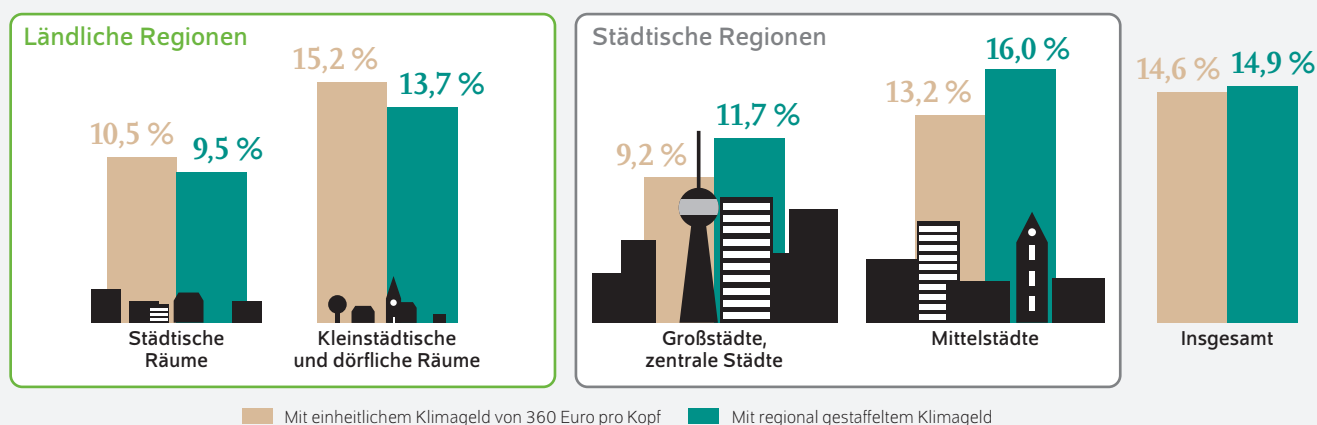


Regionalisiertes Klimageld entlastet Haushalte in ländlichen Räumen, Problem der Härtefälle bleibt

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

- Steigende CO₂-Preise sind wichtiges Instrument der Klimapolitik in Deutschland und Europa, um CO₂-Emissionen zu reduzieren
- Einheitliches Pro-Kopf-Klimageld kompensiert regressive Verteilungswirkungen der CO₂-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 CO₂-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



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

Anmerkung: CO₂-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 CO₂-Bepreisung auf dem Land erhöhen, wenn das Klimageld dortige geringverdienende Haushalte entlastet.“ — Stefan Bach —

MEDIATHEK



Audio-Interview mit Stefan Bach
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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 (CO₂) 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 CO₂-Emissionen von Energiewirtschaft, industriellen Prozessen, Großfeuerungsanlagen und Luftverkehr. Seit 2021 gilt in Deutschland zusätzlich ein nationaler Emissionshandel für fossile Kraft- und Heizstoffe, der die CO₂-Emissionen bei der Beheizung von Gebäuden und im Verkehr bepreist. Derzeit liegt der CO₂-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 CO₂ möglich.¹ 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 CO₂-Bepreisung einkommensschwache Haushalte deutlich stärker.² Ferner sind die Belastungen innerhalb der Einkommensgruppen, je nach energetischen Verhältnissen von Wohnung oder bei der Mobilität, sehr unterschiedlich. Wenn die CO₂-Bepreisung die Energiekosten nachhaltig deutlich erhöht, drohen sozialpolitische Härtefälle, insbesondere dann, wenn sich die Menschen nicht anpassen können, da sie beispielsweise in Mietwohnungen leben.

¹ 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.

² Stefan Bach et al. (2024): CO₂-Bepreisung: Klimaprämie zügig einführen, bei höheren Einkommen abschmelzen. DIW Wochenbericht Nr. 42, 647–655 (online verfügbar).

Um die unterschiedlichen Belastungswirkungen der CO₂-Bepreisung auszugleichen und damit verbundene soziale Härten in der Transformationsphase zu mildern, wird seit längerem ein Klimageld diskutiert, das als pauschaler Pro-Kopf-Betrag 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.³

Neben dem Einkommen sind die privaten Haushalte auch regional unterschiedlich von steigenden CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Bepreisung auf Kraft- und Heizstoffe bei den privaten Haushalten.⁴ Dabei wird mit 160 Euro je Tonne ein recht hoher CO₂-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 CO₂-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.

CO₂-Bepreisung belastet ärmere Haushalte stärker als reiche Haushalte

Die Verteilungswirkungen der CO₂-Bepreisung werden mit einem Mikrosimulationsmodell analysiert, das auf

Kasten 1

Regionale Verteilungswirkungen der CO₂-Bepreisung und Staffelung des Klimagelds analog zu Österreich

Die Analyse der regionalen Verteilungswirkungen der CO₂-Bepreisung basiert auf der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des früheren Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.¹ 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 CO₂-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.² Aufgrund von Budgetkürzungen wird der Klimabonus in Österreich seit 2025 nicht mehr ausgezahlt.³

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 CO₂-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.

¹ 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).

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

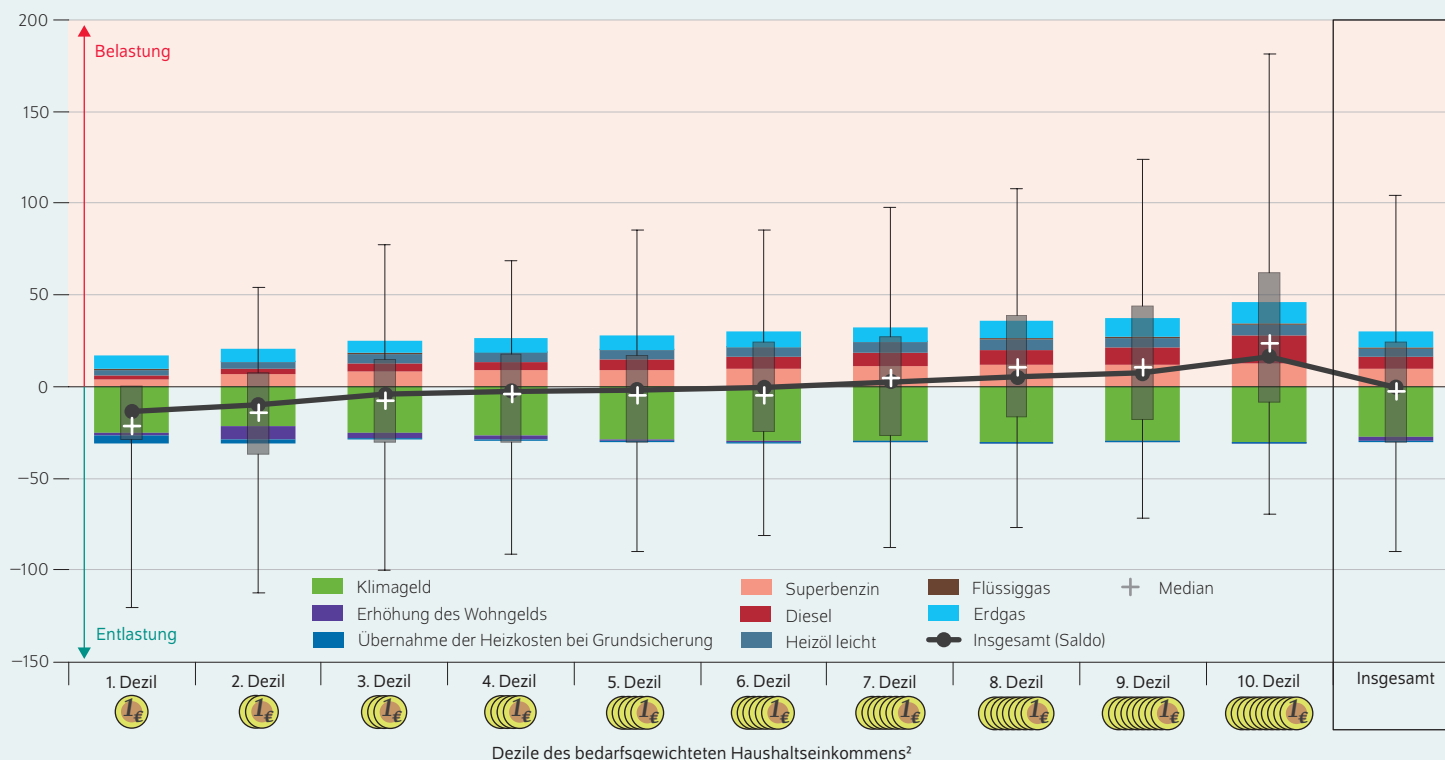
³ Parlament Österreich (2025): Klima- und Umweltbudget: Große Einsparungen durch das Aus des Klimabonus. Neben Budgetkürzungen auch zusätzliche Mittel vorgesehen. Parlamentskorrespondenz Nr. 509 vom 6. Juni 2025 (online verfügbar).

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

⁴ 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).

Abbildung 1

Absolute Be- und Entlastungen der privaten Haushalte durch CO₂-Bepreisung, Sozialleistungen und einheitliches Klimageld¹ In Euro je Monat und Person²



1 Szenario mit einem CO₂-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.⁵ Die Datengrundlage wird mit gesamtwirtschaftlichen Informationssystemen abgestimmt und auf das Jahr 2024 fortgeschrieben.⁶ Die Simulationen nehmen die vollständige Überwälzung der CO₂-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 CO₂-Kostenaufteilung bei der Heizenergie von vermieteten Gebäuden vernachlässigt.⁷

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 Entlastungspaketen 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).

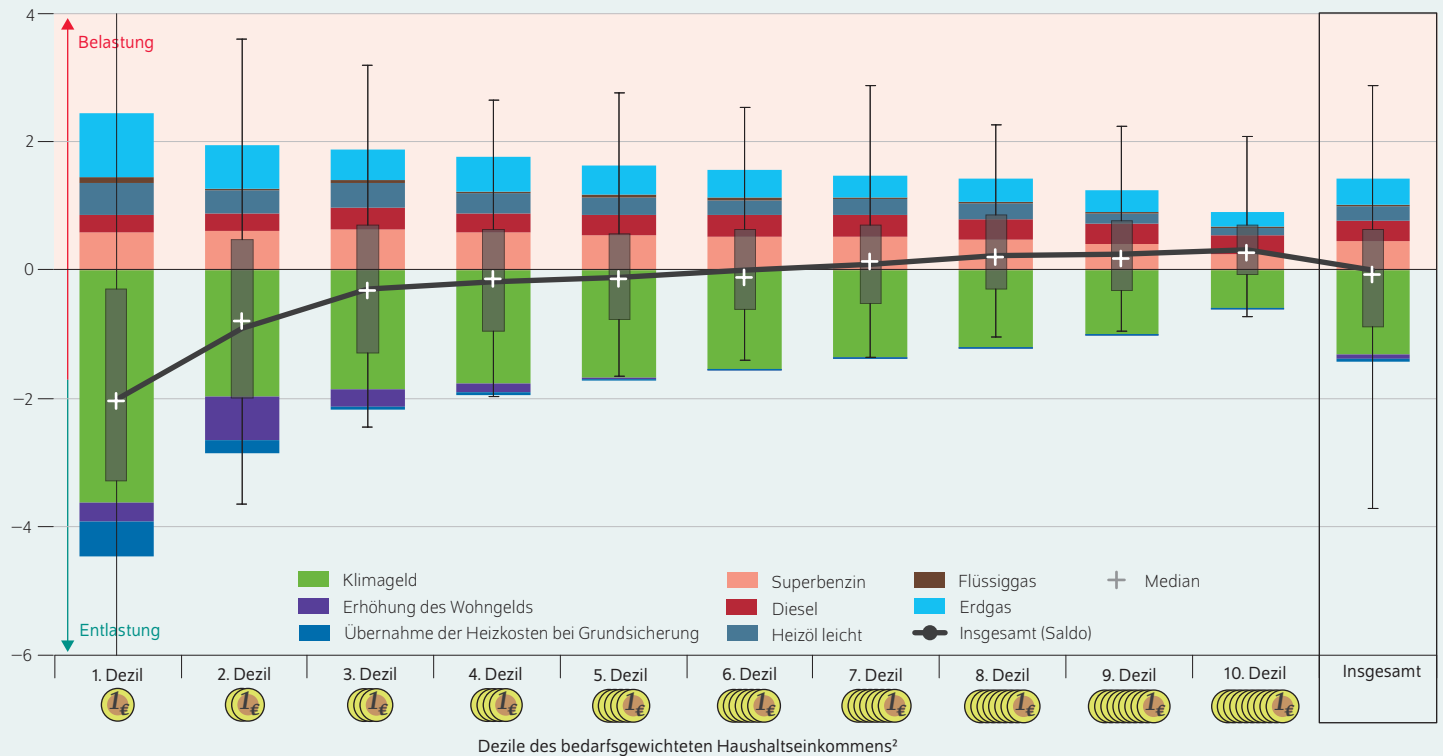
⁶ Verwendet werden Informationen aus Energiebilanz, Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR) und Energiesteuerstatistik bis 2022, der offiziellen Steuerschätzung vom Mai 2024 zur Energie- und Stromsteuer bis 2028, der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen bis 2023 und der Gemeinschaftsdiagnose der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

Die absoluten Belastungen durch die CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Bepreisung, Sozialleistungen und einheitliches Klimageld¹ In Prozent des Haushaltsnettoeinkommens²



1 Szenario mit einem CO₂-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

Im Verhältnis zum Einkommen belastet der CO₂-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 CO₂-Bepreisung und Klimageld werden in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens 2024 angegeben, gegliedert nach Dezilen des äquivalenzgewichteten Haushaltsnettoeinkommens (Abbildung 2).⁸ 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 CO₂-Bepreisung – die reichsten zehn Prozent haben im Durchschnitt ein mehr als siebenmal so hohes Einkommen je Person zur Verfügung wie die ärmsten

zehn Prozent – ergibt sich das bekannte Bild einer regressiven Belastungswirkung der CO₂-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 regressiv Wirkung der CO₂-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 CO₂-Bepreisung im Rahmen der Grundsicherung, ferner die CO₂- und Klimakomponente der Wohngeld-Reformen 2021 und 2023.⁹ Als weitere Entlastung wird zunächst ein einheitliches Pro-Kopf-Klimageld von

⁸ 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).

⁹ 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 CO₂-Preis von 160 Euro pro Tonne¹ nach Regionskategorien²
In Prozent beziehungsweise Euro

Regionskategorie	Anteil Haushalte	Belastung durch einen CO ₂ -Preis von 160 Euro je Tonne ¹				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).

© DIW Berlin 2025

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 CO₂-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.¹⁰ 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 CO₂-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 CO₂-Bepreisung und pauschaler Rückerstattung über das Klimageld also die Ungleichheit der um die CO₂-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.¹¹

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

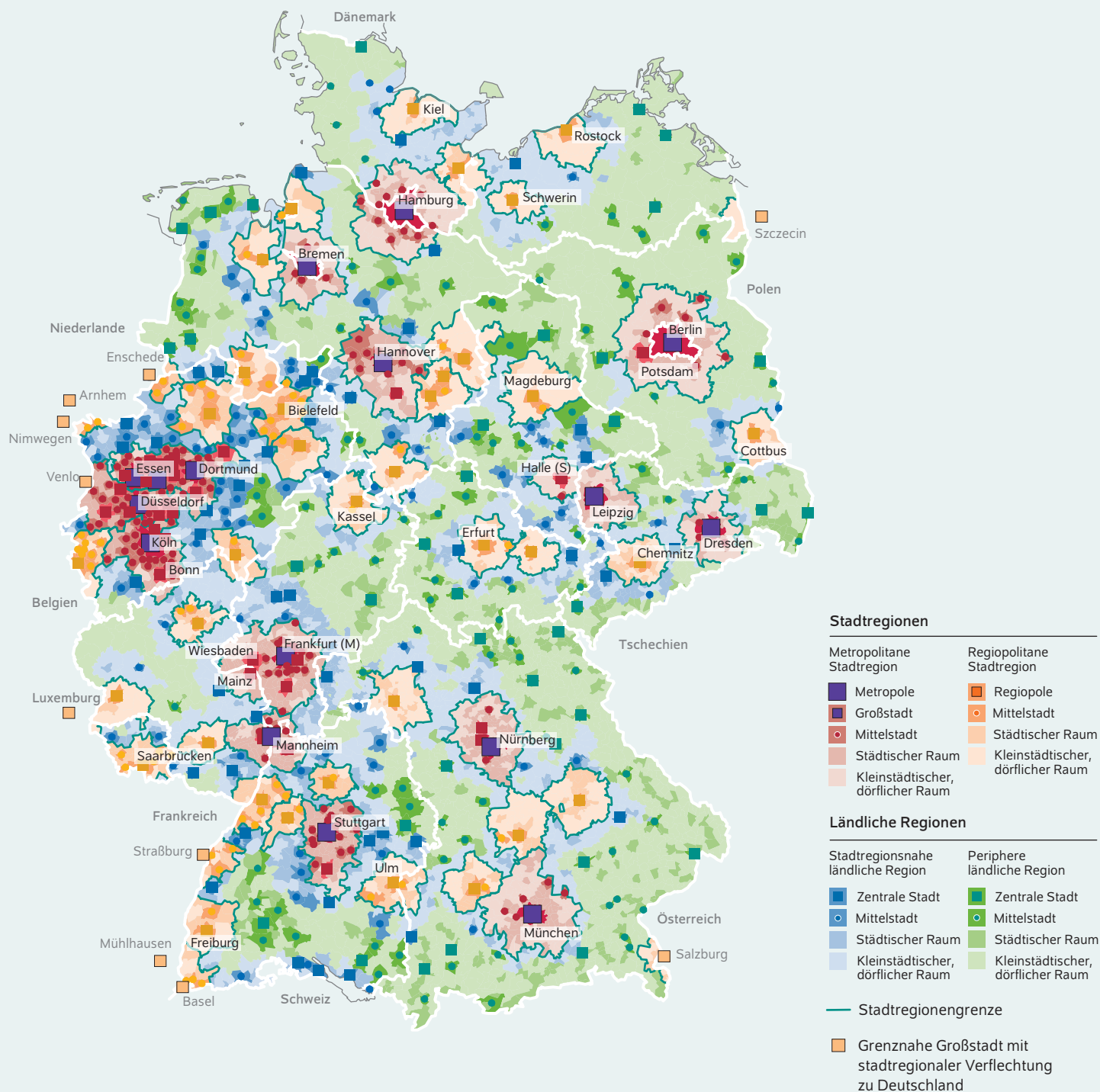
Die Analysen zeigen eine erhebliche Streuung der Nettobelastungen um den Mittelwert, die mit sogenannten „Box-Whisker-Plots“ dargestellt wird (Abbildung 1 und Abbildung 2).¹² Sie entsteht durch die große Heterogenität der Haushalte beim Energieverbrauch innerhalb der Einkommensgruppen. In den unteren beiden Einkommensdezilen, 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.¹³ 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

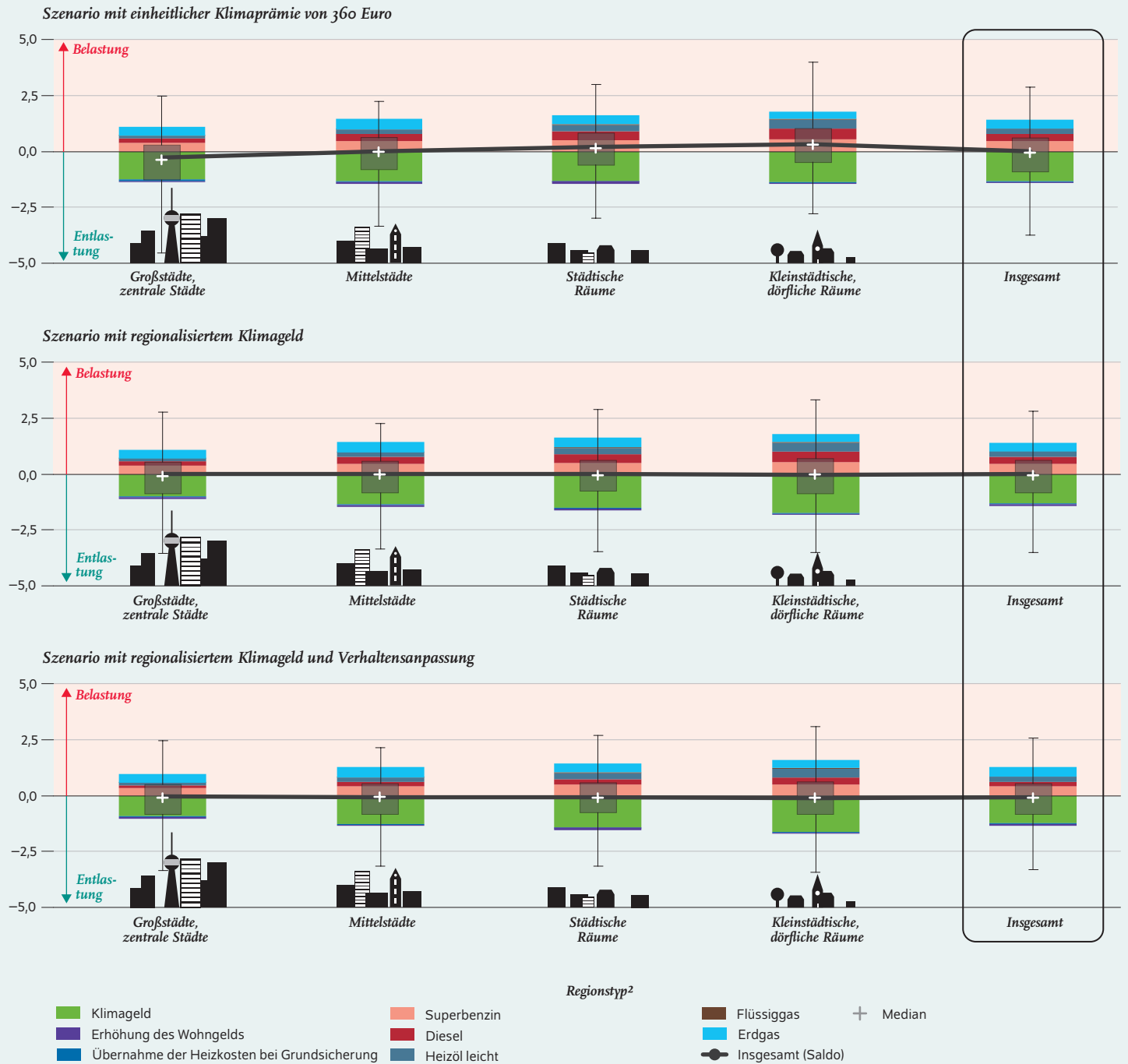


Quelle: Bundesministerium für Verkehr (RegioStar17).

© DIW Berlin 2025

Abbildung 4

Be- und Entlastungen der privaten Haushalte¹ durch CO₂-Bepreisung, Sozialleistungen und Klimageld nach Regionen² In Prozent des Haushaltsnettoeinkommens



¹ Szenario mit einem CO₂-Preis von 160 Euro pro Tonne zuzüglich Mehrwertsteuer.

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

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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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.¹⁴

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 CO₂-Preise können langfristig zu merklichen Einsparungen bei Kraftstoffen führen

Schließlich stellt sich die Frage, ob und wie die höheren CO₂-Preise zu einer Verringerung der Nachfrage an CO₂-intensiven Produkten wie Kraftstoffen beitragen. Die in einem Umfrageexperiment (Kasten 2) geschätzten Verhaltenseffekte zeigen, dass die höhere CO₂-Bepreisung im Verkehrsbereich langfristig zu merklichen Einsparungen führen könnte. Bei einem CO₂-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).¹⁵

Bei Einordnung dieser Zahlen sollte berücksichtigt werden, dass die im Klimaschutzgesetz ursprünglich vorgesehenen Sektorziele im Verkehrssektor CO₂-Einsparungen von 65 Prozent gegenüber 1990 vorsahen. In Anbetracht der von 1990 bis 2023 erreichten CO₂-Reduktion von lediglich 22 Prozent im motorisierten Individualverkehr¹⁶ sind die hier geschätzten Einsparungen von 16 bis 19 Prozent zwar substantiell, aber nicht ausreichend, wenn der individualisierte

¹⁴ Vgl. auch die Analysen von Lukas Endres (2023): Verteilungswirkung der CO₂-Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Wärme mit Pro-Kopf Klimageld. IMK Policy Brief Nr. 161 (online verfügbar).

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

¹⁶ 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 CO₂-Bepreisung, Sozialleistungen sowie ein einheitliches und regional differenziertes Klimageld¹ nach Regionskategorien²
In Prozent

	Regionskategorie				Insgesamt
	1	2	3	4	
	Großstädte, zentrale Städte	Mittelstädte	Städtische Räume	Kleinstädtische, dörfliche Räume	
Einheitliches Klimageld von 360 Euro je Person und Jahr					
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
Regional differenziertes Klimageld von durchschnittlich 360 Euro je Person und Jahr					
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
Regional differenzierte Klimageld von durchschnittlich 337 Euro je Person und Jahr (nach Verhaltensanpassungen bei der Mobilität)					
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 CO₂-Preis 160 Euro je Tonne zuzüglich Mehrwertsteuer.

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

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

© DIW Berlin 2025

Pkw-Verkehr einen proportionalen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Weitere flankierende Maßnahmen zum CO₂-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 CO₂-Bepreisung auf europäischer Ebene.

Verhaltens-effekte reduzieren Aufkommen der CO₂-Bepreisung

Die Verhaltens-effekte verändern die Belastungswirkungen der CO₂-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.¹ 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 CO₂-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 langfristig 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*², 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.³

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.

© DIW Berlin 2025

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

Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Verhaltenseffekte das Aufkommen der CO₂-Bepreisung reduzieren, um schätzungsweise knapp 20 Prozent bei den Kraftstoffen, das sind einschließlich Mehrwertsteuer gut drei Milliarden Euro

im Jahr.¹⁸ 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

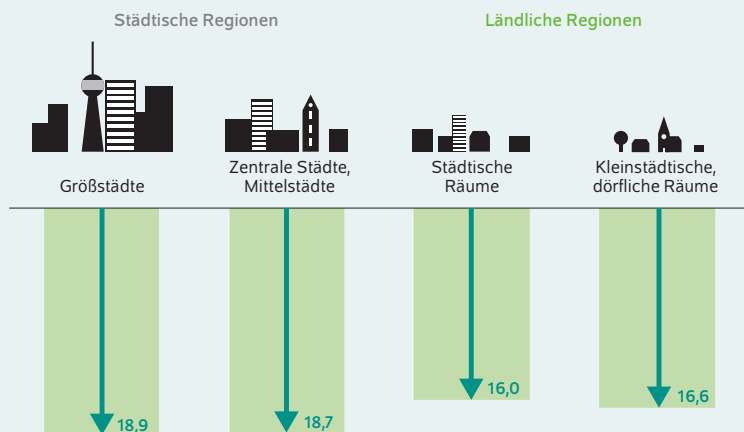
17 Eine getrennte Schätzung der Verhaltenseffekte nach Regionen und Einkommensgruppen ist aufgrund der Stichprobengröße nicht möglich. Die Unterschiede nach Einkommensgruppen ohne Unterteilung nach Regionen sind jedoch nicht statistisch signifikant.

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 CO₂-Preis von 160 Euro nach Regionen

In Prozent des derzeitigen Kraftstoffverbrauchs



Anmerkungen: Der höhere CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Preisen wächst der Handlungsdruck, zügig einen sozial ausgewogenen Entlastungsmechanismus zu etablieren. Bleibt dieser aus, droht insbesondere bei dauerhaft hohen CO₂-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 CO₂-Preise können zu substanziellen Emissionsreduktionen im Verkehrsbereich führen. Flankierend kann ein Klimageld einen zentralen Beitrag leisten, um die finanzielle Belastung durch steigende CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 Wohneigentümergemeinschaften 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 CO₂-Bepreisung. Umfragen zeigen, dass eine CO₂-Bepreisung mit einem pauschal ausgezahlten Klimageld in ländlichen Gebieten auf geringere Akzeptanz stößt als in der Stadt.¹⁹ 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.²⁰ So könnten beispielsweise gerade in diesen Gebäuden die energetische Sanierung entsprechend verstärkt werden, um die Härtefälle zu reduzieren.²¹

¹⁹ Sandra Bohmann et al. (2025): Mehr Klarheit schaffen: Klimageld als sozialer Ausgleich bei höheren CO₂-Preisen. DIW Wochenbericht Nr. 6, 75–82 (online verfügbar).

²⁰ Bach et al. (2024), a. a. O.

²¹ 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
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
Peter Haan ist Leiter der Abteilung Staat im DIW Berlin | phaan@diw.de
Renke Schmacker ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Staat im DIW Berlin | 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





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

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: 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
abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter
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).