnahme fehlen. Die Literatur nutzt daher Informationen zur politischen Ausrichtung der beauftragten Lobbyist\*innen, um annäherungsweise das Motiv hinter den Lobbyausgaben zu erfassen.<sup>10</sup> Die Grundannahme ist, dass Unternehmen republikanisch gesinnte Lobbyist\*innen einsetzen, um Umweltregulierung zu verhindern, und demokratisch orientierte, um sie zu fördern.

Als Datengrundlage dienen zum einen Lobbyberichte, die im Rahmen der offiziellen Offenlegungspflicht beim US-Senat eingereicht wurden.<sup>11</sup> Diese erlauben die Verbindungen zwischen Unternehmen und Lobbyist\*innen konkreten Lobbyausgaben zu Umweltthemen zuzuordnen. Zum anderen werden Informationen über die politischen Verbindungen der Lobbyist\*innen eingesetzt. Ein Lobbyist wird als demokratisch (republikanisch) eingestuft, wenn mindestens 75 Prozent seiner bisherigen Wahlkampfspenden an demokratische (republikanische) Kandidat\*innen gingen.<sup>12</sup> Zusätzlich werden in der hier betrachteten Datengrundlage frühere berufliche Verbindungen zu Abgeordneten berücksichtigt.<sup>13</sup> So wird ein Lobbyist ebenfalls als demokratisch (republikanisch) eingestuft, wenn er oder sie früher für eine Abgeordnete oder einen Abgeordneten der entsprechenden Partei gearbeitet hat.<sup>14</sup> Etwa 38 Prozent der Lobbyausgaben zu Umweltthemen im genutzten Datensatz gelten als für mehr Umweltschutz gerichtet, während 20 Prozent als gegen mehr Umweltschutz eingestuft werden. 42 Prozent bleiben ohne Klassifizierung.

<sup>6</sup> Die Untersuchungsmethode basiert auf der Arbeit von Olimpia Cutinelli-Rendina, Sonja Dobkowitz und Antoine Mayerowitz (2025): Environmentally-Responsible Households: Irresponsible Corporate Lobbying. DIW Discussion Paper Nr. 2115 (online verfügbar). Die betrachteten Automobilhersteller sind BMW, Daimler, FCA (Fiat Chrysler Automobiles), Ford, Geely Automobile Hld., General Motors, Honda, Hyundai Kia Automotive Group, Isuzu, Mazda Motors Group, Renault-Nissan-Mitsubishi, Subaru Group, Suzuki, Tata Group, Toyota Group, Volkswagen. Dabei handelt es sich häufig um Unternehmensgruppen, so umfasst Tata Group zum Beispiel die Marken Jaguar, Land Rover und Tata. Tesla wird als einziges Unternehmen, das ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge produziert, nicht betrachtet.

<sup>7</sup> Der Index wird ausführlich beschrieben in Cutinelli-Rendina, Dobkowitz und Mayerowitz (2025), a. a. O.

<sup>8</sup> Deutschland hat ein Lobbyregister beim Deutschen Bundestag eingerichtet. Eintragungen sind seit 2022 verpflichtend. Dennoch beklagt die GRECO (Group of States against Corruption), eine vom Europarat etablierte Einrichtung zur Bekämpfung von Korruption, in ihrer letzten Evaluierung von 2022, dass Deutschland nur teilweise die Empfehlungen gegen Korruption umgesetzt hat. GRECO (2022): Fünfte Evaluierungsrunde (online verfügbar).

<sup>9</sup> Informationen aus den Lobbyberichten werden von LobbyView bereitgestellt. Vgl. In Song Kim (2018): LobbyView: Firm-level Lobbying & Congressional Bills Database (online verfügbar).

<sup>10</sup> Diese Herangehensweise folgt Sungjoon Kwon, Michelle Lowry und Michela Verardo (2023): DP18327 Firms' Transition to Green: Innovation versus Lobbying, CEPR Discussion Paper No. 18327 (online verfügbar).

<sup>11</sup> Die für die Analyse genutzten Berichte stammen von der Senate Disclosure Website (online verfügbar).

<sup>12</sup> Informationen zu Wahlkampfspenden basieren auf Kim (2018), a. a. O.

<sup>13</sup> Grundlage bilden die Daten aus Rodrigo Garza, Nicholas Liu und Cole Ruehle (2023): Who Are America's Lobbyists? A Comprehensive Dataset of Histories, Donations, and Influence (online verfügbar).

<sup>14</sup> Wird ein Lobbyist sowohl mit einem republikanischen als auch einem demokratischen Abgeordneten in Verbindung gebracht, wird der Lobbyist als politisch neutral betrachtet. Ebenso wird einem Lobbyisten keine politische Zugehörigkeit zugewiesen, wenn die Informationen zu Wahlkampfspenden und früheren Tätigkeiten widersprüchlich sind.

Kasten

### Empirische Methode und Interpretation der Ergebnisse

Ziel der empirischen Analyse ist es, den Einfluss einer Veränderung der Bereitschaft von Haushalten, umweltbewusst zu handeln, auf Unternehmen zu schätzen. Hierfür wird eine Instrumentvariablen-schätzung (IV-Schätzung) mit einem Shift-Share-Ansatz kombiniert. Im Rahmen der IV-Schätzung wird nur der Teil von Haushaltspräferenzen genutzt, der durch ein Instrument erklärbar ist. Diese werden mit Hilfe von Informationen zu Waldbränden in den verschiedenen Bundesstaaten geschätzt. Dieser Ansatz soll sicherstellen, dass der gemessene Effekt auf Unternehmen tatsächlich auf Präferenzveränderungen zurückzuführen ist. Die Annahme ist, dass Waldbrände Präferenzen beeinflussen, aber nicht systematisch mit den Lobbyausgaben der Unternehmen korreliert sind.

Um dies zu gewährleisten, werden systematische Unterschiede zwischen Unternehmen und Zeitpunkten mit sogenannten Fixed Effects für Zeiträume und Unternehmen erfasst. Zusätzlich werden weitere Kontrollvariablen auf Bundesstaatenebene berücksichtigt, zum Beispiel der Anteil der Bevölkerung, der öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit nutzt. Letztendlich bedeutet dies, dass nur solche Abweichungen der Lobbyausgaben berücksichtigt werden, die unerwartet sind.

Haushaltspräferenzen und Unternehmen werden zusammengebracht, indem der Anteil an Umsätzen, die die Automobilhersteller in den verschiedenen Bundesstaaten erzielen, genutzt wird. Dies ist der Shift-Share-Anteil der Analyse. Damit kann erfasst werden, in welchem Umfang Automobilhersteller von Präferenzänderungen auf Bundestaaten-Ebene betroffen sind.

Für den methodischen Ansatz ist es wichtig, dass eine ausreichende Variation in den von Waldbränden verursachten Veränderungen der Haushaltspräferenzen vorliegt, denen ein Unternehmen ausgesetzt ist.<sup>1</sup> Dies ist gegeben, denn zum einen sind

lokale Märkte (Bundesstaaten) für Unternehmen unterschiedlich wichtig. Zum Beispiel verkaufen Ford, Toyota und Jeep recht gleichmäßig in den USA. BMW und General Motors sind dagegen eher auf bestimmte Regionen konzentriert. Zum anderen variieren sowohl die Intensität als auch die Bundesstaaten, in denen Waldbrände auftreten.

In dem Modell wird für jedes Quartal zwischen Anfang 2006 und Ende 2019 die Wachstumsrate des Index für die Haushaltspräferenzen berechnet. Die Wachstumsrate bezieht sich auf die vorangegangenen zwei Jahre. Im Anschluss wird untersucht, welchen Effekt diese Wachstumsrate auf die Wachstumsrate der Lobbyausgaben (wiederum bezogen auf die vorangegangenen zwei Jahre) in dem gleichen Quartal hat. Dies geschieht anhand einer Regressionsanalyse (ein Bestandteil des Shift-Share-Ansatzes), in der die logarithmierten Wachstumsraten berücksichtigt werden. Diese Transformation erlaubt eine Interpretation der Ergebnisse in Prozent. Für eine einprozentige Erhöhung der Wachstumsrate des Index ist die Höhe des Effektes gleich dem Wert für das Quartal 0 in den Abbildungen.

Darüber hinaus werden die Effekte veränderter Präferenzen über größere Zeitspannen untersucht, also solche Effekte, die nach der Veränderung der Haushaltspräferenzen auftreten (Local-Projections-Ansatz). Hierzu werden Wachstumsraten der Lobbyausgaben über verschieden lange Zeiträume betrachtet (Quartale 1 bis 20 in den Abbildungen). Die Steigung der Wachstumsraten der Lobbyausgaben in den Abbildungen 1 und 2 gibt die Richtung des Effekts auf die vierteljährliche Wachstumsrate an. Eine negative Steigung zwischen zwei benachbarten Quartalen bedeutet einen negativen Effekt des Index auf die Wachstumsrate zwischen diesen beiden Quartalen.

<sup>1</sup> Dass dies der Fall ist, wird in Cutinelli-Rendina, Dobkowitz und Mayerowitz (2025), a. a. O. gezeigt.

### Automobilhersteller reagieren mit höheren Lobbyausgaben gegen Umweltschutz auf grünere Haushaltspräferenzen

Mithilfe einer Shift-Share-Instrumentvariablenschätzung werden die beschriebenen Daten auf die Frage hin untersucht, wie Automobilhersteller Lobbyismus in Reaktion auf eine grünere Nachfrage einsetzen (Kasten). Zwei gegenläufige Hypothesen sind plausibel. Auf der einen Seite können Unternehmen zu mehr Lobbyarbeit gegen Umweltschutz tendieren, um zusätzliche Umweltregulierungen zu vermeiden. Auf der anderen Seite ist es denkbar, dass Unternehmen mehr umweltfreundliche Lobbyausgaben tätigen. Wenn Firmen mehr umweltfreundliche Produkte anbieten, um auf eine grünere Nachfrage zu reagieren, dann könnten sie ein

Interesse daran haben, den Wettbewerb in diesen Märkten gering zu halten. Strengere Umweltregulierungen, die die Unternehmen aufgrund ihrer neuen Produkte erfüllen, können dies erreichen.<sup>15</sup>

Für die US-Daten aus den Jahren 2006 bis 2019 zeigt sich, dass Automobilhersteller im Durchschnitt als Reaktion auf grünere Haushaltpräferenzen mehr Lobbyarbeit gegen Umweltregulierung betreiben (Abbildung 1). Auf einen Anstieg der Wachstumsrate des Index für grünere Haushaltspräferenzen um ein Prozent reagieren Unternehmen unmittelbar mit einer Erhöhung der Wachstumsrate ihrer

<sup>15</sup> Vgl. Felix Grey (2018): Corporate lobbying for environmental protection. *Journal of Environmental Economics and Management*, 90, 23–40.

Lobbyausgaben gegen Umweltschutz: im Durchschnitt um gut fünf Prozent. In den folgenden acht Quartalen bleiben die Lobbyausgaben gegen Umweltschutz erhöht. Nach diesem Zeitpunkt reduzieren Unternehmen ihre Lobbyausgaben gegen Umweltschutz wieder, so dass in der langen Frist, ab einem Horizont von gut zwei Jahren (neun Quartalen), das Wachstum der Ausgaben auf demselben Niveau wie ohne eine Veränderung der Haushaltspräferenzen liegt. Damit nutzen Automobilhersteller Lobbyausgaben gegen mehr Umweltschutz vor allem in der kurzen bis mittleren Frist (bis zu neun Quartale nach Veränderung der Haushaltspräferenzen), um mit einer grüneren Nachfrage umzugehen.

Im Gegensatz dazu werden Lobbyausgaben für Umweltschutz zunächst reduziert: Ihr Wachstum fällt etwa elf Prozent niedriger aus als ohne eine einprozentige Veränderung des Wachstums des Index für Haushaltspräferenzen (Abbildung 1). Allerdings erhöhen Unternehmen ihre Ausgaben für mehr Umweltschutz in den folgenden Quartalen bis zum Ende des Analysehorizontes wieder, so dass etwa acht Quartale nach der Veränderung der Haushaltspräferenzen ein positiver Effekt auf Lobbyausgaben für Umweltschutz zu verzeichnen ist. Letztlich kumuliert der stetige Anstieg der umweltfreundlichen Lobbyausgaben bei einer um 15 Prozent höheren siebenjährigen Wachstumsrate.<sup>16</sup>

Zusammengenommen bestätigen die Ergebnisse beide zu Beginn dargestellten Hypothesen: Kurzfristig schützen Unternehmen ihre Einnahmen aus dem Verkauf von Verbrennungsmotoren mit umweltunfreundlicher Lobbytätigkeit, während sie langfristig saubere Marktsegmente durch mehr Lobbyausgaben für Umweltschutz schützen.<sup>17</sup>

### Unternehmen mit einem höheren Anteil schmutziger Produkte setzen Lobbyarbeit gegen Umweltschutz stärker ein

Die vorherigen Ergebnisse zeichnen ein Bild für einen durchschnittlichen Automobilhersteller in der zugrundeliegenden Stichprobe, nicht jedoch für einzelne Hersteller. Auf der einen Seite könnten alle Hersteller Lobbyismus ähnlich einsetzen, um auf eine grünere Nachfrage zu reagieren. Auf der anderen Seite könnten manche Unternehmen den Umfang ihrer Lobbyarbeit erhöhen, während andere Lobbyismus gar nicht einsetzen. Konkret kann vermutet werden, dass sich die Reaktionen der Hersteller in Abhängigkeit von ihrem Produktportfolio unterscheiden, insbesondere mit Blick auf die Anteile aus dem Verkauf von Verbrennungsmotoren an ihren Umsätzen. Diese Anteile können als Maß für die Relevanz einer Reduktion der Nachfrage nach Verbrennungsmotoren auf Unternehmensebene verstanden werden.

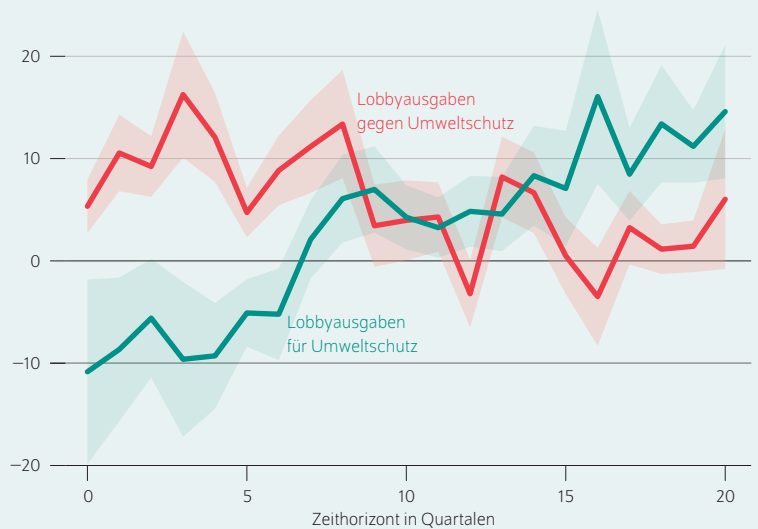
<sup>16</sup> Gemessen vom Beginn der zweijährigen Periode, in der die Veränderung der Haushaltspräferenzen stattfindet, bis 20 Quartale (fünf Jahre) danach.

<sup>17</sup> Die anfängliche Reduktion der Lobbyausgaben für mehr Umweltschutz lässt sich zum Beispiel durch eine geringere Notwendigkeit erklären, wenn Haushalte mehr saubere Produkte konsumieren wollen.

Abbildung 1

### Effekt „grünerer“ Einstellungen auf die Wachstumsraten der Lobbyausgaben für und gegen Umweltschutz in der Automobilindustrie<sup>1</sup>

Veränderung der Wachstumsrate in Prozent



<sup>1</sup> Berücksichtigt wurden BMW, Daimler, FCA (Fiat Chrysler Automobiles), Ford, Geely Automobile Hld., General Motors, Honda, Hyundai Kia Automotive Group, Isuzu, Mazda Motors Group, Renault-Nissan-Mitsubishi, Subaru Group, Suzuki, Tata Group, Toyota Group, Volkswagen. Firmengruppen umfassen mehrere Marken, im Fall der Tata Group sind es beispielsweise Jaguar, Land Rover und Tata.

Anmerkung: Die Veränderung der Wachstumsrate ist in Prozent relativ zu einem kontrafaktischen Szenario ohne Veränderung der Haushaltspräferenzen angegeben. Ein Wert von 0 auf der y-Achse besagt, dass die veränderten Haushaltspräferenzen, also die „grünere“ Nachfrage, keinen Effekt auf die Wachstumsrate der Lobbyausgaben der untersuchten Automobilbauer haben. Die Wachstumsrate wird jeweils relativ zur Basisperiode (acht Quartale beziehungsweise zwei Jahren vor dem Zeitpunkt 0) gemessen. Bei der Veränderung der Haushaltspräferenz wird von einer einprozentigen Erhöhung der Wachstumsrate des Index für das Umweltbewusstsein der Haushalte ausgegangen.

Quellen: Office of Public Records des US-Senats; eigene Berechnungen.

Die Lobbyausgaben gegen Umweltschutz wachsen vor allem in den ersten neun Quartalen nach einer Präferenzänderung bei den Haushalten.

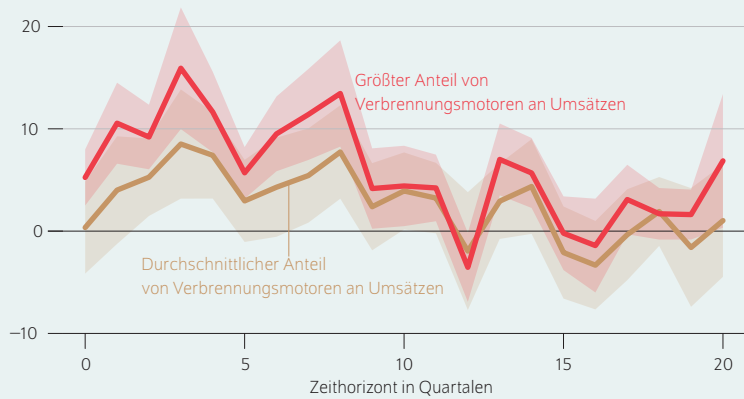
Die Hypothese lautet, dass Unternehmen mit einem schmutzigeren Produktportfolio stärker auf Lobbyismus zurückgreifen. Dahinter stehen drei mögliche Erklärungen: Erstens dürften Unternehmen mit einem höheren Anteil von Verbrennungsmotoren stärker von einer sinkenden Nachfrage nach diesen Produkten betroffen sein. Zweitens könnte für sie ein größerer Anpassungsdruck bestehen, in eine grüne Transformation ihrer Technologie zu investieren. Drittens könnten sie von neuen Regulierungen stärker betroffen sein.

Es zeigt sich, dass Hersteller mit einem höheren Anteil von Verbrennungsmotoren in ihrem Verkaufsportfolio zu einem stärkeren Einsatz gegen Umweltregulierung tendieren (Abbildung 2). Besonders in der mittleren Frist, zwei bis acht Quartale nach der Veränderung der Haushaltspräferenzen, steigt das Wachstum der Lobbyausgaben bei Unternehmen mit einem höheren Anteil von Verbrennungsmotoren schneller an. So steigt zum Beispiel die vierjährige

Abbildung 2

### Effekt „grünerer“ Einstellungen auf die Wachstumsraten der Lobbyausgaben gegen Umweltschutz bei unterschiedlichen Autobauern<sup>1</sup>

Veränderung der Wachstumsrate in Prozent



<sup>1</sup> Berücksichtigt wurden BMW, Daimler, FCA (Fiat Chrysler Automobiles), Ford, Geely Automobile Hld., General Motors, Honda, Hyundai Kia Automotive Group, Isuzu, Mazda Motors Group, Renault-Nissan-Mitsubishi, Subaru Group, Suzuki, Tata Group, Toyota Group, Volkswagen. Firmengruppen umfassen mehrere Marken, im Fall der Tata Group sind es beispielsweise Jaguar, Land Rover und Tata.

Anmerkung: Abgebildet ist der Effekt einer Präferenzänderung auf die Wachstumsraten der Lobbyausgaben gegen mehr Umweltschutz bei einem Unternehmen mit (i) einem durchschnittlichen Anteil von Verbrennungsmotoren im Umsatz (braun) und einem Unternehmen mit dem größten Anteil von Verbrennungsmotoren (rot). Die Veränderung der Wachstumsrate ist in Prozent relativ zu einem kontrafaktischen Szenario ohne Veränderung der Haushaltspräferenzen angegeben. Die Wachstumsrate wird jeweils relativ zur Basisperiode (acht Quartale beziehungsweise zwei Jahren vor dem Zeitpunkt 0) gemessen. Bei der Veränderung der Haushaltspräferenzen wird von einer einprozentigen Erhöhung der Wachstumsrate des Index für das Umweltbewusstsein der Haushalte ausgegangen.

Lesebeispiel: Fünf Quartale nach einer Änderung der Haushaltspräferenzen hat das Unternehmen mit dem höchsten Anteil von Verbrennungsmotoren in seinem Verkaufsportfolio eine um rund sieben Prozent höhere Wachstumsrate bei seinen Lobbyausgaben, während die durchschnittliche Firma eine um fünf Prozent höhere Wachstumsrate aufweist.

Quellen: Office of Public Records des US-Senats; eigene Berechnungen.

© DIW Berlin 2025

Autobauer mit einem hohen Anteil von Verbrennungsmotoren erhöhen ihre Lobbyausgaben nach einer Präferenzänderung der Haushalte stärker.

Wachstumsrate<sup>18</sup> des Unternehmens mit dem größten Anteil verkaufter Verbrennungsmotoren (ein Anteil von 93 Prozent) um 13 Prozent, während das Unternehmen mit dem durchschnittlichen Anteil (45 Prozent) diese nur um etwa acht Prozent erhöht. In der langen Frist ist kein Unterschied im Verhalten der Unternehmen festzustellen.

### Fazit: Die Politik sollte eine grünere Nachfrage mit Maßnahmen gegen Lobbyismus begleiten

Die grüne Transformation birgt Kosten für Unternehmen: Umsätze aus konventionellen Produkten gehen zurück, gleichzeitig werden Investitionen in umweltfreundliche Technologien notwendig. Dieser Artikel zeigt am Beispiel der Automobilindustrie in den USA, dass Unternehmen in den Jahren 2006 bis 2019 ihre Ausgaben für Lobbyarbeit gegen umweltpolitische Maßnahmen erhöht haben, um die für sie negativen Effekte einer grünere Nachfrage abzumildern. Zudem setzen Unternehmen, die auf den Verkauf von Verbrennungsmotoren spezialisiert sind, Lobbyismus gegen Umweltregulierung als Reaktion auf grünere Haushaltspräferenzen stärker ein. Im Hinblick auf die Bedeutung der gegen Umweltschutz gerichteten Lobbyaktivitäten für eine effektive Umweltregulierung ist dieses Ergebnis nicht zu unterschätzen – selbst wenn die Lobbyaktivitäten nur zeitlich begrenzt erhöht werden.

Die Politik sollte sich dieser Problematik bewusst sein, zumal grünere Haushaltspräferenzen als vielversprechende Ergänzung zu steuerpolitischen Anreizen gelten. Insbesondere könnten strengere Transparenzvorgaben und Verhaltenskodizes für Politiker\*innen einem übermäßigen Lobbyismus gegen Umweltregulierung entgegenwirken.

<sup>18</sup> Gemessen mit Beginn der Veränderung der Haushaltspräferenzen bis zu acht Quartalen danach.

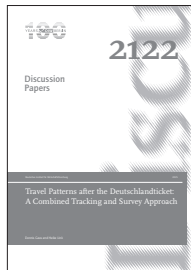
**Olimpia Cutinelli-Rendina** ist Juniorprofessorin an der Universität Sciences Po Strasbourg | [o.cutinelli-rendina@unistra.fr](mailto:o.cutinelli-rendina@unistra.fr)

**Sonja Dobkowitz** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Makroökonomie im DIW Berlin | [sdobkowitz@diw.de](mailto:sdobkowitz@diw.de)

JEL: D9, D70, P28

Keywords: Green transition, corporate environmental lobbying, green household preferences

Discussion Papers Nr. 2122  
2025 | Dennis Gaus, Heike Link



## Travel Patterns after the Deutschlandticket: A Combined Tracking and Survey Approach

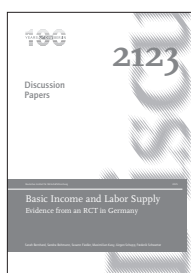
The Deutschlandticket, introduced in May 2023, offers unlimited travel on all regional public transport in Germany for 49€ per month. This paper provides an overview of how the introduction of the ticket influenced travel behaviour and mode choice based on the GIM Traces panel, a nationwide representative dataset combining GPS tracking data and survey re-sponses. The data, consisting of almost 4 million trips and 3,000 participants between April and December 2023, reveal that the impact of the Deutschlandticket on public transport usage is small, if existent at all. Certain groups of participants, such as

those travelling in urban environments, and types of trips, such as those with a distance below 30km, show minor increases in public transport usage with the introduction of the ticket. In addition, the data show that the ticket's lower price point compared to previous monthly tickets makes it attractive for a large share of regular public transport users. Overall, the analysis finds that seasonal fluctuations as well as availability and reliability of public transport have at least as much of an impact on public transport usage as the introduction of the Deutschlandticket.

[www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere](http://www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere)



Discussion Papers Nr. 2123  
2025 | Sarah Bernhard, Sandra Bohmann, Susann Fiedler, Maximilian Kasy, Jürgen Schupp, Frederik Schwerter



## Basic Income and Labor Supply: Evidence from an RCT in Germany

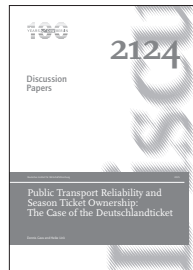
How does basic income (a regular, unconditional, guaranteed cash transfer) impact labor supply? We show that in search models of the labor market with income effects, this impact is theoretically ambiguous: Employment and job durations might increase or decrease, match surplus might be shifted to workers or employers, and worker surplus might be reallocated between wages and job amenities. We thus turn to empirical evidence to study this impact. We conducted a pre-registered RCT in Germany, starting 2021, where recipients received 1200 Euro/month for three years. We draw on both administrative and

survey data, and find no extensive margin (employment) response, and no impact on job transitions from either non-employment or employment. We do find a small statistically insignificant intensive margin shift to parttime employment, which implies an excess burden (reduction of government revenues) of ca 7.5% of the transfer. We furthermore observe a small increase of enrollment in training or education.

[www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere](http://www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere)



Discussion Papers Nr. 2124  
2025 | Dennis Gaus, Heike Link



## Public Transport Reliability and Season Ticket Ownership: The Case of the Deutschlandticket

This paper provides a systematic analysis of peoples' decision to purchase the Deutschlandticket, identifying primary customer groups and the role of public transport irregularities such as delays and cancellations. It builds on a panel dataset covering survey answers from almost 3000 participants between March and December 2023 and applies a series of binary logit models. The results confirm that the main customer group of the Deutschlandticket consists of younger people and (fulltime) workers. The ticket does not significantly contribute to a modal shift towards public transport, as it is primarily purchased by people who were frequent public transport users or even owners of a season ticket already in the past, whereas car owners refrain from purchasing the ticket. It cannot be confirmed that an increase in public transport reliability could boost ownership of the Deutschlandticket, as the impact of irregularities on the purchase decision is small and limited to specific subgroups.

[www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere](http://www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere)



Discussion Papers Nr. 2125  
2025 | Michaela Kreyenfeld, Sarah Schmauk, Katharina Wrohlich, Daniel Brüggmann



## Policy Change and Women's and Men's Earnings around Divorce: Evidence from the German Maintenance Reform

This paper examines the gendered impact of divorce on earnings and the role of the social policy context in shaping this relationship. In particular, it focuses on a policy reform enacted in Germany in 2008 that overturned previous ex-spousal support rules. Data come from the administrative records of the German Public Pension Fund. Drawing on a fixed-effects model, we study the behaviour of women and men who separated between 2004 and 2011 (n=21,617 divorces). We find that women's earnings increased throughout the divorce process. This effect was slightly more pronounced after the reform than before. In contrast to women's earnings, men's earnings declined throughout the divorce process. The reform seems to have somewhat mitigated this negative divorce effect. The paper also shows heterogeneous effects across regions. While divorce had strong effects on women's and men's earnings in West Germany, it did not change the earning patterns of East German men and women either before or after the reform. The paper concludes by discussing avenues for post-separation policies from a gender perspective.

[www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere](http://www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere)



SOEP Papers Nr. 1225  
2025 | Renate Lorenz

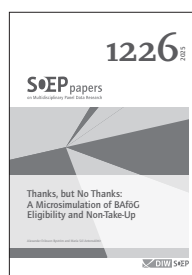
## A Changing Ethnic Landscape? The Effect of Refugee Immigration on Inter-ethnic Group Relations and Identities of Previous Immigrants

How does the arrival of a new immigrant group affect earlier generations of immigrants? Do group relations and self-identification change? Previous research on ethnic boundaries is usually restricted to a two-group paradigm and primarily focuses on the majority group's perspective. In contrast, this study analyzes how the arrival of refugees in Germany influenced previous immigrants of Turkish and Polish origin by exploiting regional and temporal variation in refugee immigration. I combine macro data about refugees with individual longitudinal data of a large-scale German panel survey (SOEP) from 2012 to 2018 based on a random sample. Using fixed effects estimations, this study finds that an increasing proportion of refugees in a county increased concerns about immigration and decreased self-reported discrimination among Turkish (N = 676 respondents, n = 2,914 person-years) and Polish (N = 513 respondents, n = 2,141 person-years) respondents. Moreover, Turkish immigrants showed a tendency to feel more German and felt closer to Turkey at the same time. Poles also felt more German but not closer to Poland. These results are in line with the theoretical assumptions that minority groups tend to distance themselves from new immigrants, and use the opportunity to improve their own social position by strengthening their identification with the majority and/or with their own ethnic group.

[www.diw.de/publikationen/soeppapers](http://www.diw.de/publikationen/soeppapers)



SOEP Papers Nr. 1226  
2025 | Alexander Eriksson Byström, María Sól Antonsdóttir



## Thanks, but No Thanks: A Microsimulation of BAföG Eligibility and Non-Take-Up

While the body of literature on the non-take-up of public aid has grown substantially in recent years, a notable gap remains in the literature of non-take-up rates for student aid programs, where research is still extremely limited. This paper examines the non-take-up rate of Germany's federal student aid program BAföG by creating a microsimulation based on data from the German Socio-Economic Panel for the period 2007–2021. Using the outcome of our microsimulation, we estimate three specifications of binary choice models to examine how individual characteristics relate to take-up decisions. Our findings

indicate that non-take-up has increased over the past decade, with an average rate of approximately 60% for our study period. Several factors contribute to this pattern. Students who expect only a small award are much more likely to forgo BAföG, while those who are more familiar with the programme, for example through a sibling who has already claimed, tend to have lower non-take-up rates. We also observe notable regional differences as students from East Germany are more likely to apply than those from West Germany, which may reflect differing attitudes toward state support. Age and partnership status are also associated with higher non-take-up, whereas we do not find evidence that behavioural traits such as risk preference, patience, or impulsiveness play a substantial role.

[www.diw.de/publikationen/soeppapers](http://www.diw.de/publikationen/soeppapers)



MARCEL FRATZSCHER



# Mindestlohnkommission hat Chance zum Wohle Millionen Beschäftigter verpasst

Marcel Fratzscher ist Präsident des DIW Berlin.  
Der Kommentar gibt die Meinung des Autors wieder.



Der Mindestlohn soll in den kommenden beiden Jahren in zwei Schritten auf 14,60 Euro steigen. Damit ist die Mindestlohnkommission unter der im Koalitionsvertrag festgelegten Zielmarke der Bundesregierung von 15 Euro geblieben. Kaum ein Thema wird so kontrovers diskutiert wie die Frage, ob ein deutlich höherer Mindestlohn der deutschen Wirtschaft schadet oder nicht. Höchste Zeit, mit fünf häufig vorgebrachten Mythen rund um den Mindestlohn aufzuräumen.

Erstens: Ein höherer Mindestlohn sorgt nicht für eine steigende Arbeitslosigkeit. Seit Einführung der gesetzlichen Lohnuntergrenze im Jahr 2015 ist die Beschäftigung stark gewachsen, die Arbeitslosigkeit gleichzeitig gesunken. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Löhne im Niedriglohnbereich vor dem Mindestlohn aufgrund der geringen Verhandlungsmacht der Beschäftigten deutlich Luft nach oben hatten. Zudem hat der Mindestlohn zu einer Umverteilung von Beschäftigung geführt, weg von weniger produktiven hin zu produktiveren Unternehmen. Einige Unternehmen konnten den Mindestlohn nicht zahlen, doch die betroffenen Beschäftigten fanden besser bezahlte Jobs in anderen Unternehmen. Zudem senkt ein höherer Mindestlohn die Fluktuation in Unternehmen, die Mitarbeiterbindung nimmt zu und dadurch auch die Produktivität. Weniger Personalwechsel bedeuten niedrigere Kosten und höhere Effizienz – ein Gewinn auch für viele Unternehmen. Und: In Deutschland herrscht kein Mangel an Jobs, sondern ein Mangel an Arbeitskräften. Ein höherer Mindestlohn könnte den deutschen Arbeitsmarkt attraktiver machen, gerade auch für Arbeitskräfte aus dem Ausland.

Ein weiterer Mythos lautet, der Mindestlohn sei ein unzulässiger Eingriff in einen funktionierenden Markt und widerspreche der Marktwirtschaft. Tatsächlich stärkt der Mindestlohn aber den fairen Wettbewerb um Arbeitskräfte und fördert Effizienz und Produktivität. Der Mindestlohn gefährdet – entgegen Mythos 3 – auch nicht die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Zum großen Teil geht es um Dienstleistungsjobs etwa in der Gastronomie, im Einzelhandel oder in der Pflege. Deren Leistungen lassen sich gar nicht ins Ausland verlagern. Wenn deutsche Unternehmen Arbeitsplätze ins Ausland verlagern, dann sind

das oft solche, die hierzulande weit über Mindestlohn bezahlt wurden. Der Mindestlohn setzt auch keine Lohn-Preis-Spirale in Gang. Zwar stimmt es, dass manche Unternehmen ihre Preise aufgrund gestiegener Lohnkosten erhöhen mussten, etwa im (Lebensmittel-)Einzelhandel oder in der Gastronomie. Doch diese Effekte sind begrenzt. Der Mindestlohn führt in erster Linie zu einer Umverteilung von Einkommen, von Besserverdienenden zu Geringverdienenden. Das ist wirtschaftlich nicht schädlich.

Ein letzter Mythos betrifft die Rolle der Politik: Die Mindestlohnkommission sei unabhängig, die Politik solle sich heraushalten. Doch die Realität sieht anders aus. Die Kommission besteht aus jeweils drei Vertreter\*innen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite sowie einer unabhängigen Vorsitzenden. Diese Interessengegensätze zeigen: Die Kommission ist nicht völlig unabhängig, sondern stark von sozialen Aushandlungsprozessen geprägt. Laut Satzung soll sich die Kommission bei der Festlegung des Mindestlohns „nachlaufend an der Tarifentwicklung“ orientieren. Gleichzeitig ignoriert sie mit ihrer aktuellen Entscheidung die Vorgabe der EU, den Mindestlohn bei etwa 60 Prozent des Medianlohns festzulegen – was je nach Berechnung rund 15 Euro pro Stunde entspräche.

Unter dem Strich lässt sich sagen, dass der Mindestlohn nicht nur eine ökonomische, sondern auch eine große soziale Bedeutung hat. Etwa zehn Millionen Beschäftigte würden direkt oder indirekt von einem Mindestlohn in Höhe von 15 Euro profitieren. Die Zahl der Aufstocker – also der Menschen, die trotz Arbeit nicht ohne Sozialleistungen über die Runden kommen – ist 2024 nach vorherigen Rückgängen wieder gestiegen, auch weil der Mindestlohn mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten nicht Schritt gehalten hat. Auch deshalb ist die Entscheidung der Mindestlohnkommission eine verpasste Chance – wirtschaftlich wie sozial.

Dieser Kommentar ist im Rahmen von „Fratzschers Verteilungsfragen“ am 27. Juni 2025 zuerst bei ZEIT Online erschienen.