

# Forschungsprojekt CO<sub>2</sub>-Preis

## Werkstattbericht zu der Bevölkerungserhebung

Januar 2022

Kathrin Kaestner, Michael Pahle, Kasimir Püttbach, Antonia Schwarz, Stephan Sommer,  
Anna Stünzi

### Zusammenfassung

Im Zuge des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projekts „Verbundvorhaben CO<sub>2</sub>-Preis – Analyse der kurz- und langfristigen Wirkungen unterschiedlicher CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Varianten auf Gesellschaft und Volkswirtschaft“ wurde im Sommer 2021 eine Erhebung zur Akzeptanz der in Deutschland in den Sektoren Gebäudewärme und Verkehr eingeführten CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie verschiedener Rückverteilungsvarianten durchgeführt. Eine hohe Akzeptanz ist entscheidend für den langfristigen Erfolg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Klimaschutzinstrument, da sie andernfalls zu starkem Unmut in der Gesellschaft führen kann, wie beispielsweise die Gelb-Westen Proteste in Frankreich gezeigt haben.

Zentrales Ziel der Erhebung besteht daher in der Erfassung der Präferenzen der Bevölkerung im Hinblick auf verschiedene Varianten der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und der Verwendungsmöglichkeiten der dadurch entstehenden Einnahmen. Mithilfe der Befragung sollen insbesondere die Determinanten identifiziert werden, die die Zustimmung zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung ganz generell beeinflussen, z.B. sozio-ökonomische Charakteristika, Gerechtigkeitseinstellungen oder die eigene Betroffenheit. Darüber hinaus soll analysiert werden, wie diese Determinanten mit der unterschiedlichen institutionellen Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung (z.B. unterschiedliche Preishöhen) und der Einnahmenverwendung interagieren (z.B. Rückverteilung, Steuersenkung und klimafreundliche Investitionen).

Zu den Hauptergebnissen gehört, dass 36% der Befragten dem momentanen CO<sub>2</sub>-Preis vollkommen oder eher zustimmen, 44% wiederum überhaupt nicht oder eher nicht zustimmen. Tendenziell korreliert die Zustimmungsrate mit der persönlichen Betroffenheit. So sind zum Beispiel Befragte mit einer vergleichsweise kurzen Pendelstrecke dem CO<sub>2</sub>-Preis gegenüber besonders positiv eingestellt. Insgesamt äußert allerdings ein Großteil der Befragten Bedenken bezüglich persönlicher Mehrkosten, der Wirksamkeit sowie insbesondere bezüglich einer unfairen Ausgestaltung der aktuellen Bepreisung. Mit höheren CO<sub>2</sub>-Preisen sinkt die Unterstützung weiter, allerdings empfinden auch fast 20% der Befragten sogar einen CO<sub>2</sub>-Preis von 130 Euro/t noch als zu niedrig. Bezogen auf mögliche Rückverteilungsarten sind die Befragten sowohl dem aktuellen Preis von 25 Euro/t sowie auch einem Preis von 55 Euro/t oder 130 Euro/t eher zugeneigt, wenn die Einnahmen aus der Bepreisung für klimafreundliche Investitionen verwendet werden. Die Untersuchung der Akzeptanz des CO<sub>2</sub>-Preises unter verschiedenen Kombinationen von Rückverteilungsoptionen zeigt, dass der Rückverteilungsmix bestehend aus 50% klimafreundlichen Investitionen, 25% Pro-Kopf Rückverteilung und 25% Rückverteilung an Härtefälle von den Befragten favorisiert wird. Im Vergleich dieser Rückverteilungskombination mit der aktuellen ähnlichen Rückverteilung in Deutschland, bevorzugt eine Mehrheit von 60% der Befragten den tatsächlich in Deutschland umgesetzten Rückverteilungsmix.

# 1 Einleitung

Im Kampf gegen den Klimawandel haben sich 196 Staaten im Dezember 2015 bei der UN-Klimakonferenz in Paris auf ein globales Klimaabkommen mit ehrgeizigen Klimaschutzzielen geeinigt. Insbesondere haben sich die Staaten, darunter auch Deutschland, das Ziel gesetzt, die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf möglichst 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Zur Erreichung der Ziele legen die Staaten ihre Klimaschutzbeiträge selbst fest (UNFCC 2015). Deutschland hat daher im Jahr 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 (Die Bundesregierung 2019) vorgelegt, dessen Herzstück eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Sektoren Gebäudewärme und Verkehr ist. Die Emissionen in diesen Bereichen machen derzeit ca. 36% der Gesamtemissionen in Deutschland aus (BMU 2021) und müssen dringend gesenkt werden, damit Deutschland sein Klimaschutzziel 2030 erreichen kann: 65% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990 (UBA 2021).

Am 1. Januar 2021 wurde die CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Bereiche Gebäudewärme und Verkehr in Deutschland eingeführt (Edenhofer et al. 2020). Im Vorfeld der Einführung gab es eine intensive Debatte in Politik und Gesellschaft über die Notwendigkeit, mögliche Umsetzungswege, die Sozialverträglichkeit und nicht zuletzt die gesellschaftliche Akzeptanz des CO<sub>2</sub>-Preises. Insbesondere die wahrgenommenen Kosten, Wirksamkeit und Fairness der Politik werden häufig als Faktoren genannt, deren Bedeutung für die Akzeptanz untersucht werden muss (Drews und van den Bergh 2016). Eine hohe Akzeptanz ist entscheidend für den langfristigen Erfolg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Klimaschutzinstrument, da sie andernfalls zu starkem Unmut in der Gesellschaft führen kann, wie etwa die Gelb-Westen Proteste in Frankreich gezeigt haben. In den letzten Jahren wurden verschiedene Vorschläge für eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung gemacht. Diese Diskussion ist mit der Einführung des CO<sub>2</sub>-Preises in Deutschland noch lange nicht beendet.

Vor diesem Hintergrund ist im Sommer 2020 das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Projekt „Verbundvorhaben CO<sub>2</sub>-Preis – Analyse der kurz- und langfristigen Wirkungen unterschiedlicher CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Varianten auf Gesellschaft und Volkswirtschaft“ gestartet, dessen zentrales Ziel die Entwicklung einer nachhaltigen und sozial verträglichen Variante der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Einnahmenverwendung ist (siehe <https://www.co2-preis.info/> für weitere Informationen zum Projekt).

Im Zuge des Projekts wurde im Sommer 2021 eine Erhebung zur Akzeptanz der in Deutschland eingeführten CO<sub>2</sub>-Bepreisung und verschiedener Rückverteilungen durchgeführt. In diesem Werkstattbericht werden zentralen deskriptiven Ergebnisse dieser Befragung dargestellt. Die Aktualität der Daten gibt außerdem Hinweise auf zentrale aktuelle Herausforderungen und Problembereiche der Klimapolitik. Der Werkstattbericht wird vom RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung sowie dem Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) erstellt, die hier dargestellten Ergebnisse beruhen auf einer internetbasierten, repräsentativen Haushaltsbefragung, die im Rahmen des forsa.omninet Haushaltspanels durchgeführt wurde.

## 1.1 Themen und Forschungsfragen

Ein gutes Verständnis der Determinanten der Akzeptanz und des Einfluss verschiedener Optionen der Einnahmenverwendung auf die Akzeptanz sind eine wichtige Voraussetzung für die Gestaltung eines wirksamen und gesellschaftlich akzeptierten CO<sub>2</sub>-Preis.

Zentrales Ziel der Erhebung besteht daher in der Erfassung der Präferenzen der Bevölkerung im Hinblick auf verschiedene Varianten der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und der Verwendungsmöglichkeiten der dadurch entstehenden Einnahmen. Mithilfe der Befragung sollen insbesondere die Determinanten identifiziert werden, die die Zustimmung zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung ganz generell beeinflussen, z.B. sozio-ökonomische Charakteristika, Gerechtigkeitseinstellungen (Sommer et al. 2020) oder die eigene Betroffenheit. Um diese zu analysieren wurden neben einer Vielzahl von sozio-ökonomischen Eigenschaften auch Informationen zum Heizsystem sowie zum Mobilitätsverhalten der Haushalte abgefragt.

Studien aus Ländern wie Norwegen oder der Schweiz, in denen ebenfalls eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung eingeführt wurde, zeigen, dass die Art der Einnahmenverwendung eine wichtige Determinante für die öffentliche Akzeptanz einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist (siehe z.B. Baranzini und Carattini 2017; Carattini et al. 2017; Kallbekken et al. 2011; Kotchen et al. 2017; Sælen und Kallbekken 2011). Daher soll mit den Befragungsdaten für Deutschland analysiert werden, wie die bereits erwähnten Determinanten mit der unterschiedlichen institutionellen Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung (z.B. unterschiedliche Preishöhen) und der Einnahmenverwendung (z.B. Rückverteilung, Steuersenkung und klimafreundliche Investitionen) interagieren. Die zentralen Forschungsfragen der Untersuchung lauten wie folgt:

- Welche Zahlungsbereitschaft haben die Teilnehmenden für Klimaschutz?
- Welche Einnahmenverwendungen werden von den Befragten bevorzugt und steigern somit die Akzeptanz einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung?
- Wie hängen sozio-ökonomische Eigenschaften und die wahrgenommene eigene Betroffenheit mit der bevorzugten Einnahmenverwendung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung zusammen?
- Inwiefern beeinflussen sozio-ökonomische Charakteristika und die wahrgenommene eigene Betroffenheit die Akzeptanz einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung?

## 1.2 Art der Datenerhebung

Um die genannten Forschungsfragen zu untersuchen, wurde im Zuge des Arbeitspakets (AP) 3 des CO<sub>2</sub>-Preis-Projektes ein Fragebogen erstellt (s. Anhang). Die Konzipierung des Fragebogens fand in enger Absprache mit dem Meinungsforschungsinstitut forsa statt. Der Fragebogen wurde insbesondere im Hinblick auf die

logische Konsistenz, die Reihenfolge und sprachliche Verständlichkeit der Fragen sowie die Vermeidung suggestiver Formulierungen und sozial erwünschten Antwortverhaltens überprüft. Befragt wurden Mitglieder des forsa.omninet-Panels, ein Panel mit ca. 100.000 Teilnehmenden. Die Rekrutierung der Teilnehmenden erfolgte im Rahmen von forsa.omniTel, einer telefonischen Mehrthemenumfrage von forsa, bei der täglich 500 Personen befragt und so ausgewählt werden, dass das forsa.omninet Panel repräsentativ für die deutschsprachige Online-Bevölkerung ab 14 Jahren ist. Alle zufällig ausgewählten Befragungsteilnehmenden wurden durch eine kurze E-Mail zur Befragung eingeladen. Neben dem Link zum Fragebogen enthielt die Einladung eine kurze Einführung zum übergeordneten Thema der Befragung sowie zur Incentivierung in Form von Bonuspunkten, die die Teilnehmenden in Form von Gutscheinen oder einem Los der „Aktion Mensch“ ausgezahlt bekommen oder an UNICEF spenden können.

Die Erhebung fand zwischen dem 18. August 2021 und 9. September 2021 statt. Es wurden 18.405 Haushalte kontaktiert, von denen 38% die Befragung vollständig beantworteten, sodass die geplante Nettostichprobe mit 7.058 Befragten erreicht wurde. Die Verteilung der Befragten über die Bundesländer gleicht größtenteils der Verteilung der Haushalte laut dem Mikrozensus 2020 (Destatis 2021). Die drei Bundesländer mit dem größten Anteil sind Nordrhein-Westfalen (19,4%), Bayern (18,5%) und Baden-Württemberg (13,2%) (Tabelle 1).

Tabelle 1: Verteilung der Haushalte über die Bundesländer in der Stichprobe (n=7.058) und in Deutschland laut Mikrozensus 2020.

Bundesland	Anzahl der Personen in der Stichprobe	Anteil der Haushalte in der Stichprobe	Anteil laut Mikrozensus 2020
Baden-Württemberg	928	13,2%	12,9%
Bayern	1.304	18,5%	15,5%
Berlin	314	4,5%	4,9%
Brandenburg	189	2,7%	3,1%
Bremen	47	0,7%	0,9%
Hamburg	148	2,1%	2,4%
Hessen	606	8,6%	7,5%
Mecklenburg-Vorpommern	122	1,7%	2,0%
Niedersachsen	708	10,0%	9,5%
Nordrhein-Westfalen	1.370	19,4%	21,2%
Rheinland-Pfalz	383	5,4%	4,7%
Saarland	88	1,3%	1,2%
Sachsen	298	4,2%	5,2%
Sachsen-Anhalt	128	1,8%	2,8%
Schleswig-Holstein	269	3,8%	3,5%
Thüringen	156	2,2%	2,7%
Insgesamt	7.058	100%	100%

Quelle: (Destatis 2021)

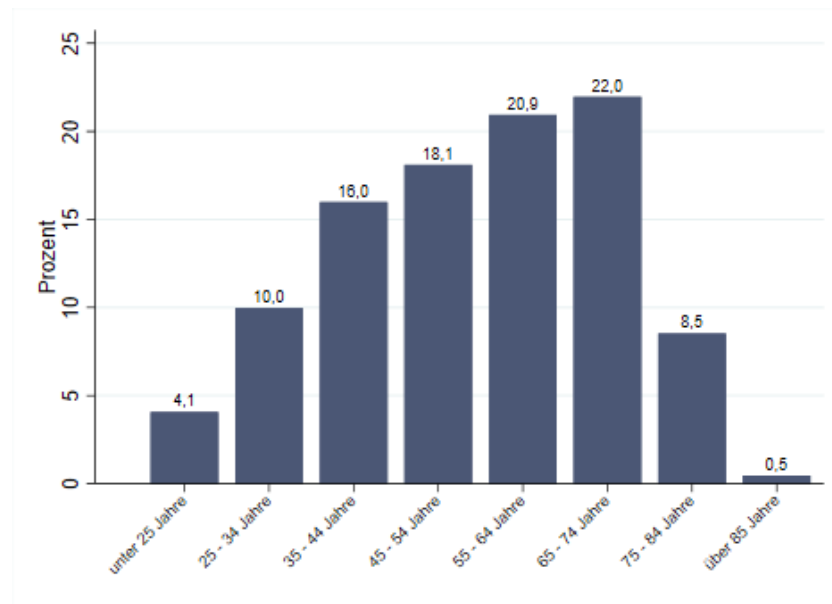
Im den folgenden Kapiteln werden die zentralen deskriptiven Ergebnisse der Befragung dargestellt: In

Kapitel 2 werden die wichtigsten sozio-ökonomischen Eigenschaften der befragten Personen zusammengefasst und mit der Gesamtbevölkerung verglichen. Kapitel 3 stellt weitere Haushaltscharakteristika dar, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Kostenbelastung eines CO<sub>2</sub>-Preises stehen, wie etwa die Größe der Wohnfläche oder der Hauptenergieträger der Heizung. Die Einstellung der Befragten zum CO<sub>2</sub>-Preis und insbesondere zur präferierten Einnahmenverwendung ist abschließend in Kapitel 4 zusammengefasst.

## 2 Sozio-ökonomische Eigenschaften

Im Folgenden werden die wichtigsten Eigenschaften der befragten Personen zusammengefasst und mit der Gesamtbevölkerung verglichen, um die Repräsentativität einzuschätzen.

Abbildung 1: Alter der Befragten (n=7.058)

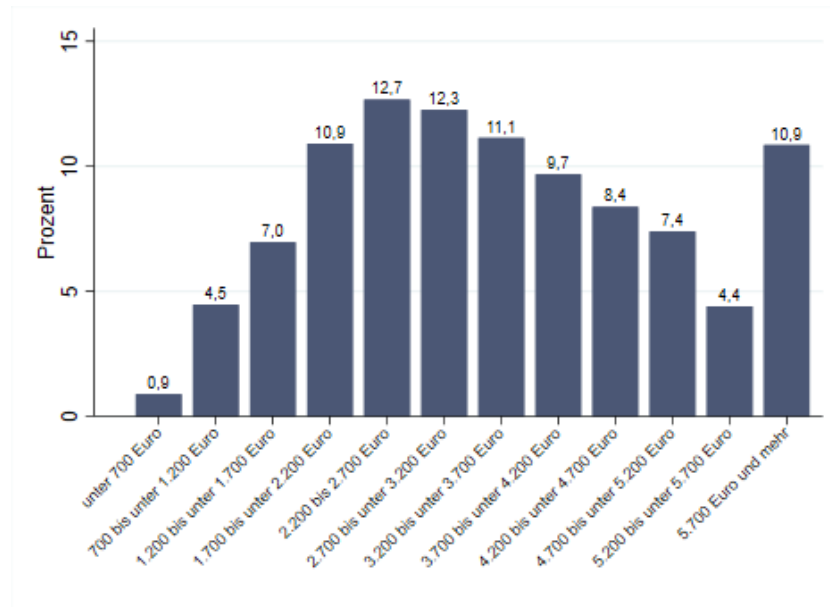


Die Teilnehmenden der Studie sind zwischen 18 und 92 Jahren alt. Die größte Gruppe innerhalb der Befragten sind die 65 bis 74-Jährigen. Sie machen 22% der Befragten aus. Ein weiteres Fünftel entfällt auf die Gruppe der 55- bis 64-Jährigen. Insgesamt sind über drei Viertel der Befragten zwischen 35 und 74 Jahre alt (Abbildung 1). Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung (64,5%; Destatis 2021) ist diese Gruppe etwas überrepräsentiert. Der Anteil an Männern unter den Befragten beträgt 55,4% und der der Frauen 44,6%. Auch hier unterscheidet sich die Stichprobe leicht von der Gesamtbevölkerung, in der der Geschlechteranteil mit 49,5% männlichen und 50,5% weiblichen Personen nahezu identisch ist (ebd.). Die bereits an dieser Stelle erkennbaren Unterschiede zwischen der Stichprobe und der Gesamtbevölkerung lassen sich durch Unterschiede in der Auswahl der Befragten erklären, wobei diese Stichprobe auf einem Panel beruht, welches anders als der für die Gesamtbevölkerung repräsentative Mikrozensus, repräsentativ für die Online-Bevölkerung in

Deutschland ist.

Das Haushaltsnettoeinkommen wurde in Intervallen von jeweils 500 Euro beginnend mit 700 Euro erhoben. Diese Intervallskala ist top-codiert bei einem Einkommen von 5.700 Euro. Haushalte mit einem Nettoeinkommen von 2.200 bis 2.700 Euro bilden mit einem Anteil von 12,7% dabei die größte Einkommensgruppe in der Stichprobe (Abbildung 2).

Abbildung 2: Einkommen der Befragten (n=6.291)



*Antwort auf die Frage: „Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushaltes insgesamt? Gemeint ist damit die Summe, die sich ergibt aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Rechnen Sie bitte auch die Einkünfte aus öffentlichen Beihilfen, Einkommen aus Vermietung, Verpachtung, Wohngeld, Kindergeld und sonstige Einkünfte hinzu.“*

In der Stichprobe ist der Anteil der geringeren Einkommen leicht unterrepräsentiert. So haben laut Mikrozensus die Einkommensklassen bis 2.500 Euro einen Anteil von 48,9% an der Gesamtbevölkerung, während der Anteil von Einkommen bis 2.700 Euro an der Stichprobe nur 36% beträgt (Tabelle 2). Die Einkommensklassen von 2.700 bis 5.200 Euro machen mit einem Anteil von 48,8% fast die Hälfte der Stichprobe aus. Zwar hat die Gruppe der Einkommen zwischen 2.500 und 5.000 Euro auch den größten Anteil am Mikrozensus, dieser liegt allerdings nur bei 36,7% (Destatis 2021). Der Median liegt in der Stichprobe in der Einkommensgruppe zwischen 2.200 und 2.700 Euro und im Mikrozensus in der Einkommensgruppe von 2.500 bis 3.000 Euro.

Innerhalb der Stichprobe stellen Haushalte mit zwei Personen die größte Gruppe dar (45,5%), während sie laut dem Mikrozensus 2020 nur 34% der Bevölkerung stellen (Tabelle 3). Single-Haushalte sind mit einem Anteil von einem Viertel die zweitgrößte Gruppe in der Stichprobe, mit 40,6% aber die größte Gruppe

Tabelle 2: Vergleich der Verteilung der Haushaltseinkommen zwischen Stichprobe (n=6.291) und deutscher Bevölkerung

Anteil in der Stichprobe		Anteil im Mikrozensus	
Unter 700 Euro	0,9%	Unter 500 Euro	1,8%
700 - 1200 Euro	4,5%	500 - 1250 Euro	13,7%
1200 - 2700 Euro	30,6%	1250 - 2500 Euro	33,4%
2700 - 5200 Euro	48,8%	2500 - 5000 Euro	36,7%
Über 5200 Euro	15,3%	Über 5000 Euro	13,6%

Quelle: (Destatis 2021)

innerhalb der Bevölkerung (Destatis 2021). In der Stichprobe sind Single-Haushalte demnach leicht über- und 2-Personen-Haushalte leicht unterrepräsentiert. Bei größeren Haushalten stimmen die Stichprobenanteile nahezu mit den Anteilen in der Bevölkerung überein.

Tabelle 3: Verteilung der Haushaltsgröße in der Stichprobe (n=6.996) und der Bevölkerung

Haushaltsgröße	Anteil in der Stichprobe	Mikrozensus 2020
1 Person	25,1%	40,6%
2 Personen	45,5%	34,0%
3 Personen	13,8%	12,1%
4 Personen und mehr	15,6%	13,3%

Quelle: (Destatis 2021)

Bezogen auf den Schulabschluss haben 18,4% aller Teilnehmenden einen Haupt-/ Volksschulabschluss, während 39,3% über einen Realschulabschluss verfügen (Tabelle 4). Die größte Gruppe stellen mit einem Anteil von 42% die Befragten mit einer Fach- oder allgemeinen Hochschulreife dar. Auch wenn in der Bevölkerung die Fach-/Hochschulreife ebenfalls der häufigste höchste Schulabschluss ist, unterscheidet sich die Verteilung in der Stichprobe von der Verteilung in der Gesamtbevölkerung etwas: Statt 42% haben dort 37,8% eine Fach-/Hochschulreife. Darüber hinaus besitzen 30% statt 39,38% eine Mittlere Reife, aber ein größerer Anteil von 28,1% statt 18,4% einen Haupt-/Volksschulabschluss als höchsten Schulabschluss. (ebd.).

Tabelle 4: Verteilung der höchsten Schulabschlüsse in der Stichprobe (n=6.992) und Bevölkerung

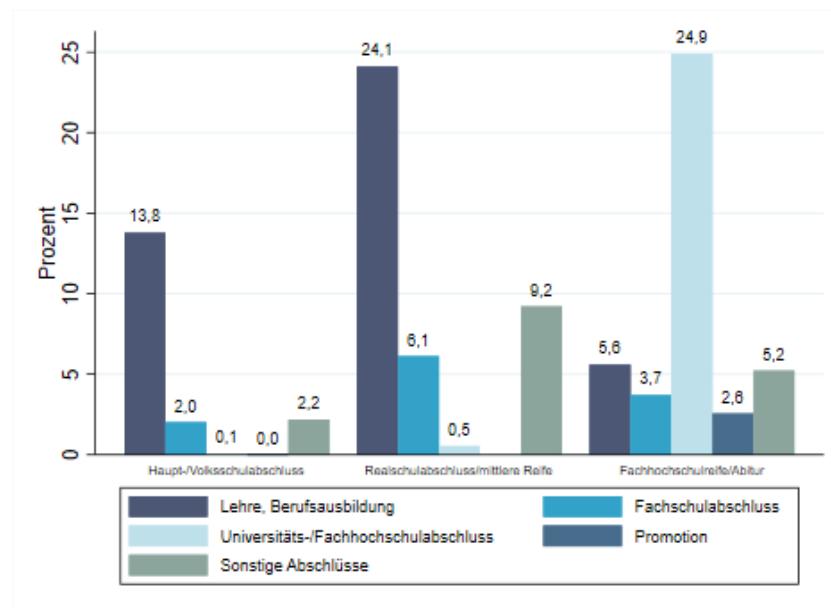
Höchster Schulabschluss	Anteil in der Stichprobe	Mikrozensus 2020
Ohne Schulabschluss/<7 Jahre	0,4%	3,6%
Haupt-/Volksschulabschluss	18,4%	28,1%
Mittlere Reife	39,3%	30,0%
Fach-/Hochschulreife	42,0%	37,8%

Quelle: (Destatis 2021)

Betrachtet man den höchsten Ausbildungsabschluss gemäß Schulabschluss, besitzt rund ein Viertel aller

Befragten mit Fach-/Hochschulreife ebenfalls einen Hochschulabschluss; 2,6% wurden darüber hinaus promoviert (Abbildung 3). Eine Lehre als höchsten beruflichen Ausbildungsabschluss geben vor allem Befragte mit einem Realschulabschluss an (24,1%). Rund 6% aller Befragten erlangten nach ihrer mittleren Reife einen Fachschulabschluss. Unter den Befragten, die über einen Haupt-/ Volksschulabschluss verfügen, ist die Lehre, beziehungsweise die Berufsausbildung der verbreitetste Abschlussgrad (13,8%).

Abbildung 3: Verteilung des höchsten beruflichen Ausbildungs-/(Fach-)Hochschulabschlusses, geschlüsselt nach höchstem Schulabschluss in der Stichprobe (n=6.813)

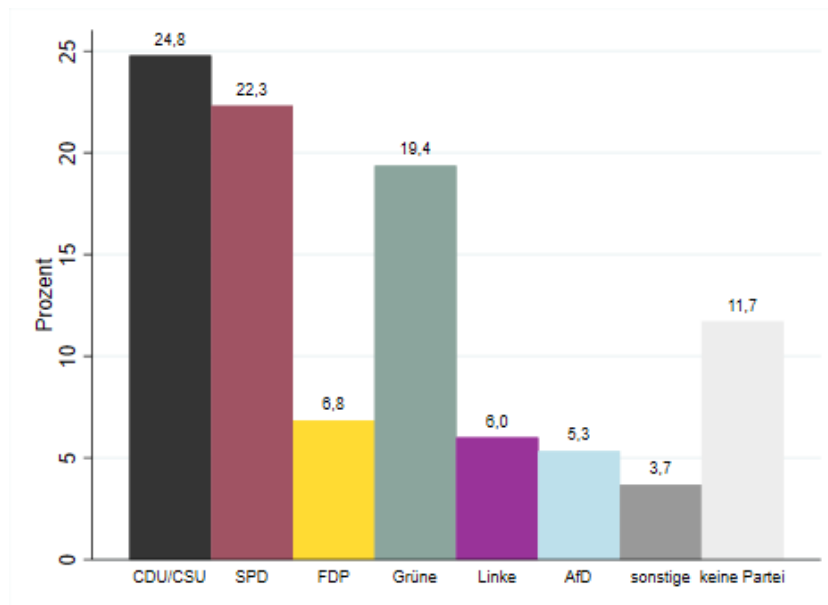


Antwort auf die Frage: „Welchen höchsten Schulabschluss haben sie?“

Bei Abfrage der politischen Ausrichtung auf einer Skala von 1 (links) bis 10 (rechts) geben 40,9% der Befragten an, sich der politischen Mitte zuzuordnen (Werte 5 und 6 auf der Skala). 42,1% sehen sich links der Mitte (1 bis einschließlich 4), während 17% sich rechts der Mitte einordnen (7 bis 10). Die Frage nach der Neigung zu einer politischen Partei zielt auf eine andauernde Parteineigung der Studienteilnehmenden ab. Bezüglich der Parteineigung geben 24,8% der Befragten an, sich der CDU/CSU zugeneigt zu fühlen (Abbildung 4). 22,3% der Befragten geben hier ihre Zuneigung zur SPD an und 19,4% zu Bündnis 90/Die Grünen. Der Rest verteilt sich auf die weiteren Parteien. Schließlich geben 11,7% der Befragten an, keiner Partei über eine längere Zeit zuzuneigen. Laut dem ARD Deutschlandtrend für August 2021, dem Monat, in der die Befragung größtenteils stattfand, ergibt sich ein teils ähnliches Bild, auch wenn die Befragungen aufgrund des divergierenden Fragelauts nur bedingt vergleichbar sind: 27% der Bundesbürger\*innen hätten hiernach zu diesem Zeitpunkt die Unionspartei gewählt. 18% hätten sich für die SPD entschieden, 19% für Bündnis 90/Die Grünen und 6% für die Linke. Die Stimmen für FDP und AfD waren mit 12% und 10% wiederum jeweils fast doppelt so hoch wie in der Stichprobe (Infratest-dimap 2021).



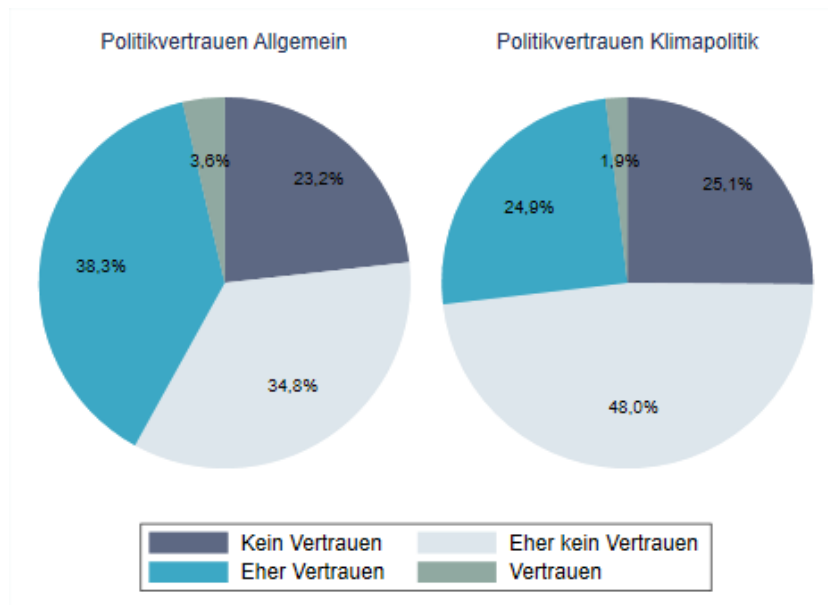
Abbildung 4: Langfristige Wahlneigung der Befragten (n=6.739)



Antwort auf die Frage: „In Deutschland neigen viele Leute längere Zeit einer bestimmten politischen Partei zu, obwohl sie auch ab und zu eine andere Partei wählen. Wie ist das bei Ihnen: Neigen Sie - ganz allgemein - einer bestimmten Partei zu? Und wenn ja, welcher?“

Befragt nach dem Vertrauen, dass die Bundesregierung die richtigen Entscheidungen zum Wohl aller Bürger\*innen trifft, äußern über die Hälfte der Befragten ein geringes Vertrauen. Rund ein Viertel der Befragten haben kein Vertrauen in die Bundesregierung, und 34,8% der Befragten haben eher kein Vertrauen (Abbildung 5). Immerhin antworten 38,3% der Befragten, dass sie der Bundesregierung in ihren Entscheidungen eher vertrauen, aber nur 3,6% der Befragten gaben an, der Bundesregierung hier vollkommen zu vertrauen. Im Bezug auf die Klimapolitik ist das Vertrauen noch geringer. Hier geben fast drei Viertel der Befragten an, der Bundesregierung nicht oder eher nicht zu vertrauen. Nur knapp 25% der Befragten geben an, der Bundesregierung eher zu vertrauen und nur 1,9% vertrauen der Bundesregierung bei Entscheidungen in der Klimapolitik voll und ganz.

Abbildung 5: Vertrauen in die Politik der Bundesregierung (n=6.848)



Antwort auf die Fragen: „Vertrauen Sie der deutschen Bundesregierung, dass sie die richtigen Entscheidungen zum Wohl aller Bürger/innen trifft?“

„Vertrauen Sie der deutschen Bundesregierung, dass sie die richtigen Entscheidungen in der Klimapolitik trifft?“

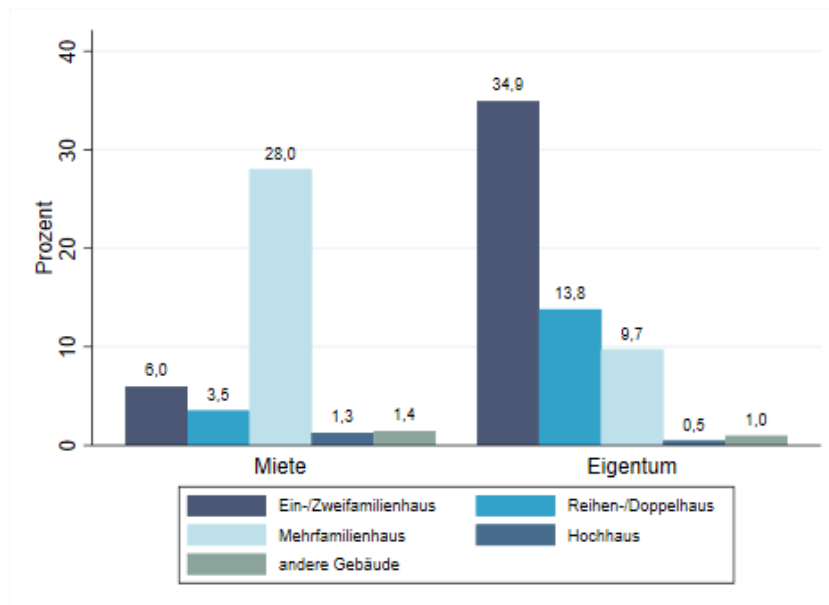
### 3 CO<sub>2</sub>-Preis relevante Eigenschaften

Neben diesen größtenteils klassischen sozio-ökonomischen Eigenschaften der Stichprobe wurde in der Befragung aufgrund des thematischen Schwerpunktes auf den CO<sub>2</sub>-Preis ein Fokus auf die Erhebung von Eigenschaften gesetzt, die für die CO<sub>2</sub>-Bepreisung unmittelbar relevant sind. Da der CO<sub>2</sub>-Preis in den Sektoren Wohnen und Transport erhoben wird, wurden insbesondere Informationen abgefragt, die eine Abschätzung der Betroffenheit der Befragten durch den CO<sub>2</sub>-Preis in diesen Bereichen ermöglicht.

Rund 60% der Befragten geben an, in Eigentum zu wohnen, während 40% zur Miete wohnen. Die meisten Befragten im Eigentum wohnen in einem Ein- oder Zweifamilienhaus (34,9%), gefolgt von Reihen- bzw. Doppelhaushälften (13,8%). Mieter\*innen wohnen zum Großteil in Mehrfamilienhäusern (28%) (Abbildung 6). Weniger als 5% der Befragten wohnen als Eigentümer\*innen oder Mieter\*innen in Hochhäusern (acht oder mehr Stockwerke) oder sonstigen Gebäudetypen.

Für die Belastung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis im Wohnsektor sind insbesondere die Wohnungsgröße, das Baujahr des Wohngebäudes und der Energieträger zentral. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 109,8m<sup>2</sup>, wobei sich dies je nach Wohnstatus unterscheidet. In Eigentum Wohnende weisen im Durchschnitt eine Wohnungsgröße von 130,6 m<sup>2</sup> auf, während Mietende auf durchschnittlich 78,7m<sup>2</sup> wohnen. Bei den Mietenden ist mit einem Anteil von 37,9% eine Wohnfläche von 70 - 99m<sup>2</sup> am häufigsten verbreitet (Abbildung

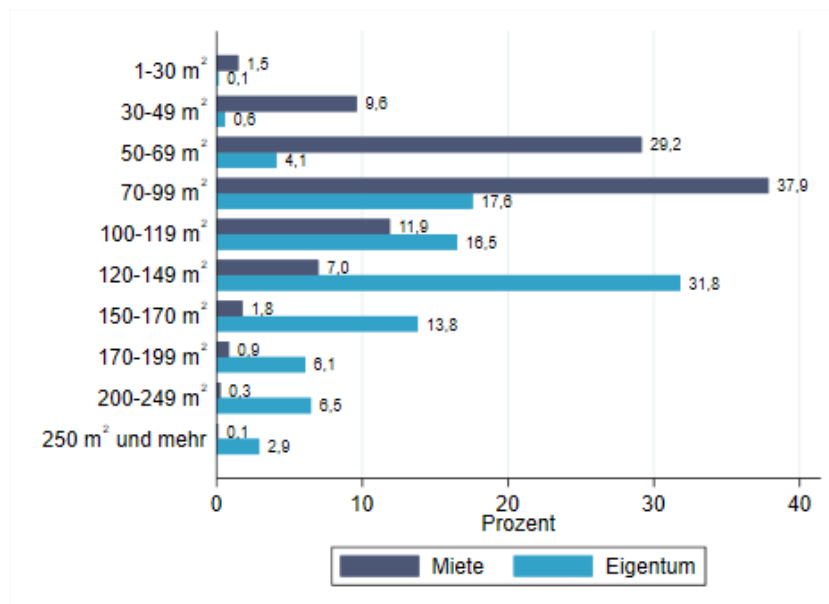
Abbildung 6: Gebäudetyp der Befragten nach Miete und Eigentum (n=6.834)



Antwort auf die Frage: „In welcher Art von Gebäude wohnen Sie?“

7). Bei den Eigentümer\*innen liegt die häufigste Wohnfläche zwischen 120 und 149m<sup>2</sup>.

Abbildung 7: Verteilung der benutzten Wohnfläche in der Stichprobe (n=6.641)

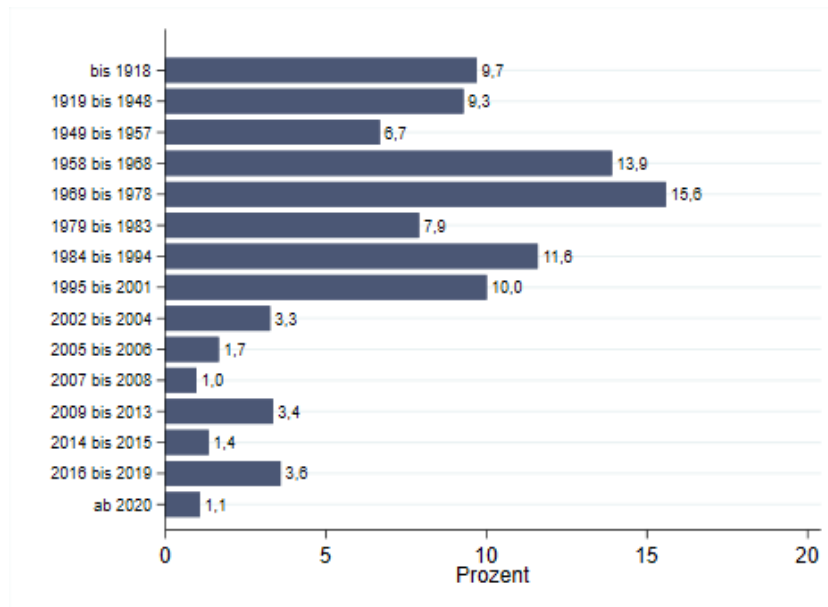


Antwort auf die Frage: „Wie groß ist die Wohnfläche, die von Ihrem Haushalt zum Wohnen genutzt wird (ohne Balkon oder Terrasse)? Geben Sie die Wohnfläche bitte in Quadratmetern an.“

Als Baujahr des Wohngebäudes gibt mit 15,6% der größte Anteil der Befragten den Zeitraum zwischen 1969 und 1978 an (Abbildung 8), gefolgt von den Jahren zwischen 1958 und 1968 (13,9%) sowie 1984 und

1994 (11,6%). Zusammengerechnet gaben 15,4% der Befragten an, in Gebäuden zu wohnen, die nach dem Jahr 2002 errichtet wurden. 18% der Befragten wohnen wiederum in Gebäuden, die vor 1948 fertiggestellt worden sind.

Abbildung 8: Baujahr des Gebäudes (n=6.644)

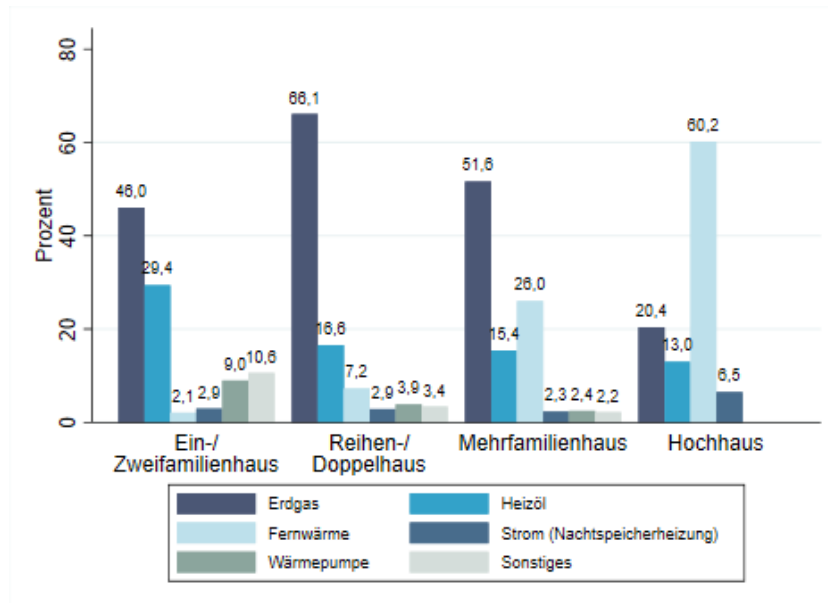


Antwort auf die Frage: „Bitte nennen Sie uns das Baujahr Ihres Hauses. Wenn Sie es nicht genau wissen, schätzen Sie bitte.“

Die Befragten verwenden mit 51,2% am häufigsten Erdgas als Hauptenergieträger für die Heizung, während weitere 21,8% mit Heizöl heizen. Dies liegt ungefähr im Rahmen, den auch das Statistische Bundesamt festgestellt hat. Laut der Zusatzerhebung zum Mikrozensus von 2018 werden 52,1% aller deutschen Wohnungen mit Gas, und 23,5% aller deutschen Wohnungen mit Heizöl beheizt (Destatis 2019). Sowohl Bewohner\*innen von Einfamilienhäusern (46%), von Reihenhäusern (66,1%), als auch von Mehrfamilienhäusern (51,6%) heizen in der Stichprobe am häufigsten mit Erdgas (Abbildung 9). In Mehrfamilienhäusern und Hochhäusern wird vergleichsweise häufig mit Fernwärme geheizt (26% bzw. 59,6%). Darüber hinaus ist Heizöl in Ein-/Zweifamilienhäusern im Vergleich zu anderen Gebäudearten relativ weit verbreitet (29,4%), aber auch 16,6% der Reihenhausbewohner\*innen wie auch 15,5% der Bewohner\*innen von Mehrfamilienhäusern heizen mit Heizöl. Schließlich beheizen ca. 9% aller Bewohner\*innen von Ein-/Zweifamilienhäusern ihr Haus mit einer Wärmepumpe. Die Bewohner\*innen von Hochhäusern heizen zu 59,6% mit Fernwärme, zu 20,2% mit Erdgas und zu 13,8% mit Heizöl.

Neben dem Wohnbereich ist auch der Transportsektor von großer Relevanz für die CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Dies ist nicht zuletzt durch intensive Diskussionen in Bezug auf die Höhe der Kraftstoffpreise gegen Ende des Jahres 2021 deutlich geworden. In der Erhebung wurden die Befragten daher zu ihrem Mobilitätsverhalten

Abbildung 9: Energieträger nach Gebäudeart (n=6.726)

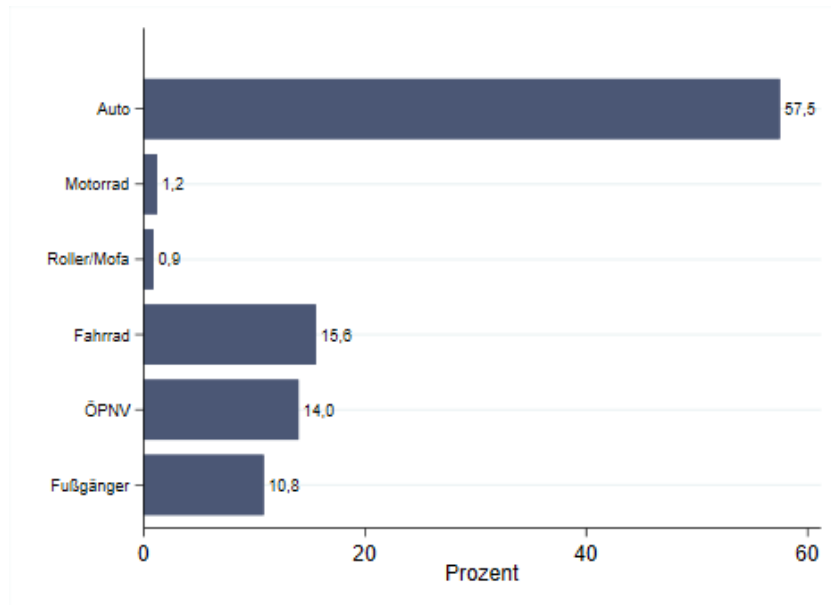


Antwort auf die Frage: „Mit welchem Energieträger wird Ihre Wohnung bzw. Ihr Haus hauptsächlich geheizt?“

befragt. Mit knapp 80% der Befragten gibt eine überwältigende Mehrheit an, dass sie regelmäßig pendelt. Lediglich knapp 20% der Befragten pendelt nicht zu Kita, Schule, Universität oder Arbeit. Von den Pendelnden in der Stichprobe geben wiederum über die Hälfte (57,5%) an, das Auto als Hauptverkehrsmittel zu nutzen (Abbildung 10). Der Anteil der Befragten, die das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel nutzen, liegt an zweiter Stelle mit 15,6%, gefolgt vom öffentlichen Personennahverkehr (14%) und Befragten, die zu Fuß zur Arbeit gehen (10,8%).

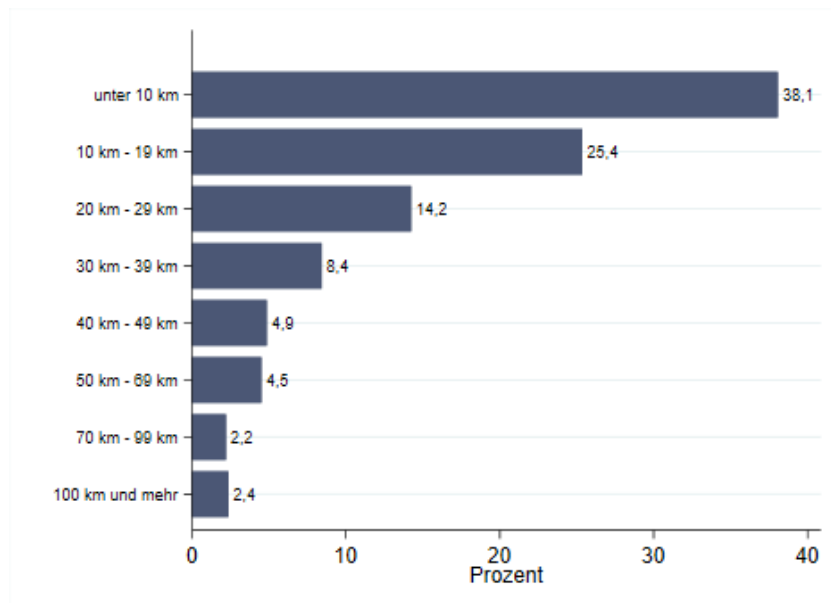
Von den Pendelnden in der Befragung geben 38,1% an, einen Pendelweg von unter 10 km zu haben (Abbildung 11). Von dieser Gruppe nutzen nur noch 37,1% der Befragten das Auto, um zur Arbeit zu gelangen. Dafür ist vor allem der Anteil der Radfahrer\*innen (29,9%) und Fußgänger\*innen (19,2%) größer im Vergleich zum Durchschnitt. Der Anteil der Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel ist mit 11,9% etwas geringer. Kürzere Pendelstrecken sind generell häufiger vertreten als längere. So hat etwa ein Viertel der Befragten eine Pendelstrecke von 10 bis 19 km zu bewältigen, während 14,2% zwischen 20 und 29 km pro Strecke pendeln. Weniger als 5% der Befragten pendeln weiter als 70 km pro Strecke.

Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel zum Pendeln (n=5.467)



Antwort auf die Frage: „Welches der von Ihnen genutzten Verkehrsmittel nutzen Sie normalerweise (also nicht während der Corona-Pandemie) zum Pendeln, d.h. für regelmäßige Fahrten, bspw. zur Kita, Schule, Universität oder Arbeit.“

Abbildung 11: Pendelstrecke (n=4.965)

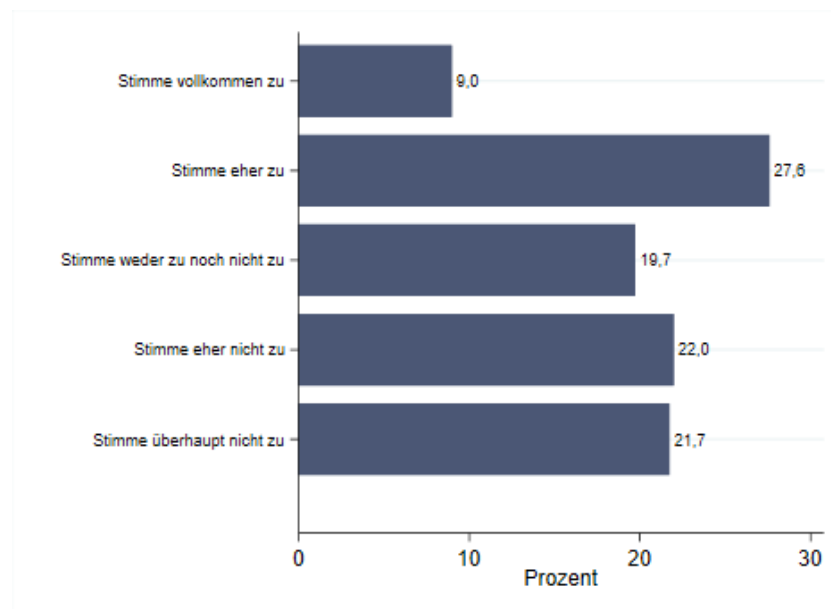


Antwort auf die Frage: „Wie weit ist Ihr Pendelweg (einfache Strecke)? Bitte tragen Sie den Wert ohne Nachkommastellen in Kilometer ein.“

## 4 Einstellungen zum CO<sub>2</sub>-Preis

Im weiteren Verlauf der Erhebung wurden die Teilnehmenden zu ihren Einstellungen zum CO<sub>2</sub>-Preis sowie ihren Präferenzen hinsichtlich der Rückverteilung der aus dem CO<sub>2</sub>-Preis resultierenden Einnahmen befragt. Zuerst ging es um die Zustimmung zum während des Zeitraums der Befragung gültigen CO<sub>2</sub>-Preises von 25 Euro pro Tonne auf alle CO<sub>2</sub>-Emissionen im Wohn- und Transportsektor (Abbildung 12). Lediglich 9% der Befragten stimmen dem CO<sub>2</sub>-Preis vollkommen zu, allerdings geben 27,6% der Befragten an, dem CO<sub>2</sub>-Preis tendenziell eher zuzustimmen, sodass insgesamt 36,6% der Befragten dem CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro eher positiv gegenüberstehen. Rund 20% der Befragten geben an, den CO<sub>2</sub>-Preis weder abzulehnen, noch zuzustimmen. Insgesamt 43,7% der Befragten lehnen den CO<sub>2</sub>-Preis eher oder vollkommen ab.

Abbildung 12: Zustimmung zum aktuellen CO<sub>2</sub> Preis (n=6.594)

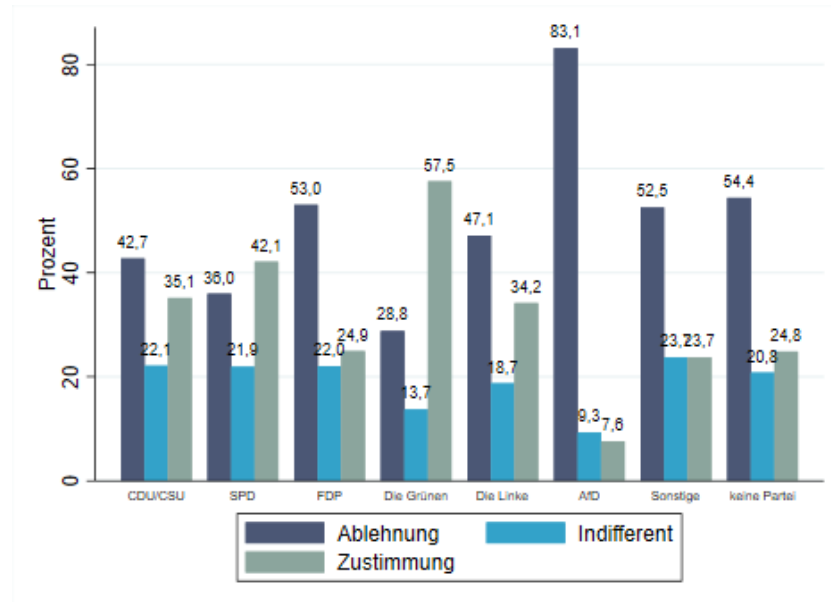


*Antwort auf die Frage: „Am 1. Januar 2021 wurde ein CO<sub>2</sub>-Preis in Deutschland für die Bereiche Gebäudewärme und Verkehr eingeführt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesen Bereichen machen derzeit ca. ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland aus. Der Preis beträgt 25 € pro Tonne CO<sub>2</sub> auf alle CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Verbrennen von Kraftstoffen wie Benzin, Diesel oder Heizöl und Gas entstehen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zustimmen.“*

Aufgeschlüsselt nach der langfristigen Neigung zu einer Partei, stimmen Anhänger\*innen von Bündnis 90/Die Grünen mit fast 60% am ehesten dem CO<sub>2</sub>-Preis zu (Abbildung 13). Unter ihnen gibt es mit 28,8% auch die geringste Ablehnung. Anhänger\*innen der AfD hingegen neigen zu 83,1% dazu, den aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis abzulehnen. Das ist der mit Abstand höchste Ablehnungswert unter den verschiedenen Parteineigungen. Auf die zweithäufigste Ablehnung (54,4%) stößt der CO<sub>2</sub>-Preis bei Befragten, die angaben, langfristig keiner Partei zuzuneigen, gefolgt von Anhänger\*innen der FDP (53%). Nach den Grünen stimmen Anhänger\*innen

der SPD mit rund 42% am zweithäufigsten dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zu. Des Weiteren wird der CO<sub>2</sub>-Preis zu ungefähr 35% sowohl von Anhänger\*innen der CDU, als auch der Linkspartei begrüßt.

Abbildung 13: Zustimmung zum aktuellen CO<sub>2</sub> Preis nach Parteineigung (n=6.343)



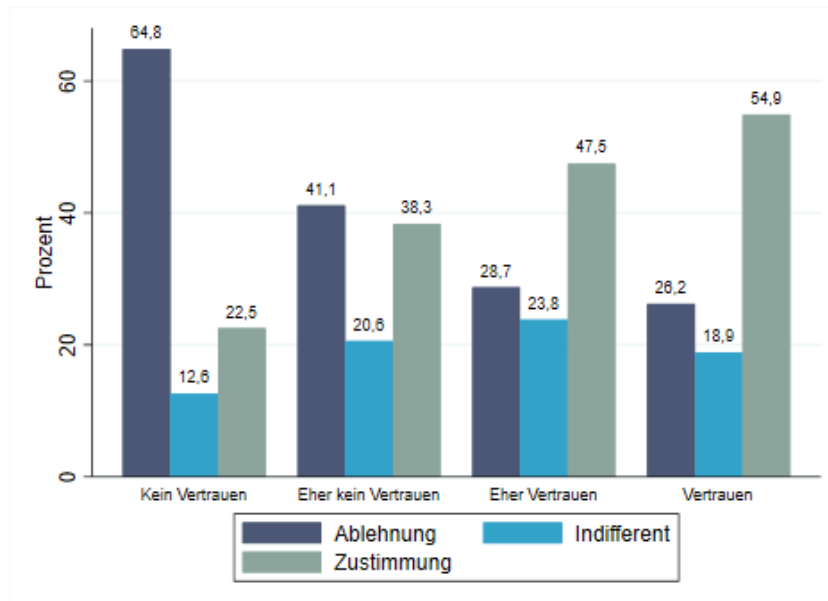
Antwort auf die Frage: „Am 1. Januar 2021 wurde ein CO<sub>2</sub>-Preis in Deutschland für die Bereiche Gebäudewärme und Verkehr eingeführt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesen Bereichen machen derzeit ca. ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland aus. Der Preis beträgt 25 € pro Tonne CO<sub>2</sub> auf alle CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Verbrennen von Kraftstoffen wie Benzin, Diesel oder Heizöl und Gas entstehen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zustimmen.“

Als wichtige Zustimmungsdeterminante des CO<sub>2</sub>-Preises wird häufig das Vertrauen in die politischen Entscheidungsträger\*innen, gerade im Bezug zur Klimapolitik, genannt (Abbildung 5). Je mehr Vertrauen die Befragten in die Klimapolitik der Bundesregierung haben, desto eher stimmen sie dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zu. Befragte die angaben, hier kein Vertrauen in die Bundesregierung zu besitzen, lehnen den CO<sub>2</sub>-Preis zu fast zwei Dritteln ab (Abbildung 14). Befragte die eher kein Vertrauen in die Klimapolitik der Bundesregierung haben, lehnen die aktuelle CO<sub>2</sub>-Bepreisung nur noch zu 41,1% ab und stimmen ihr bereits zu 38,3% zu. Bei Befragten, die der Bundesregierung voll vertrauen, oder eher vertrauen, die richtigen Entscheidungen in der Klimapolitik zu treffen, lehnen weniger als 30% den CO<sub>2</sub>-Preis ab: Befragte, die angaben der Bundesregierung vollkommen zu vertrauen, stimmen ihm sogar zu fast 55% zu. Befragte, die angaben der Bundesregierung hier eher zu vertrauen, stimmen noch zu 47,5% zu.

Abbildung 15 zeigt die Zustimmung zum aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis gemäß Pendelstrecke der Befragten: Dabei zeigt sich erwartungsgemäß, dass Befragte mit einer längeren Pendelstrecke den CO<sub>2</sub>-Preis eher ablehnen, vermutlich, da dies auch eine höhere Kostenbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis für sie bedeutet. 43,3% der



Abbildung 14: Zustimmung zum aktuellen CO<sub>2</sub> Preis nach Vertrauen in die Klimapolitik (n=6.449)



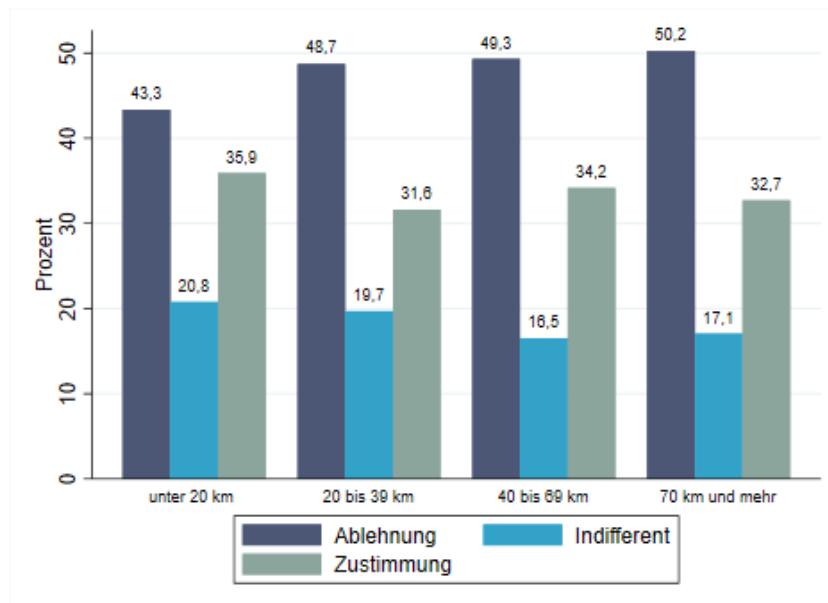
Antwort auf die Frage: „Am 1. Januar 2021 wurde ein CO<sub>2</sub>-Preis in Deutschland für die Bereiche Gebäudewärme und Verkehr eingeführt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesen Bereichen machen derzeit ca. ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland aus. Der Preis beträgt 25 € pro Tonne CO<sub>2</sub> auf alle CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Verbrennen von Kraftstoffen wie Benzin, Diesel oder Heizöl und Gas entstehen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zustimmen.“

Befragten, die für eine Fahrt zur Arbeit eine Strecke von unter 20 km zurücklegen müssen, lehnen den aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis ab. Demgegenüber stehen über 50% Ablehnung bei Befragten mit einer Pendelstrecke von mehr als 70 km. Des Weiteren stimmten Befragte, die angaben, nicht zur Arbeit zu pendeln, dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zu 43,3% zu und lehnten ihn nur zu 39,3% ab. Sie sind also dem CO<sub>2</sub>-Preis gegenüber positiver eingestellt, als Pendler\*innen.

Im Anschluss an die allgemeine Zustimmung zu einem CO<sub>2</sub>-Preis wurden die Teilnehmenden zu verschiedenen Bedenken bezüglich des CO<sub>2</sub>-Preises befragt. Zum einen wurde gefragt, für wie wirksam die Befragten den CO<sub>2</sub>-Preis für den Klimaschutz halten. Zum anderen wurde nach den Bedenken hinsichtlich der Kostenbelastung und die Fairness der Ausgestaltung gefragt. Die meisten Bedenken (57,1% der Befragten) werden bezüglich der Fairness des CO<sub>2</sub>-Preises geäußert (Abbildung 16). Bedenken über eine mangelnde Wirksamkeit (53,1%) oder zu hohe Kosten des CO<sub>2</sub>-Preises (52,6%) sind jedoch nur unwesentlich seltener. Allerdings geben 29% der Befragten an, keine oder geringe Bedenken über erhöhte Kosten für Autofahren und Heizung zu haben, während nur 20,5% keine oder geringe Bedenken bei der Wirksamkeit des aktuellen CO<sub>2</sub>-Preises angeben.

Um den Effekt unterschiedlicher Preishöhen auf die Akzeptanz zu untersuchen, wurden die Teilnehmenden

Abbildung 15: Zustimmung zum aktuellen CO<sub>2</sub> Preis nach Pendelstrecke (n=4.649)

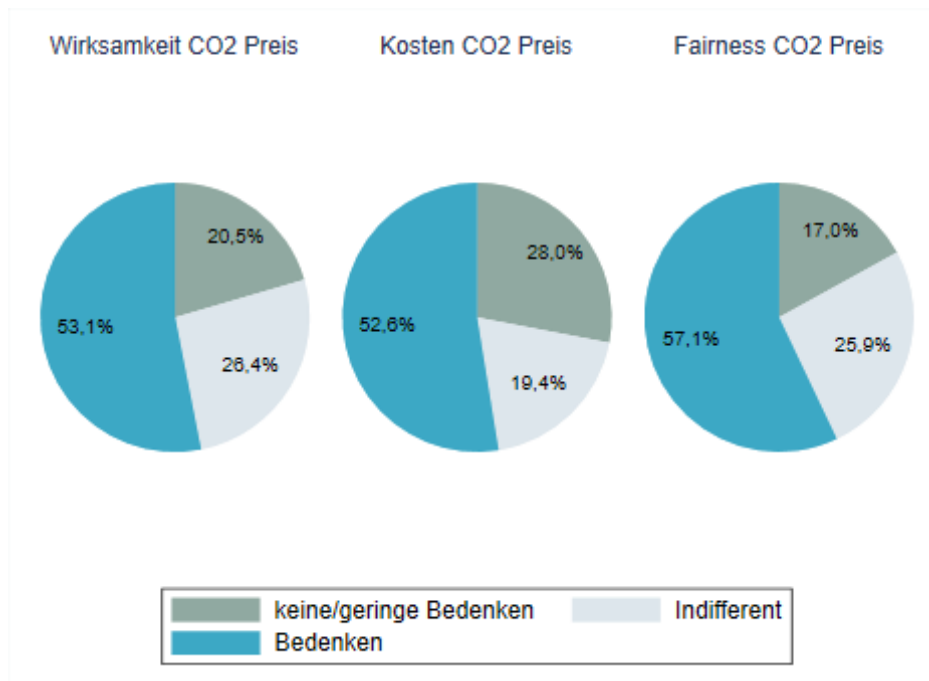


Antwort auf die Frage: „Am 1. Januar 2021 wurde ein CO<sub>2</sub>-Preis in Deutschland für die Bereiche Gebäudewärme und Verkehr eingeführt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesen Bereichen machen derzeit ca. ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland aus. Der Preis beträgt 25 € pro Tonne CO<sub>2</sub> auf alle CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Verbrennen von Kraftstoffen wie Benzin, Diesel oder Heizöl und Gas entstehen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie dem aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis zustimmen.“

der Studie für die anschließenden Fragen in drei verschiedene Gruppen aufgeteilt, in denen der CO<sub>2</sub>-Preis entweder 25 Euro, 55 Euro oder 130 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> betrug. Zunächst wurde abgefragt, ob der jeweilige CO<sub>2</sub>-Preis als zu hoch oder zu niedrig empfunden wurde (Abbildung 17). Insgesamt nimmt die Zustimmung, dass der Preis zu niedrig ist, mit höheren CO<sub>2</sub>-Preisen ab, während die Zustimmung, dass der Preis zu hoch ist, sich umgekehrt verhält. Der zum Zeitpunkt der Erhebung gültige Preis von 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> wird von mehr als einem Drittel der Befragten als tendenziell zu hoch und von einem weiteren Drittel als tendenziell zu niedrig empfunden. Einen CO<sub>2</sub>-Preis von 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> empfinden 46,1% der Befragten in der entsprechenden Gruppe als tendenziell zu hoch. 28,2% der Befragten empfinden den Preis als genau richtig und weitere 25% empfinden ihn als zu niedrig. Mehr als die Hälfte der Befragten in der Gruppe, die zu einem CO<sub>2</sub>-Preis von 130 Euro pro Tonne befragt wurde, empfindet diesen als zu hoch; 25,4% der Befragten findet diesen Preis sogar viel zu hoch.

Im Anschluss wurden die Befragten der drei Preisgruppen darüber informiert, welche Höhe an Einnahmen durch den jeweiligen CO<sub>2</sub>-Preis für Deutschland entstehen würde. Des Weiteren wurden verschiedene Rückverteilungsvarianten vorgestellt, darunter eine Härtefallregelung, in der die Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Preis an Haushalte zurückverteilt werden, welche besonders stark vom CO<sub>2</sub>-Preis betroffen sind, etwa

Abbildung 16: Bedenken zum aktuellen CO<sub>2</sub> Preis (n=6.852)

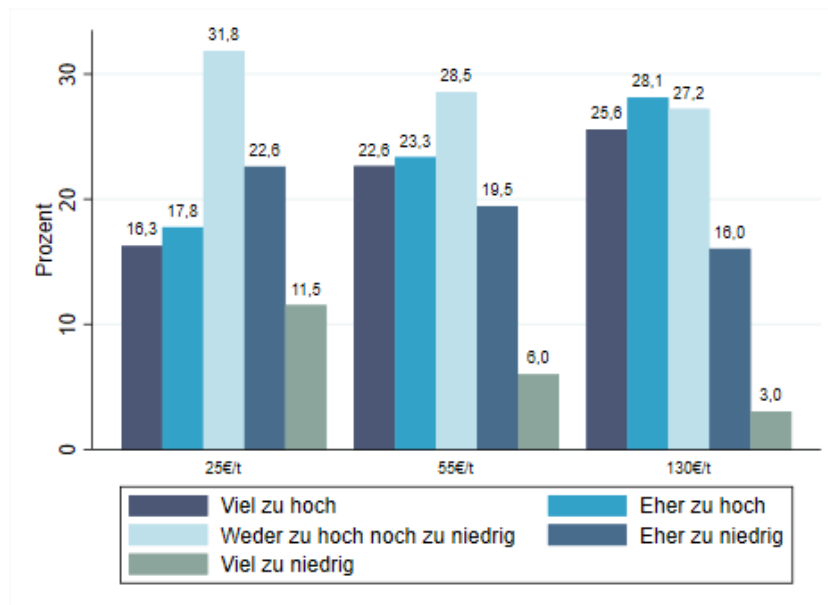


Antwort auf die Frage: „Inwieweit haben Sie persönlich Bedenken, wenn es um den aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis geht? Wie ist das Ihrer Meinung nach mit Blick auf ...“

- die Wirksamkeit des CO<sub>2</sub>-Preises im Hinblick auf den Klimaschutz
- die dadurch für mich erhöhten Kosten für Heizen und Autofahren
- eine unfaire Ausgestaltung des CO<sub>2</sub>-Preises“

Empfänger\*innen von Wohngeld, Sozialhilfe oder Fernpendler\*innen. Eine andere Möglichkeit besteht in der Pro-Kopf-Rückverteilung, bei der die Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Preis mit dem gleichen Pro-Kopf-Betrag an alle Bürger\*innen Deutschlands zurückverteilt werden. Als dritte Rückverteilungsart wurden klimafreundliche Investitionen vorgestellt, bei denen die Einnahmen bspw. in den Ausbau vom öffentlichen Nahverkehr, von Radwegen und der Erneuerbaren sowie in die Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen, wie bspw. den Austausch von Ölheizungen, fließen. Nach Vorstellung der Rückverteilungsmaßnahmen wurden die Teilnehmer\*innen gefragt, ob sie dem CO<sub>2</sub>-Preis angesichts der entsprechenden Rückverteilungsmaßnahmen zustimmen würden (Abbildung 18). Die Zustimmung zum CO<sub>2</sub>-Preis mit einer Pro-Kopf Rückverteilung bleibt nahezu konstant, egal wie hoch der Preis pro Tonne CO<sub>2</sub> ist: Die Zustimmung zum gegebenen CO<sub>2</sub>-Preis bei einer vollständigen Einnahmenverwendung für die Pro-Kopf Rückverteilung liegt immer bei ungefähr 30%. Werden die Einnahmen vollständig für klimafreundliche Investitionen verwendet, stimmen allgemein mehr Befragte dem CO<sub>2</sub>-Preis zu. Allerdings sinkt hier die Zustimmung, sobald der CO<sub>2</sub>-Preis steigt. So akzeptieren zwei Drittel der Befragten einen Preis von 25€/t bei einer vollständigen Verwendung der Einnahmen für klimafreundliche Investitionen, aber nur die Hälfte der Befragten akzeptieren einen höheren CO<sub>2</sub>-Preis

Abbildung 17: Zustimmung zur Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises (n=2.575)



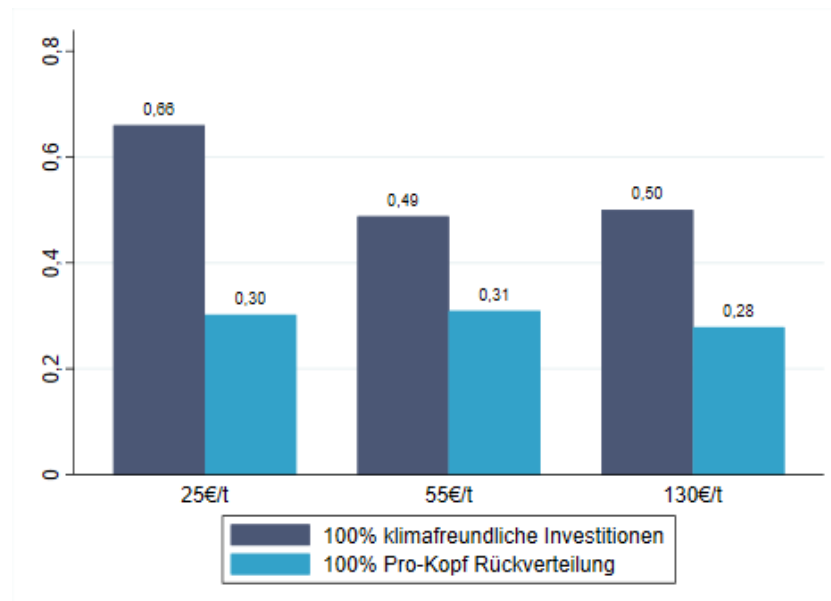
Antwort auf die Frage: „Wie bewerten Sie persönlich die Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises? Ein CO<sub>2</sub>-Preis von 25/55/130 € pro Tonne CO<sub>2</sub> ist...“

von 55€/t oder 130€/t. Dies ist aber immer noch eine fast doppelt so hohe Zustimmung als die 28% für eine Pro-Kopf Rückverteilung bei diesem CO<sub>2</sub>-Preis. Eine Verwendung der Einnahmen für klimafreundliche Investitionen führt also insgesamt und insbesondere bei höheren Preisen zu einer höheren Zustimmung im Vergleich zur Pro-Kopf Rückverteilung (Abbildung 18).

Neben einzelnen Rückverteilungsmaßnahmen wurden die Befragten auch zu ihrer Akzeptanz des CO<sub>2</sub>-Preises bei verschiedenen Kombinationen der genannten Rückverteilungsmöglichkeiten befragt. Insgesamt gibt es, einschließlich der bereits erwähnten vollständigen Verwendung der Einnahmen für eine Pro-Kopf Rückverteilung und der vollständigen Verwendung für klimafreundliche Investitionen, 15 verschiedene Kombinationen an Rückverteilungen, bei denen alle drei erwähnten Rückverteilungsvarianten mit unterschiedlichen Anteilen kombiniert werden. Dabei kann der Anteil der drei Rückverteilungsarten 0, 25, 50, 75 oder 100% entsprechen. Hiervon wurden den Befragten jeweils fünf Rückverteilungskombinationen zufällig zur Auswahl gestellt, um zu identifizieren, bei welcher Rückverteilungskombination der CO<sub>2</sub>-Preis am ehesten akzeptiert wird. Wenn die Befragten bei mehreren dieser fünf Rückverteilungsmöglichkeiten dem CO<sub>2</sub>-Preis zugestimmt haben, wurden sie anschließend nach dem Favorit unter ihren zugestimmten Rückverteilungsarten gefragt.

Hierbei stellt sich heraus, dass die Verteilungskombination bestehend aus 50% klimafreundlichen Investitionen, 25% Pro-Kopf Rückverteilung und 25% Rückverteilung an Härtefälle am häufigsten akzeptiert wird und am häufigsten als Favorit genannt wird. 58,1% der dazu Befragten akzeptierten den CO<sub>2</sub>-Preis bei dieser Rückverteilungskombination. Am zweitbeliebtesten ist die Kombination aus 75% klimafreundlichen Inves-

Abbildung 18: Zustimmung zu Rückverteilungsmaßnahmen nach Preishöhe (n=2.786)



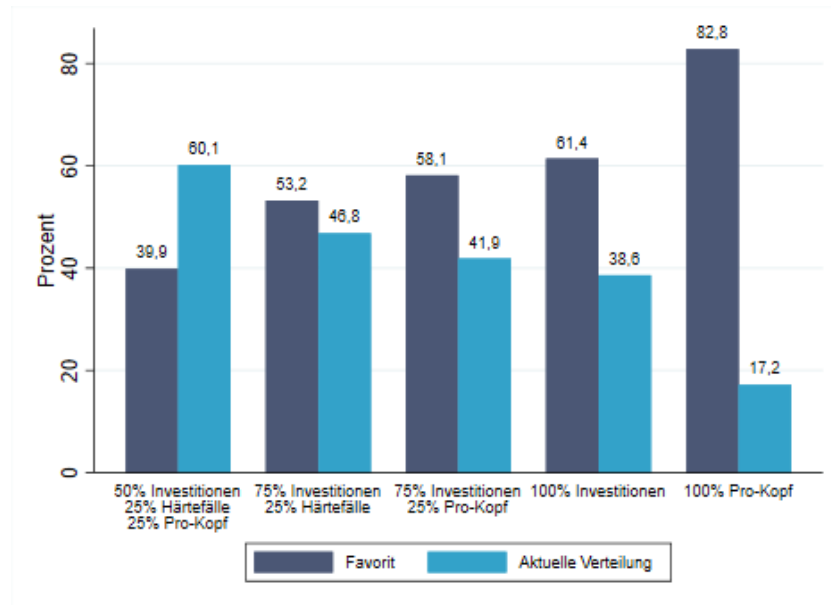
Antwort auf die Frage: „Nun werden Ihnen 5 verschiedene Varianten angezeigt, wie die Einnahmen von ca. 6,5/14/34 Milliarden € aus dem CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 25/55/130 € pro Tonne (t) CO<sub>2</sub> verwendet werden können. Wie die Einnahmen verwendet werden, wird jeweils in einer Grafik gezeigt. Bitte geben Sie an, ob Sie dem CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 25/55/130 €/t CO<sub>2</sub> für Deutschland zustimmen würden, wenn die Einnahmen daraus wie in der Grafik gezeigt verwendet werden.“

titionen und 25% Rückverteilung an Härtefälle (Akzeptanz von 57,3%), gefolgt von der Aufteilung in 75% klimafreundliche Investitionen und 25% Pro-Kopf Rückverteilung (Akzeptanz 56,1%). Insgesamt sind also Rückverteilungsvarianten mit einem hohen Anteil an klimafreundlichen Investitionen beliebt.

Im Anschluss sollten die Befragten ihre präferierte Rückverteilung mit dem zu diesem Zeitpunkt in Deutschland vorliegenden Rückverteilungsmix, bestehend aus 50% klimafreundlichen Investitionen, 25% Rückverteilung an Härtefälle, sowie 25% der Einnahmen, welche zur Senkung der Stromabgaben verwendet werden, vergleichen. Hier ziehen insgesamt 46,6% der Befragten den aktuellen Rückverteilungsmix ihrer vorher favorisierten Rückverteilung vor. Verglichen mit der in der Umfrage beliebtesten Kombination aus Klimainvestitionen, Pro-Kopf Rückverteilung und Härtefallregelung, bevorzugen sogar 60% der Befragten den aktuellen Rückverteilungsmix (Abbildung 19). Interessanterweise ist der am häufigsten bevorzugte Rückverteilungsmix in der Umfrage der in Deutschland vorliegenden Rückverteilungskombination sehr ähnlich, außer dass statt einer Pro-Kopf Rückverteilung bei Letzterem die Stromabgaben gesenkt werden. Bei diesem direkten Vergleich wird der aktuelle Rückverteilungsmix in Deutschland mit einer Senkung der Stromabgaben bevorzugt.

Bei weiteren Vergleichen der zweit- und drittb Liebtesten Varianten gegenüber der in Deutschland vorliegenden Rückverteilung schneidet der Rückverteilungsmix der Umfrage, der nun auch stärker vom aktuellen

Abbildung 19: Präferenz zwischen favorisierter Rückverteilung und aktueller Rückverteilung in Deutschland (n=1.188)



Antwort auf die Frage: „Links sehen Sie die (von Ihnen bevorzugte) Variante, bei der Sie einem CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 25/55/130 € pro Tonne CO<sub>2</sub> zustimmen würden. Das rechte Schaubild zeigt die aktuelle Verwendung der Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Preis in Deutschland. Wenn Sie sich für eine dieser beiden Varianten entscheiden müssten, welche würden Sie dann für Deutschland bevorzugen?“

deutschen Rückverteilungsmix abweicht, jeweils besser ab: Befragte, die eine Rückverteilung in 75% klimafreundliche Investitionen und 25% an Härtefälle favorisieren, bevorzugen diese Verteilung mit einer knappen Mehrheit von 53,2% gegenüber der aktuellen Rückverteilung in Deutschland (Abbildung 19). Ähnlich sehen die Zustimmungen bei der Kombination aus 75% klimafreundlichen Investitionen und 25% Pro-Kopf Rückverteilung aus. Noch deutlicher schneidet die Bevorzugung einer Rückverteilungskombination bei den Extremfällen ab, welche sich stark vom aktuellen Rückverteilungsmix in Deutschland unterscheidet: 100% klimafreundliche Investitionen ziehen 61,4% der Befragten der aktuellen Verteilung vor. Bei Befragten, die eine vollständigen Verwendung der Einnahmen in eine Pro-Kopf Rückverteilung als beliebteste Variante haben, bevorzugt eine eindeutige Mehrheit mit 82,8% dieser Befragten diese Rückverteilung gegenüber dem deutschen Rückverteilungsmix.

## Literatur

- Baranzini, Andrea und Stefano Carattini (2017). “Effectiveness, earmarking and labeling: testing the acceptability of carbon taxes with survey data”. In: *Environmental Economics and Policy Studies* 19.1, S. 197–227.
- BMU (2021). *Die Treibhausgas-Emissionen in Deutschland sinken weiter*. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMU). <https://www.bmu.de/pressemitteilung/treibhausgasemissionen-sinken-2020-um-87-prozent/>.
- Carattini, Stefano, Andrea Baranzini, Philippe Thalmann, Frédéric Varone und Frank Vöhringer (2017). “Green taxes in a post-Paris world: are millions of nays inevitable?” In: *Environmental and Resource Economics* 68.1, S. 97–128.
- Destatis (2019). *Wohnen in Deutschland. Zusatzprogramm des Mikrozensus 2018*. Statistisches Bundesamt (Destatis). <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/wohnen-in-deutschland-5122125189005.html>.
- (2021). *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Haushalte und Familien. Ergebnisse des Mikrozensus. Fachserie 1 Reihe 3*. Statistisches Bundesamt (Destatis). [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Publikationen/Downloads-Haushalte/haushalte-familien-2010300207004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Publikationen/Downloads-Haushalte/haushalte-familien-2010300207004.pdf?__blob=publicationFile).
- Die Bundesregierung (2019). *Klimaschutzprogramm 2030*. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>.
- Draws, Stefan und Jeroen CJM van den Bergh (2016). “What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies”. In: *Climate Policy* 16.7, S. 855–876.
- Edenhofer, Ottmar, Matthias Kalkuhl und Axel Ockenfels (2020). “Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung: Eine Wende der deutschen Klimapolitik?” In: *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* 21.1, S. 4–18.
- Infratest-dimap (2021). *ARD-DeutschlandTREND August 2021*. Infratest Dimap. [https://www.infratest-dimap.de/fileadmin/user\\_upload/DT2108\\_Bericht.pdf](https://www.infratest-dimap.de/fileadmin/user_upload/DT2108_Bericht.pdf).
- Kallbekken, Steffen, Stephan Kroll und Todd L Cherry (2011). “Do you not like Pigou, or do you not understand him? Tax aversion and revenue recycling in the lab”. In: *Journal of Environmental Economics and Management* 62.1, S. 53–64.
- Kotchen, Matthew J, Zachary M Turk und Anthony A Leiserowitz (2017). “Public willingness to pay for a US carbon tax and preferences for spending the revenue”. In: *Environmental Research Letters* 12.9, S. 094012.
- Sælen, Håkon und Steffen Kallbekken (2011). “A choice experiment on fuel taxation and earmarking in Norway”. In: *Ecological Economics* 70.11, S. 2181–2190.
- Sommer, Stephan, Linus Mattauch und Michael Pahle (2020). “Supporting carbon taxes: The role of fairness”. In: *Ruhr Economic Papers No. 873*.
- UBA (2021). *Treibhausgasminderungsziele Deutschlands*. Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands>.
- UNFCCC (2015). *Paris Agreement*. United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). [https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf).