

STUDIE

Regionales Klimageld in Deutschland

Potenziale, Herausforderungen und Verteilungswirkungen



Inhalt

Vorwort	3
Executive Summary	5
1. Einleitung	8
2. Regional differenziertes Klimageld	11
2.1. Darstellung des österreichischen Modells	11
2.1.1. Finanzierungsmechanismus/NEHG	11
2.1.2. Berechnungs- und Verteilungsmechanismus	13
2.1.3. Bürokratischer Aufwand und Umsetzbarkeit in der Verwaltung	16
2.2. Bewertung und Akzeptanz des Klimabonus in Österreich	17
2.2.1. Akzeptanz	17
2.2.2. Zielgenauigkeit der Entlastung	18
2.2.3. Administrativer Aufwand	20
3. Implementierung in Deutschland	22
3.1. Gesetzlicher und politischer Rahmen in Deutschland	22
3.2. Regionale Differenzierung/Kategorisierung	23
3.3. Identifikation und Auszahlungsprozesse	24
3.4. Verwaltungsstruktur und Umsetzbarkeit	25
3.5. Verteilungseffekte	27
4. Alternative, „fokussierte“ Kompensationsinstrumente	37
4.1. Kompensation im Rahmen des Wohngelds	38
4.2. Instrumente im Mobilitätsbereich	41
4.2.1. Reform der Entfernungspauschale	41
4.2.2. Einführung einer „Alltagsmobilitätsprämie“	45
4.3. Niederschweligen Zugang zu bedürftigkeitsgeprüften Sozialleistungen verbessern	47
5. Einordnung der Ergebnisse	50
Literatur	52

Vorwort

Wie schafft man eine Klimapolitik, die nicht nur wirksam ist, sondern auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt garantiert?

Wie wichtig diese Frage ist, zeigt die aktuelle klimapolitische Debatte: Gerade im Bereich Stromerzeugung treibt der CO₂-Preis den Klimaschutz in großen Schritten voran. Auch die Europäische Union (EU) und die deutsche Politik haben den Emissionshandel und ebenso die CO₂-Bepreisung im Bereich Wärme und Verkehr ins Zentrum ihres klimapolitischen Wirkens gestellt. Gleichzeitig zeigen Umfragen: Nur eine Minderheit der Menschen in Deutschland findet die CO₂-Bepreisung in der aktuellen Form akzeptabel. Gerade in den unteren und mittleren Einkommensgruppen wachsen die Abstiegsängste.

Der Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) hat sich deshalb intensiv der Frage gewidmet, wie Klimaneutralität, Nachhaltigkeit und gesellschaftlicher Zusammenhalt miteinander vereinbart werden können. Um die Akzeptanz einer ambitionierten Klimapolitik zu steigern und soziale Härten abzufedern, wird seit einiger Zeit ein Klimageld zur Rückverteilung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung bei Heiz- und Kraftstoffen debattiert. Aber auch hier stellt sich die Frage: Wie kann eine akzeptierte und gerechte Klimapolitik gesteigert werden? Aus den Beratungen entstand eine Studie, mit der der RNE das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und das Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) beauftragt hat. Sie prüft die Kompensation von Mehrbelastungen aus der CO₂-Bepreisung.

Um die Akzeptanz einer CO₂-Bepreisung zu erhöhen und Gerechtigkeitslücken gezielt zu schließen, wird derzeit in der gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Debatte ein einkommensbasiertes gestaffeltes Klimageld erörtert. Basierend auf der vorliegenden Studie, möchte der RNE diese Debatte erweitern. Hierzu soll geprüft werden, ob der Ansatz eines regional differenzierten Klimagelds, in Anlehnung an das Österreichische Modell, auch in Deutschland adaptierbar ist und einen Entlastungseffekt schafft.

Darüber hinaus wirft die Studie wichtige Fragen zur Verwendung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung auf. Deutlich wird, dass zur Verhinderung fossiler Lock-in-Effekte ein Großteil der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung für Investitionen und Förderprogramme in klimaneutrale Infrastrukturen und Technologien genutzt werden müsste. Nur so können auch diejenigen ein klimaneutrales Leben führen, die in ihrem Alltag keine Kapazitäten haben, sich über Klimaneutralität Gedanken zu machen.

Ein Klimageld kann zudem einen wichtigen Beitrag leisten, um entstehende Härten auszugleichen und die Akzeptanz in der Klimapolitik zu steigern. Die Analysen zeigen, dass eine regionale Staffelung des Klimagelds zwar durchaus Belastungsunterschiede zwischen Stadt- und Landbevölkerung ausgleichen kann, jedoch genauso wie eine einkommensbasierte Staffelung auch blinde Flecken in den Verteilungsfragen hat.

Deutlich wird in den vorliegenden Analysen des Weiteren ein Zielkonflikt zwischen einer zielgenauen Entlastung unterer Einkommensgruppen und einer einfach zu handhabenden Entlastung durch ein gestaffeltes Klimageld. Die Studie empfiehlt deshalb alternativ die Prüfung und Weiter-

entwicklung bereits bestehender Entlastungsinstrumente, wie die des Wohngelds oder auch die Entwicklung einer Mobilitätsprämie. Gleichzeitig wird deutlich: Die bürokratischen Hürden müssen hier deutlich abgebaut sowie Prozesse vereinfacht und digitalisiert werden.

Der Rat für Nachhaltige Entwicklung sieht in der fundierten Analyse des FÖS und DIW wertvolle Impulse für die zukünftige Ausgestaltung der Klimapolitik in Deutschland unter einer neuen Bundesregierung – eine Klimapolitik, die gleichzeitig die soziale Gerechtigkeit und den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert.



A handwritten signature in black ink that reads "Reiner Hoffmann".

Reiner Hoffmann

Vorsitzender
Rat für Nachhaltigkeit



A handwritten signature in black ink that reads "Kai Niebert".

Prof. Dr. Kai Niebert

Ratsmitglied
Rat für Nachhaltigkeit

Executive Summary

Die vorliegende Studie untersucht die Möglichkeiten und Herausforderungen eines regional differenzierten Klimagelds in Deutschland. Sie beginnt mit einer Analyse des österreichischen Klimabonus, dessen Höhe nach der regionalen Verfügbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gestaffelt ist. Im Anschluss wird überprüft, ob ein vergleichbares Modell auf Deutschland übertragen werden kann. Dabei werden die administrative Umsetzbarkeit, der damit verbundene administrative Aufwand sowie die Verteilungseffekte näher betrachtet. Abschließend werden alternative, zielgerichtete finanzielle Kompensationsmaßnahmen skizziert, die vulnerable Haushalte zusätzlich oder anstelle eines pauschalen Klimagelds unterstützen könnten. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Ansätzen, die regionale und einkommensbezogene Unterschiede beim Energie- und Mobilitätsbedarf berücksichtigen. Die Studie leitet keine klare Empfehlung für oder gegen das Klimageld ab. Sie ist ein Beitrag zur Debatte um geeignete Kompensationsinstrumente, indem sie bestimmte Ausgestaltungsvarianten ausführt und näher prüft.

Ergebnisse

Erfahrungen in Österreich

Der österreichische Klimabonus zeigt, dass eine regionale Differenzierung grundsätzlich umsetzbar ist. Dennoch bleiben Fragen zur sozialen Treffsicherheit und Wirksamkeit. Ein Kritikpunkt in der Debatte über die Regionalisierung ist die fehlende Berücksichtigung individueller Wohn- und Heizbedingungen innerhalb des Klimabonus. Darüber hinaus fehlen bisher umfassende Evaluierungen, die die Verteilungswirkungen und den administrativen Aufwand bewerten.

Übertragbarkeit auf Deutschland

Eine Übertragung des Modells auf Deutschland wäre grundsätzlich möglich, erfordert jedoch eine flächendeckende und differenzierte regionale Kategorisierung der Ortslagen. Die erforderlichen Daten zu lokalen Infrastrukturen und Verkehrssystemen liegen für Deutschland grundsätzlich vor. Sie müssten den normativen Vorgaben entsprechend aufbereitet werden. Die rechtliche Umsetzbarkeit hängt zukünftig entscheidend von den Möglichkeiten im Rahmen des Europäischen Emissionshandels für Heiz- und Kraftstoffe ab (EU ETS-2) und wurde für diese Studie nicht geprüft.

Verteilungseffekte in Deutschland

In dieser Studie wird beispielhaft dargestellt, wie rund die Hälfte der Einnahmen aus dem CO₂-Preis von 65 Euro pro Tonne CO₂ über ein Klimageld zurückverteilt werden. Dies entspricht etwa dem Anteil, den private Haushalte an den direkten CO₂-Kosten tragen. Das Klimageld wird in Anlehnung an das österreichische Modell nach vier Regionalkategorien differenziert und liegt zwischen 96 und 156 Euro pro Person und Jahr. Die Modellierungen auf Grundlage aktueller Verbrauchsdaten zeigen, dass eine regionale Staffelung des Klimagelds durchschnittliche Belastungsunterschiede zwischen Regionen ausgleichen kann. Dennoch gibt es wie bei einem einheitlichen Klimageld eine große Bandbreite der Verteilungswirkungen: Viele Haushalte mit erheblichen Nettobelastungen oder -entlastungen bleiben bestehen. Härtefälle verlagern sich von ländlichen in städtische Räume, während ländliche Haushalte häufiger von Nettoentlastungen profitieren. Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass eine regionale Differenzierung des Klimagelds die unterschiedlichen Belastungen der CO₂-Bepreisung (bezogen auf heutige Energieverbräuche) in Summe

nicht wesentlich zielgenauer abfedern kann als bei einer einheitlichen Pro-Kopf-Pauschale. Alternative Staffelungen des Klimagelds, beispielsweise nach Einkommen, sind erwägenswerte Alternativen.

Alternative Kompensationsmaßnahmen

Als Ergänzung oder Alternative zu einem pauschalen Klimageld skizziert die Studie zielgerichtete Maßnahmen, die speziell vulnerable Haushalte finanziell entlasten können. Dazu zählt die Möglichkeit, Heizkosten über das Wohngeldsystem zu kompensieren, was jedoch mit spezifischen Herausforderungen bei der Umsetzung verbunden ist. Berufsbedingte Mobilitätskosten könnten hingegen durch eine reformierte, regional differenzierte Entfernungspauschale ausgeglichen werden. Zusätzlich wird die Einführung einer neuen „Alltagsmobilitätsprämie“ beschrieben, die einkommensabhängig und regional gestaffelt ausgestaltet werden könnte. Parallel dazu müsste grundsätzlich der Zugang zu bedürftigkeitsgeprüften Sozialleistungen vereinfacht und verbessert werden.

Dekarbonisierung als zentraler Hebel

Finanzielle Kompensationsmaßnahmen sollten als Übergangsinstrument betrachtet werden. Zu den zentralen Hebeln, um Haushalte langfristig vor steigenden CO₂-Kosten zu schützen, gehört zum einen die Schaffung bezahlbarer, klimaneutraler Mobilitätsoptionen und zum anderen die energetische Sanierung des Gebäudebestands sowie die Umstellung auf eine klimafreundliche Wärmeversorgung. Dies würde nicht nur die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringern, sondern auch die soziale Treffsicherheit stärken.

Einordnung der Ergebnisse

Es ist letztlich eine politische Entscheidung, wofür Einnahmen aus dem CO₂-Preis prioritär verwendet werden sollen und ob die finanzielle Kompensation wie beim Klimageld eher flächendeckend oder fokussiert gewährt werden soll. Kriterien für die Wahl des Instruments sind neben einer Annahme zur Entwicklung des CO₂-Preises die erwartete gesellschaftliche Akzeptanz, der finanzielle Umfang (der notwendigen öffentlichen Mittel), der administrative Aufwand, die rechtliche Umsetzbarkeit oder die Zielgenauigkeit bei der Entlastung. Es wurde gezeigt, dass es in jedem Fall einen Zielkonflikt zwischen Zielgenauigkeit (der Entlastung) und Einfachheit (bei der Umsetzung) gibt.

1

Einleitung



1. Einleitung

Die CO₂-Bepreisung ist ein zentrales Instrument zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaziele. Seit 2021 werden in Deutschland Emissionen aus Brenn- und Heizstoffen, die nicht dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS 1) unterliegen, über den nationalen Emissionshandel (nEHS) bepreist. Einkommensschwache Haushalte sind dabei anteilig stärker belastet als einkommensstärkere, da sie im Durchschnitt einen größeren Teil ihres Einkommens für Energie und Mobilität aufwenden. Ohne eine Umverteilung der Einnahmen hat die CO₂-Bepreisung daher eine regressive Wirkung (Burger et al. 2022; Edenhofer et al. 2021; FÖS 2019; FÖS et al. 2022).

Besonders für vulnerable Haushalte ist die Förderung von Dekarbonisierungsmaßnahmen entscheidend. Diese Haushalte sind aufgrund struktureller Bedingungen – wie etwa einem hohen fossilen Energiebedarf bei niedrigem Einkommen – von Energiepreissteigerungen besonders betroffen. Da sie oft in Mietwohnungen leben und klimafreundliche Investitionen schwieriger finanzieren können, sind ihre Anpassungsmöglichkeiten stark begrenzt (Burger et al. 2022; Kenkmann et al. 2024). Um eine sozialverträgliche Energiewende zu ermöglichen, müssen daher die eingeschränkten Anpassungsmöglichkeiten dieser Haushalte gezielt berücksichtigt werden.

Um Verteilungswirkungen durch einen steigenden CO₂-Preis zu korrigieren und soziale Härten zu vermeiden, ist darüber hinaus eine finanzielle Kompensation für besonders belastete Haushalte notwendig. Die scheidende Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag festgehalten, einen „sozialen Kompensationsmechanismus über die Abschaffung der EEG-Umlage hinaus zu entwickeln (Klimageld)“, „um einen künftigen Preisanstieg zu kompensieren und die Akzeptanz des Marktsystems zu gewährleisten“ (Bundesregierung 2021).

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben zur Verwendung der Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel für Gebäude, den Straßenverkehr und weitere Sektoren (EU-ETS 2), in den das nEHS ab 2027 überführt werden soll, sowie der begrenzten Haushaltsmittel des Bundes ist eine differenzierte Auszahlung des Klimagelds nach geeigneten Kriterien sinnvoll.

Eine mögliche Maßnahme wäre eine regionale Staffelung des Klimagelds, wie sie bereits in Österreich angewendet wird. Das Ziel einer regionalen Staffelung ist es, systematische Unterschiede in der CO₂-Belastung zu kompensieren. Personen aus Haushalten in ländlichen Regionen tragen im Vergleich zu städtischen Gebieten oft höhere Kosten, da sie längere Wege zurücklegen und den öffentlichen Verkehr seltener nutzen können. Zusätzlich sind ihre Wohnflächen häufig größer, und sie heizen eher mit Öl, das gegenüber Gas oder Fernwärme im Energiegehalt stärker durch den CO₂-Preis belastet wird.¹ Parallel zu einer regionalen Differenzierung wird auch die Staffelung des Klimagelds nach Einkommen diskutiert, die ebenfalls darauf abzielt, Verteilungswirkungen zu verbessern (DIW/FÖS 2024).

¹ Vgl. FÖS, DIW, Prognos (2022): Wirkung des nationalen Brennstoffemissionshandels – Auswertungen und Analysen. Grundlagen für den ersten Erfahrungsbericht der Bundesregierung gemäß § 23 BEHG im Jahr 2022. Umweltbundesamt, Climate Change 45/2022, Kapitel 4.

Ein Anstieg des CO₂-Preises und die damit verbundenen Kosten hängen letztlich von der Umsetzung weiterer Klimaschutzmaßnahmen ab. Je mehr Haushalte auf klimafreundliche Alternativen umsteigen, desto geringer wird der Preisanstieg voraussichtlich ausfallen. Die Umstellung auf eine klimafreundliche Lebensweise ist daher die beste Absicherung gegen langfristig steigende Energiepreise.

Die vorliegende Studie ist ein Beitrag zur Debatte um geeignete Kompensationsinstrumente als Antwort auf steigende CO₂-Preise. Es werden Instrumente und Ausgestaltungsvarianten entworfen, die bisher noch nicht umfassend öffentlich diskutiert wurden.

Kapitel 2 stellt zunächst das österreichische Klimabonus-Modell vor, einschließlich gesetzlicher Rahmenbedingungen, Finanzierungs- und Verteilungsmechanismen sowie des administrativen Aufwands. Ergänzend wird die Akzeptanz des Klimabonus in Österreich bewertet. Anschließend werden die Möglichkeiten eines regional gestaffelten Klimagelds in Deutschland untersucht. Dazu wird ein Modell zur regionalen Differenzierung entwickelt, der administrative Aufwand abgeschätzt und Verteilungseffekte analysiert (Kapitel 3).² Zusätzlich werden alternative Maßnahmen zur Unterstützung vulnerabler Haushalte skizziert, darunter eine Ausweitung der Kompensation im Wohngeld, eine Reform der Entfernungspauschale und die Einführung einer „Alltagsmobilitätsprämie“ (Kapitel 4). Abschließend werden die Ergebnisse politisch eingeordnet (Kapitel 5).

² In dieser Studie wird die rechtliche Umsetzbarkeit eines regional gestaffelten Klimagelds nicht gesondert geprüft; stattdessen wird auf bestehende juristische Literatur zurückgegriffen und verwiesen.

2

Regional differenziertes Klimageld



2. Regional differenziertes Klimageld

2.1. Darstellung des österreichischen Modells

Seit 2022 regelt das Klimabonusgesetz (KliBG) die Auszahlung des regionalen Klimabonus in Österreich. Dieser kompensiert Mehrbelastungen finanziell, die durch den CO₂-Preis auf Energieträger des nationalen Emissionszertifikatehandels entstehen. Festgelegt ist er im Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG).

Die Ziele des Klimabonus sind:

- Zum einen soll eine pauschale finanzielle Kompensation gewährleistet werden, die soziale Härten mildert. Die progressive Wirkung der Pro-Kopf-Pauschale bietet einkommensschwächeren Haushalten eine höhere relative Entlastung (Parlament Österreich 2021a; Streicher/Kettner-Marx 2022).
- Darüber hinaus soll der Klimabonus die Akzeptanz für den CO₂-Preis steigern (Steininger et al. 2021).
- Der Klimabonus verfolgt außerdem das Ziel, klimafreundliches Verhalten insbesondere in den Bereichen Verkehr und Gebäude zu fördern. Das Prinzip dahinter lautet: „Je weniger CO₂ verbraucht wird, desto mehr bleibt vom Klimabonus übrig“ (BMK 2024a).

2.1.1. Finanzierungsmechanismus/NEHG

Der nationale Emissionszertifikatehandel in Österreich umfasst die energetischen Treibhausgasemissionen, die in den Sektoren Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und kleine Industrieanlagen verursacht werden, die nicht Teil des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS 1) sind. Die in diesen Sektoren genutzten Energieträger, wie Benzin, Gasöl, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas, Kohle und Kerosin, werden mit einem nationalen CO₂-Preis belegt. Die Unternehmen, die diese Energieträger in den Verkehr bringen, sind verpflichtet, dafür Emissionszertifikate zu erwerben (BMF 2023a).

Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG)

Im Gegensatz zum bestehenden EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS 1) ist das NEHG nicht als reines Emissionshandelssystem konzipiert. Stattdessen wird es schrittweise in ein solches System überführt. In der Einführungsphase, die als Fixpreisphase bezeichnet wird und vom 1. Oktober 2022 bis zum 31. Dezember 2025 läuft, wird ein fester Preis für die Emissionszertifikate erhoben. Ab dem 1. Januar 2026 soll die Marktphase starten, in der die nationalen Emissionszertifikate auf einem Markt gehandelt werden. Die konkreten Regelungen für diese Marktphase müssen noch festgelegt werden, da sie von den Entwicklungen auf EU-Ebene abhängig sind. Besonders relevant sind hierbei die Entwicklungen des „Fit for 55“-Pakets im Rahmen des europäischen „Green Deal“-Konzepts, das voraussichtlich ab 2027 die Einführung eines neuen Emissionshandels für Gebäude, Landverkehr und zusätzliche Sektoren (EU-ETS 2) vorsieht.

Tabelle 1 Entwicklung des Preises für Emissionszertifikate in Österreich nach dem NEHG 2022

Jahr	Preis pro Tonne CO ₂
2022	30 Euro
2023	32,50 Euro*
2024	45 Euro
2025	55 Euro
2026	freie Preisbildung

* ursprünglich 35 Euro

Quelle: Bundesministerium der Finanzen (BMF) (2023), [https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/carbon-markets/nationales-emissionszertifikatehandelsgesetz-2022-\(NEHG-2022\)/entwicklung-und-handelsphasen.html](https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/carbon-markets/nationales-emissionszertifikatehandelsgesetz-2022-(NEHG-2022)/entwicklung-und-handelsphasen.html).

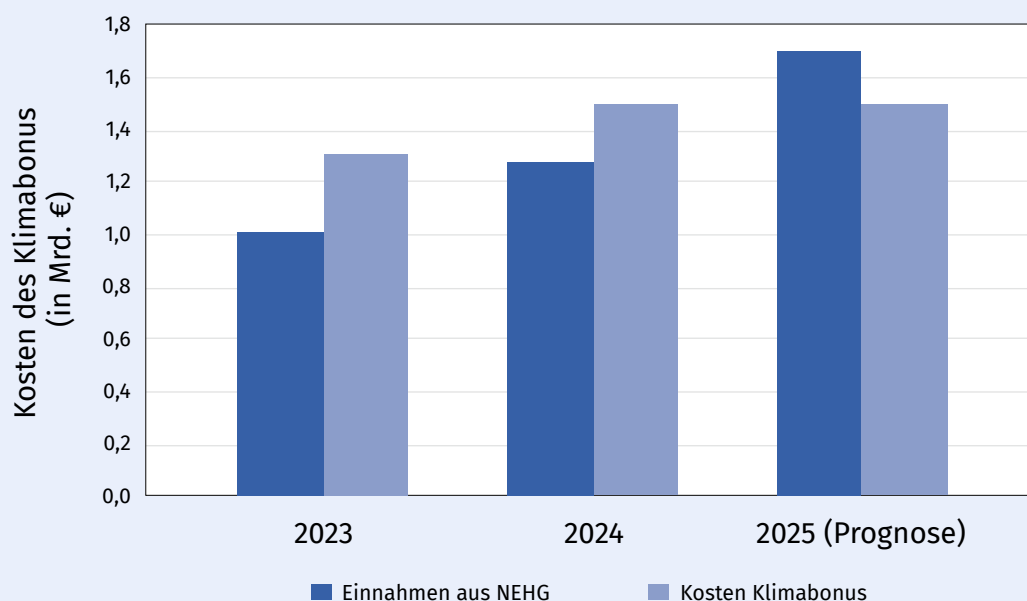
Ein Großteil der Einnahmen aus dem nationalen Emissionszertifikatehandel wird für die Finanzierung des Klimabonus verwendet. Seit 2023 wird der Klimabonus jährlich an den steigenden CO₂-Preis, die Einnahmen des Vorjahrs sowie die laufenden und künftigen Einnahmen aus dem Emissionshandel angepasst (Parlament Österreich 2021a). Für 2024 werden Einnahmen aus dem NEHG in Höhe von 1,28 Milliarden Euro prognostiziert, während sie 2023 bei etwa einer Milliarde Euro lagen.

Die Einnahmen aus dem NEHG fließen in den Staatshaushalt, aus dem wiederum der Klimabonus finanziert wird. Die geplanten Ausgaben für den Klimabonus betragen 2024 etwa 1,49 Milliarden Euro und übersteigen damit die Einnahmen aus dem NEHG um rund 210 Millionen Euro. 2023 lagen die Ausgaben für den Klimabonus mit 1,3 Milliarden Euro rund 300 Millionen Euro über den Einnahmen (BMF 2023b; BMF 2023c).³

Für das Jahr 2025 wird erwartet, dass die Einnahmen aus dem Emissionshandel auf 1,7 Milliarden Euro steigen, von denen etwa 1,5 Milliarden Euro zur Finanzierung des regionalen Klimabonus vorgesehen sind (Streicher/Kettner-Marx 2022). Die verbleibenden Einnahmen sollen unter anderem in Förderprogramme zur energetischen Sanierung von Gebäuden sowie einen Investitionsfreibetrag für ökologische Projekte fließen (Steininger et al. 2021).

³ Darüber hinaus sollen aus den Einnahmen des nationalen Emissionshandels weitere Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen finanziert werden, die sich 2024 auf etwa 315 Millionen Euro belaufen. Diese Mittel sind für eine Carbon-Leakage-Regelung und Härtefallregelung für Unternehmen im Rahmen des nationalen Emissionszertifikatehandelssystems sowie für Entlastungsmaßnahmen für die Land- und Forstwirtschaft vorgesehen.

Abbildung 1 Kostendeckung des Klimabonus aus dem Nationalen Emissionszertifikatehandel



2.1.2. Berechnungs- und Verteilungsmechanismus

Seit 2023 setzt sich der Klimabonus aus zwei Komponenten zusammen:⁴

- 1. Sockelbetrag:** Dieser deckt die Mehrkosten für das Heizen und wird an alle Anspruchsberechtigten ausgezahlt.
- 2. Regionalisierungskomponente:** Diese orientiert sich an der Verfügbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der jeweiligen Region und soll die Mehrkosten der Mobilität abdecken.

Die beiden Komponenten des Klimabonus verfolgen dabei unterschiedliche Ziele: Der pauschal ausgezahlte Sockelbetrag soll insbesondere die Mehrkosten im Bereich Heizen abdecken, die auf die Konsumprodukte überwälzt werden. Die Regionalisierungskomponente richtet sich am Grad der Anbindung an den ÖPNV aus, soll also Mehrkosten durch Mobilität, wie beispielsweise die Abhängigkeit vom Auto, kompensieren.

Die Einstufung der Regionalisierungskomponente basiert auf zwei Hauptfaktoren: der Anbindung an den ÖPNV und dem Urbanisierungsgrad des Wohnorts. Berücksichtigt werden dabei das Angebot an Verkehrsmitteln, die Entfernung zu Haltestellen, die Bedienfrequenz sowie die Frage, ob die betroffene Region ländlich oder städtisch geprägt ist. Auf dieser Basis wird der Regionalisierungsbetrag an die Bewohner*innen einer Region angepasst: Je schlechter eine Region an den ÖPNV angebunden ist und je weiter entfernt relevante Infrastrukturen liegen, desto höher fällt der Betrag aus.

⁴ Der Klimabonus wurde 2022 als pauschale Pro-Kopf Prämie ausgezahlt.

Anspruchsberechtigt sind alle Personen, die mindestens seit sechs Monaten ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben. Nichtösterreichische Staatsbürger*innen erhalten den Klimabonus ebenfalls, sofern sie einen gültigen Aufenthaltstitel besitzen (BMK 2024a). Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren bekommen die Hälfte des Klimabonus.

Seit einer Gesetzesnovelle im Jahr 2024 wird der Klimabonus ab einem steuerlichen Jahreseinkommen von über 66.612 Euro im Rahmen der Einkommensteuer- oder Arbeitnehmerveranlagung zur Bemessungsgrundlage hinzugezählt und unterliegt somit der Besteuerung. Der Betrag von 66.612 Euro stellt den Schwellenwert dar, ab dem das Einkommen bei der Veranlagung 2024 dem Grenzsteuersatz von 48 Prozent unterliegt.

Tabelle 2 Differenzierung des Klimabonus nach Regionen

Kategorie	Definition	Betrag 2024	Entspricht Sockelbetrag plus ...
Kategorie 1	Städtische Zentren mit sehr guter Ausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln	145 Euro	
Kategorie 2	Städtische Zentren mit guter Ausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln	195 Euro	+ 33 % des Sockelbetrags
Kategorie 3	Regionale Zentren und Gemeinden im Umland von Zentren mit ausreichend guter Basisausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln	245 Euro	+ 66 % des Sockelbetrags
Kategorie 4	Ländliche Gemeinden und Gemeinden, in denen es nur eine grundlegende Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt	290 Euro	+ 100 % des Sockelbetrags

Quelle: Eigene Darstellung

Exkurs: Ermittlung der Regionalisierungskomponente

Zur Berechnung der Regionalisierungskomponente nutzt die österreichische Statistikbehörde Statistik Austria bestehende Daten der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) sowie eigene Erhebungen. Diese umfassen unter anderem Bevölkerungsdaten aus dem Zentralen Melderegister, Adress- und Strukturdaten aus dem Gebäude- und Wohnregister (GWR) sowie die Urban-Rural-Typologie (Statistik Austria 2023). Dazu werden neben Meldedaten auch Wohn- und Mobilitätsinfrastrukturdaten genutzt.

Für die Bewertung der ÖPNV-Anbindung werden die sogenannten ÖV-Güteklassen herangezogen. Basierend auf Daten des Bundes, der Länder und Gemeinden sowie des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wird die Erschließungsqualität der Standorte ermittelt. Diese reicht von Güteklasse A (höchststrangige Erschließung, städtisch) bis zu Güteklasse G (Basiserschließung, ländlich). Dabei fließen sowohl die Art der Verkehrsmittel als auch die Häufigkeit der Abfahrten und die fußläufige Entfernung zur nächsten Haltestelle in die Bewertung ein. So wird nicht nur die Anbindung an den ÖPNV, sondern auch der räumliche Kontext berücksichtigt (Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 2022).

Ergänzend dazu zieht Statistik Austria die Urban-Rural-Typologie (URT) heran. Diese teilt Gemeinden in vier Codes ein und gründet auf rasterbasiert verdichteten Siedlungsstrukturen sowie dem Bevölkerungspotenzial. Diese Strukturen werden auf Gemeindeebene angewendet, um urbane und regionale Zentren zu identifizieren (Codes 100 und 200). Für die restlichen, ländlichen Gemeinden wird die Erreichbarkeit regionaler oder urbaner Zentren sowie der Anteil an Erwerbsspendler*innen berücksichtigt (Parlament Österreich 2021b; Statistik Austria 2021).

Tabelle 3 Hauptklassen der Urban-Rural-Typologie

	Hauptklassen	Urban/Rural
100	Urbanes Zentrum	Urban
200	Regionales Zentrum	Rural
300	Ländlicher Raum im Umland von Zentren	Rural
400	Ländlicher Raum	Rural

Quelle: Statistik Austria (2023)

Die Klassifikationen der ÖV-Güteklassen und der URT werden in mehreren Schritten zusammengeführt: Die ÖV-Güteklassen, die sich auf Flächen beziehen, werden mithilfe eines Geographischen Informationssystems (GIS) und statistischer Analysen auf die Gebäudeebene und die dort lebende Wohnbevölkerung übertragen und im Anschluss auf Gemeindeebene aggregiert (Parlament Österreich 2021b; Statistik Austria 2023). Der Median der ÖV-Güteklassen pro Gemeinde dient als Grundlage für die Einteilung (Statistik

Austria 2023). Schließlich werden die beiden Klassifizierungen kombiniert und in vier Regionalisierungskategorien I bis IV des Klimabonus zusammengefasst (Statistik Austria 2024; vgl. Tabelle 4).

Diese Einteilung soll mindestens alle fünf Jahre überprüft werden, um die Aktualität und Gerechtigkeit der Berechnung sicherzustellen (Parlament Österreich 2021b).

Tabelle 4 Zuordnung der Klassen für eine kombinierte Darstellung der Urban-Rural-Typologie und der ÖV-Güteklassen auf Gemeindeebene und Wiener Gemeindebezirke

Hauptklassen URT	ÖV-Güteklassen							Außerh. ÖV-Gütekl.
	A	B	C	D	E	F	G	
100	I	II	II	II	III	III	IV	IV
200	III	III	III	III	III	III	IV	IV
300	III	III	III	III	III	III	IV	IV
400	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV	IV

Quelle: Statistik Austria (2023)

2.1.3. Bürokratischer Aufwand und Umsetzbarkeit in der Verwaltung

Die Auszahlung des Klimabonus liegt in der Zuständigkeit des BMK, das zur Koordination ein eigenes Projektteam eingerichtet hat (Rechnungshof Österreich 2023). Um an die erforderlichen Daten zu gelangen, arbeitet das Ministerium mit verschiedenen öffentlichen Stellen – unter anderem dem Innenministerium (Melderegister) und dem Finanzministerium (FinanzOnline-Daten) – zusammen (Rechnungshof Österreich 2023).

Die Anspruchsprüfung erfolgt über das Zentrale Melderegister. Die erforderlichen Daten – darunter Geburtsdatum, IBAN und Daten zur Familienbeihilfe – werden von den jeweiligen Ministerien und E-Government-Diensten verschlüsselt über bereichsspezifische Personenkennezeichen übermittelt. Die Weitergabe der Daten und deren Schutz unterliegen den Bestimmungen des Klimabonusgesetzes und der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) (Parlament Österreich 2021b; Rechnungshof Österreich 2023).

Die Auszahlung erfolgt automatisch und ohne Antragstellung. In über 90 Prozent der Fälle wird der Betrag direkt auf das Bankkonto der berechtigten Person überwiesen. Hierfür greift das BMK entweder auf die in FinanzOnline⁵ hinterlegten Bankdaten zurück oder auf bereits vorhandene Informationen von Personen, die staatliche Leistungen wie Renten oder Kinderbeihilfe

⁵ FinanzOnline ist die Online-Plattform des österreichischen Finanzamts, ähnlich dem deutschen ELSTER-System.

beziehen. Falls keine Kontodaten vorliegen, wird der Klimabonus als Gutschein per Post zugestellt. Diese Gutscheine können an rund 10.000 Annahmestellen wie etwa Supermärkten eingelöst oder bei bank99 (Postbank Österreich) in Bargeld ausgezahlt werden (BMK 2024b).

Alle Anspruchsberechtigten erhalten den Klimabonus jährlich. Die Auszahlung erfolgt jedoch in zwei Wellen: In der ersten Welle werden alle Personen berücksichtigt, die bereits im ersten Halbjahr des Jahres in Österreich ansässig waren. Die zweite Welle erfasst alle weiteren Anspruchsberechtigten.

Der Klimabonus wird unabhängig vom Bezug von Sozialhilfen und weiteren staatlichen Leistungen, wie zum Beispiel der Mindestsicherung, ausgezahlt und nicht als Einkommen gemäß Sozialhilfe-Grundsatzgesetz angerechnet (BMK 2024b).

2.2. Bewertung und Akzeptanz des Klimabonus in Österreich

Das Kapitel gibt aus verschiedenen gesellschaftlichen Perspektiven – das heißt anhand der Meinungen der Öffentlichkeit, politischer Akteure, zivilgesellschaftlicher Organisationen sowie wissenschaftlicher Expert*innen – einen Überblick über den Diskussionsstand in Österreich zum regionalisierten Klimageld.

Wo aussagekräftige wissenschaftliche Daten und Umfrageergebnisse vorhanden sind, die diese Bewertungen stützen oder kontextualisieren, werden sie herangezogen. Bisher existieren jedoch noch keine umfassenden Ex-post-Analysen zu den Auswirkungen des Klimabonus hinsichtlich seiner Verteilungswirkung, Akzeptanz und administrativen Kosten.

2.2.1. Akzeptanz

Klimabonus und Akzeptanz der CO₂-Bepreisung

Für Nordamerika und Europa wird verhältnismäßig umfangreich zu den öffentlichen Einstellungen gegenüber CO₂-Steuern geforscht, während es nur wenige Arbeiten zu anderen Instrumenten gibt. Die Rückzahlung der Einnahmen an die Bevölkerung – wie etwa durch ein regionalisiertes Klimageld – wird vor allem im Kontext untersucht, ob und warum Rückzahlungen die öffentliche Zustimmung zu CO₂-Steuern erhöhen können (vgl. Fairbrother 2022; Köppl/Schratzenstaller 2021).

Eine umfassende Studie speziell für Österreich liegt nicht vor. Befragungen des Gallup-Instituts zur Akzeptanz des CO₂-Preises zeigen, dass die Zustimmung über die Zeit abnahm: Während 2021 noch 45 Prozent die Einführung (eher) befürworteten, waren es im September 2022, kurz vor der Einführung des Klimabonus, nur noch 35 Prozent. Ein expliziter Zusammenhang zum Klimabonus wurde in der Befragung aber nicht hergestellt.

Die Energiepreiskrise 2022 und die hohen Inflationsraten spielten im September 2022 sehr wahrscheinlich eine Rolle in der öffentlichen Bewertung der CO₂-Bepreisung.

Ebenso ist denkbar, dass das Wissen über das Instrument und das Verständnis dafür aufgrund der intensiven öffentlichen Diskussion vor der Einführung der nationalen CO₂-Bepreisung in Österreich gestiegen sind. Das könnte die Einschätzung der Befragten beeinflusst haben – unabhängig vom Klimabonus.⁶

Eine jüngere Befragung kommt zu dem Ergebnis, dass für eine Erhöhung des CO₂-Preises auch bei gleichzeitiger Anhebung des Klimabonus keine Mehrheit vorhanden ist (42 Prozent Zustimmung), unabhängig von der Einkommenssituation der Befragten. Auch hier ist denkbar, dass die nach wie vor hohen Teuerungsraten einen größeren Einfluss auf die Ablehnung einer Steuererhöhung haben als die Zustimmung oder Ablehnung des Klimabonus (Glantschnigg 2024).

Klimabonus oder Verwendung der Einnahmen für andere Maßnahmen?

Einige wissenschaftliche Arbeiten vergleichen zudem die Präferenzen hinsichtlich der Einnahmenverwendung: Während kein konsistentes Gesamtbild entsteht, deuten die Ergebnisse meist auf eine stärkere Unterstützung für die Mittelverwendung in Klima- und Umweltschutzprojekten hin, im Vergleich zu Umverteilungsmechanismen (Maestre-Andrés et al. 2019).⁷

Studien, die speziell für Österreich ermitteln, ob die Bürger*innen die Einnahmen aus der nationalen CO₂-Bepreisung eher für den Klimabonus oder für beispielsweise Förderprojekte zur Dekarbonisierung der Industrie, für den Naturschutz oder den Ausbau erneuerbarer Energie einsetzen würden, liegen nicht vor. Ebenfalls wurde bisher nicht wissenschaftlich untersucht, ob die Regionalisierungskomponente im Unterschied zu anderen Ausgestaltungsoptionen zu einer besseren öffentlichen Wahrnehmung des Klimabonus beiträgt.

2.2.2. Zielgenauigkeit der Entlastung

Zahlreiche Studien zeigen, dass die Akzeptanz vor allem auch im Kontext von CO₂-Besteuerungen mit der wahrgenommenen Fairness der Ausgestaltung und der konkreten Maßnahmen zusammenhängt (Fairbrother 2022; Köppl/Schratzentaller 2021; Maestre-Andrés et al. 2019). Aktuelle Umfragen zeigen außerdem, dass die Akzeptanz für ein soziales Klimageld, die sich auf die unteren Einkommensgruppen konzentriert, höher ausfällt als für eine pauschale Auszahlung (Behringer et al. 2024; Blesse et al. 2024).

Soziale Differenzierung

Vor diesem Hintergrund ist auch die Debatte um die soziale Differenzierung des Klimabonus in Österreich zu betrachten. Allgemein profitieren untere Einkommensgruppen verhältnismäßig stärker von pauschalen Transferleistungen wie dem Klimabonus, da sie einen höheren Anteil ihres Einkommens für Energie- und Mobilitätsbedürfnisse aufwenden müssen (Burger et al. 2022; Edenhofer et al. 2021; FÖS 2019; FÖS et al. 2022; Streicher/Kettner-Marx 2022).

⁶ Fairbrother (2022) weist auf ein grundlegendes Problem in der Akzeptanzforschung zu CO₂-Preisen und Rückzahlungskonzepten hin: Da wahrscheinlich viele Menschen diese relativ komplexen Instrumente nicht vollständig kennen oder alle Implikationen erfassen, können unzureichende Informationen die Antworten in Befragungen stark verfälschen. Es ist zudem schwierig, dieses Verständnis allein durch die Erklärungen im Rahmen einer Umfrage zu erreichen.

⁷ Allerdings fragen diese Studien meist nicht konkrete Maßnahmen ab, sondern allgemein nach umwelt- oder klimapositiven Projekten.

- Das Bundesministerium für Klimaschutz führt dies seit der Einführung des Klimabonus 2022⁸ als soziale Komponente des Instruments an (Parlament Österreich 2024).
- Forderungen aus Politik und Zivilgesellschaft nach einer stärkeren sozialen Staffelung⁹ werden wissenschaftlich zum Teil von Streicher/Kettner-Marx (2022) unterstützt. Sie betonen allerdings auch, dass im Gesamtkontext der „ökosozialen“ Steuerreform, die weitere Entlastungselemente umfasst, die Verteilungswirkung ausgewogen ist (Kettner-Marx et al. 2021).
- Die Gesetzesnovelle 2024 zum Klimabonus, die eine Besteuerung ab einem Einkommen von 66.612 Euro einführt, folgt einem wissenschaftlichen Vorschlag zur Erhöhung der sozialen Treffsicherheit (Humer et al. 2021; Kettner-Marx et al. 2021; Kletzan-Slamanig et al. 2022).

Regionalisierung

Die Regionalisierung des Klimabonus, für deren Einführung sich die Österreichische Volkspartei (ÖVP) während der Erarbeitung der Steuerreform stark einsetzte, um unterschiedliche Lebensrealitäten besser abzubilden,¹⁰ erlaubt eine Differenzierung nach regionalen Mobilitätsbedürfnissen.

Allerdings wird sie wegen der eingeschränkten sozialen Treffsicherheit kritisiert (Kletzan-Slamanig et al. 2022). In der öffentlichen Diskussion wurde die Regionalisierung teils als ungerecht empfunden und auch von Stimmen innerhalb der ÖVP kritisch kommentiert.¹¹

Der Österreichische Städtebund äußerte die Befürchtung, dass die Regionalisierungskomponente die Zersiedelung fördere und die Mittel besser in Maßnahmen zur Mobilitätswende investiert werden könnten (Österreichischer Städtebund 2021). Dieser Kritikpunkt wird durch wissenschaftliche Hinweise gestützt, die auf die Bedeutung eines kontinuierlichen Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs hinweisen (Kettner-Marx et al. 2021).

Ein weiterer wesentlicher Kritikpunkt ist die fehlende Differenzierung nach Wohn- und Heizbedingungen innerhalb des Klimabonus. Der Umstieg auf umweltfreundliche Heizalternativen hängt stark von strukturellen Bedingungen wie Eigentumsverhältnissen und dem Zugang zu alternativen Energieformen ab, die im aktuellen Modell des Klimabonus nicht berücksichtigt werden.¹²

⁸ 2022 noch ohne Regionalisierungskomponente, die zwar von Beginn an vorgesehen war, aber wegen der administrativ höheren Ansprüche an die Umsetzbarkeit erst 2023 eingeführt werden konnte.

⁹ Zum Beispiel die Sozialdemokratische Partei Österreichs (SPÖ), unterstützt vom Momentum-Institut, das in der ursprünglichen Ausgestaltung eine durchschnittliche Überkompensation durch den Klimabonus errechnet hat, vgl. <https://www.klimareporter.de/international/der-klimabonus-ist-sozial-treffsicher> [abgerufen am 01.11.2024].

¹⁰ Vgl. z. B. <https://www.derstandard.de/story/2000130127059/erste-details-zur-oekosozialen-steuerreform-der-regierung-kolportiert> [abgerufen am 01.11.2024] und <https://www.puls24.at/news/politik/kanzler-kurz-verteidigt-stadt-land-unterschiede-beim-klimabonus/245623> [abgerufen am 01.11.2024].

¹¹ Vgl. <https://umweltinstitut.org/energie-und-klima/meldungen/interview-klimabonus/> [abgerufen am 01.11.2024].

¹² Vgl. <https://www.moment.at/story/klimabonus-mieterinnen-gas/> [abgerufen am 01.11.2024] und <https://www.klimareporter.de/international/der-klimabonus-ist-sozial-treffsicher> [abgerufen am 01.11.2024].

2.2.3. Administrativer Aufwand

Einführungsschwierigkeiten

Die Einführung des Klimabonus in Österreich im Jahr 2022 stellte das Land vor komplexe technische und administrative Herausforderungen. Die Auszahlung wurde von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler als eines der größten Digitalisierungsprojekte Österreichs beschrieben.¹³

Beim automatisierten Datenabgleich mit dem Innenministerium kam es jedoch zu Problemen, die zu Verzögerungen bei der Auszahlung führten. Der Rechnungshof empfahl hier eine präzisere Erfassung für künftige Auszahlungen (Rechnungshof Österreich 2023).

Die Option für Gutscheine führte zu unnötig hohen Verwaltungskosten. Eine höhere Überweisungsquote wurde empfohlen. Durch die antragsfreie Gewährung des Klimabonus können Verwaltungskosten aber als überschaubar eingestuft werden; sie betragen nur 0,6 Prozent der gesamten Transferleistungssumme (Rechnungshof Österreich 2023).

Eine öffentliche Debatte entbrannte darüber, dass der Klimabonus an alle Menschen ausbezahlt wird, die seit mindestens sechs Monaten mit gültigem Aufenthaltstitel in Österreich leben. FPÖ und ÖVP trieben diese Debatte stark an.

Einführung der Regionalisierung

Die Einführung der Regionalisierung des Klimabonus im Jahr 2023 erhöhte die administrative Komplexität deutlich, etwa bei Änderungen des Wohnsitzes. Dies wurde von zunehmenden Beschwerden begleitet, da der regionale Ausgleich nach Postleitzahl und nicht nach individueller Wohnsituation vorgenommen wurde (Rechnungshof Österreich 2023). Es steht zu erwarten, dass die Abwicklungskosten durch die Regionalisierungskomponente deutlich steigen werden.

¹³ Vgl. <https://www.derstandard.de/story/3000000231672/klimabonus-faellt-hoehler-aus-und-soll-schneller-kommen>.

3

Implementierung in Deutschland



3. Implementierung in Deutschland

Die Einführung eines regional gestaffelten Klimagelds in Deutschland bietet die Möglichkeit, CO₂-Preiseinnahmen zurückzuverteilen und dabei systematische Unterschiede in der regionalen CO₂-Belastung zu berücksichtigen. Während Österreich bereits ein differenziertes Klimabonusmodell erfolgreich implementiert hat, wird in diesem Kapitel untersucht, ob ein vergleichbares Modell auf Deutschland übertragen werden könnte.

Grundlage dieser Analyse ist eine umfassende Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) und des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS), die unter anderem die Möglichkeiten und Wirkungen eines nach Einkommen oder Regionen gestaffelten Klimagelds in Deutschland untersucht.¹⁴

3.1. Gesetzlicher und politischer Rahmen in Deutschland

Seit 2021 unterliegen in Deutschland Emissionen aus Brenn- und Heizstoffen, die nicht im europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS 1) erfasst sind, ebenfalls einer nationalen CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen Emissionshandelssystems (nEHS). Die CO₂-Bepreisung ist ein zentraler Baustein, um die nationalen und europäischen Klimaziele zu erreichen: Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) legt fest, dass die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent reduziert werden müssen – ein Ziel, zu dem alle Sektoren beitragen müssen.

Die Ampelkoalition plante gemäß Koalitionsvertrag, einen sozialen Ausgleichsmechanismus (Klimageld) zu entwickeln, „um einen künftigen Preisanstieg zu kompensieren und die Akzeptanz des Marktsystems zu gewährleisten“ (Bundesregierung 2021). Eine Staffelung des Klimagelds, zum Beispiel nach regionalen oder einkommensbezogenen Merkmalen, wird im Koalitionsvertrag nicht erwähnt.

Ab voraussichtlich 2027 soll das deutsche nEHS in das EU-ETS 2 überführt werden. Im EU-ETS 2 wird der CO₂-Preis durch die Menge der verfügbaren Zertifikate (Cap) am Markt bestimmt. Prognosen zufolge könnte der CO₂-Preis bis 2030 zwischen 50 und 300 Euro pro Tonne CO₂ betragen (FÖS/Öko-Institut 2024).

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden sich im Rahmen des EU-ETS 2 grundlegend ändern und müssten bei der Ausgestaltung eines Klimagelds mitgedacht werden (vgl. FÖS/Öko-Institut 2024).

¹⁴ Die Studie wurde im Auftrag des Umweltbundesamts durchgeführt. Bach, S., Hamburg, M., Meemken, S., Merker, M., Pieper, J. (2024): Ausgestaltung einer Klimaprämie in Deutschland. Möglichkeiten und Wirkungen einer Staffelung nach Einkommen oder Regionen. Umweltbundesamt, Climate Change 45/2024 (online verfügbar, voraussichtlich ab Mai 2025).

Die Einnahmen des EU-ETS 2 fließen in zwei Kanäle:

1. Klimasozialfonds (KSF): Ein Teil der Einnahmen fließt in den KSF, der vulnerablen Haushalten und Kleinstunternehmen finanzielle Unterstützung bietet. Der Fonds der Europäischen Union verfügt von 2026 bis 2032 über ein Budget von 65 Milliarden Euro, das durch verpflichtende Beiträge der Mitgliedstaaten auf etwa 86,7 Milliarden Euro aufgestockt wird. Deutschland erhält während dieses Zeitraums daraus bis zu 5,3 Milliarden Euro, was etwa 8,2 Prozent des Gesamtfonds entspricht. Die Mittel des KSF können auch für Einkommenshilfen wie ein Klimageld verwendet werden. Allerdings ist dieser Einsatz zeitlich befristet und auf maximal 37,5 Prozent der Mittel beschränkt.

2. Weitere Einnahmenverteilung: Die restlichen Einnahmen des EU-ETS 2 werden auf Grundlage der historischen Emissionen der Jahre 2016 bis 2018 an die Mitgliedstaaten verteilt. Laut EU-Richtlinie sind zwei Verwendungszwecke dieser Mittel besonders relevant für die Finanzierung eines Klimagelds: die Unterstützung von Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen sowie nationale Klimadividendenprogramme, die nachweislich positive Umwelteffekte erzielen. Die Mittelverwendung unterliegt hierbei nicht der 37,5-Prozent-Obergrenze. Aktuell liegt jedoch noch keine abschließende Definition der EU-Kommission vor, was die Nutzungsmöglichkeiten betrifft.

Es bleibt daher offen, inwiefern ein regional oder sozial gestaffeltes Klimageld den europarechtlichen Vorgaben im Rahmen des EU-ETS 2 entspricht (FÖS/Öko-Institut 2024).

Die Vereinbarkeit mit den europarechtlichen Vorgaben zur Finanzierung eines regional gestaffelten Klimagelds ist somit zu klären, insbesondere mit Blick auf den Umweltnutzen und die erforderliche Einkommensdifferenzierung (vgl. FÖS/Öko-Institut 2024).

3.2. Regionale Differenzierung/Kategorisierung

Für die regionale Staffelung des Klimagelds müssten zunächst die rechtlichen und normativen Grundlagen geschaffen werden. Das Ziel der regionalen Staffelung wäre, relevante Unterschiede in der Belastung durch die CO₂-Bepreisung abzubilden, die sich primär durch die Verfügbarkeit von öffentlichem Nahverkehr ergeben, gegebenenfalls auch von Gas- oder Fernwärmeanschlüssen. Dabei wäre zu definieren, in welchem Umfang spezifische regionale Merkmale der Verkehrs- und Energieinfrastruktur – insbesondere das ÖPNV-Angebot oder die Fernwärmeversorgung – berücksichtigt werden sollen und wie diese gewichtet werden.

Die Staffelung des Klimagelds könnte, ähnlich wie in Österreich, auf Gemeinde- oder Postleitzahlebene erfolgen. In Großstädten und Ballungsräumen wäre eine Verfeinerung auf Bezirks- oder Stadtteilebene sinnvoll. Für spezifische Ortslagen könnte zusätzlich eine Differenzierung sinnvoll sein, insbesondere wenn einheitliche Siedlungsstrukturen die verwendeten Gebietsgrenzen überschreiten.

Als erste Grundlage für die regionale Differenzierung könnte die RegioStaR-Typologie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) dienen (siehe [Kapitel 3.4](#)). Diese Typologie, die in der vorliegenden Studie für die empirische Analyse herangezogen wird, basiert auf siedlungsstrukturellen, regionalwirtschaftlichen sowie raumplanerischen Merkmalen und berücksichtigt auch verkehrsbezogene Aspekte. Ferner verfügt Deutschland über umfangreiche Daten

zur Qualität des ÖPNV-Angebots. Zum Beispiel zeigt der ÖV-Kreise-Atlas des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) auf Kreisebene die regionale öffentliche Verkehrs-anbindung in Deutschland.¹⁵ Er erfasst Erreichbarkeitsdaten, die die Kreise nach ihrer durchschnittlichen ÖPNV-Anbindung differenzieren – von dicht vernetzten urbanen Gebieten bis zu ländlichen Regionen mit eingeschränkten Angeboten. Allerdings ist die ÖPNV-Situation vielfach innerhalb der Kreise durchaus heterogen, insbesondere in ländlichen Kreisen, aber auch innerhalb städtischer Regionen. Weitere Analysen zur CO₂-Belastung privater Haushalte und deren Mobilitätsverhalten könnten mithilfe des Mikrozensus und der Studie „Mobilität in Deutschland“¹⁶ ergänzt werden. Zusätzliche Befragungen sind ebenfalls denkbar, aber aufwendiger.

Eine transparente und nachvollziehbare Einteilung könnte eine einfache Kategorisierung in vier Stufen umfassen, wie sie auch in Österreich genutzt wird (siehe Kapitel 3.4). Allerdings birgt eine solche Einteilung das Risiko von Verzerrungen an den Grenzbereichen der Kategorien, die bei höheren Prämienbeträgen zu Missverständnissen oder Protesten führen könnten. Die geografischen Zonen sollten daher, soweit möglich, an homogenere Siedlungsstrukturen angepasst werden, auch wenn dies einen höheren administrativen Aufwand bedeutet. Inwieweit für kleinräumige Regionen (z. B. auf Postleitzahlebene) hinreichende Daten für die Kategorisierung der ÖPNV-Qualität vorliegen, wäre noch näher zu prüfen. Ebenso wäre zu analysieren, ob die vergleichsweise geringe Auflösung auf Postleitzahlebene hinreichend homogene Cluster bezüglich der Qualität der ÖPNV-Anbindung ergibt.

Grundsätzlich ist bei einer regionalen Staffelung eines Klimagelds zu beachten, dass die regionalen Belastungsunterschiede oft individuelle Faktoren widerspiegeln, die eng mit der regionalen Lage verknüpft sind. Im Vergleich zu städtischen Räumen gibt es bei Haushalten in ländlichen Räumen zumeist einerseits höhere Belastungen beim Kraftstoffverbrauch aufgrund längerer Wege bei der Mobilität und andererseits höhere Heizkosten durch Ölheizungen oder die Größe und den energetischen Zustand der Wohnungen.¹⁷ Zugleich gibt es auch im ländlichen Raum Haushalte ohne weite Arbeitswege und/oder mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und/oder mit energetisch günstigeren Wohnbedingungen, die durch ein höheres Klimageld besonders entlastet würden.

3.3. Identifikation und Auszahlungsprozesse

Für die Einführung eines Klimagelds sind zwei zentrale Kriterien entscheidend: Erstens muss gewährleistet sein, dass alle anspruchsberechtigten Personen in Deutschland ohne aufwendiges Antragsverfahren eindeutig identifiziert werden können. Zweitens sollte ein effizientes und technisch zuverlässiges Verfahren zur Auszahlung bereitstehen. Es sollte sowohl geringe Verwaltungs- als auch Befolgungskosten verursachen und sicherstellen, dass alle Berechtigten das Klimageld automatisch erhalten, ohne dass es zu Mehrfachauszahlungen kommt (Färber/Wieland 2022).

¹⁵ <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/oev-anbindung-regionen.html>.

¹⁶ Vgl. Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

¹⁷ Vgl. FÖS, DIW, Prognos (2022): Wirkung des nationalen Brennstoffemissionshandels – Auswertungen und Analysen. Grundlagen für den ersten Erfahrungsbericht der Bundesregierung gemäß § 23 BEHG im Jahr 2022. Umweltbundesamt, Climate Change 45/2022, Kapitel 4.

In Deutschland soll zur Identifikation der anspruchsberechtigten Personen die Steueridentifikationsnummer (Steuer-ID) genutzt werden. Diese ermöglicht eine eindeutige Identifikation aller Personen mit Hauptwohnsitz in Deutschland sowie steuerpflichtiger Personen ohne Meldepflicht. Ein wesentlicher Vorteil der Steuer-ID ist, dass sie zentral beim Bundeszentralamt für Steuern (BZSt) verwaltet wird und mit steuerlich relevanten Einkommensdaten verknüpft ist. Zusätzlich wurde das BZSt durch das Jahressteuergesetz 2022 ermächtigt, Kontoverbindungen zu speichern, um Auszahlungen aus öffentlichen Mitteln zu erleichtern (BMF 2023a).

Eine regionale Differenzierung des Klimagelds wäre über die Steuer-ID möglich, da die Adresse der Hauptwohnung in der BZSt-Datenbank hinterlegt ist.¹⁸

Die Auszahlung des Klimagelds könnte direkt erfolgen, idealerweise per Banküberweisung. Für Personen ohne Bankkonto wären Bargeldauszahlungen oder Gutscheine als Alternativen denkbar. Auch eine indirekte Auszahlung wäre möglich, indem die Prämie automatisch in bestehende Zahlungsstrukturen integriert wird, etwa in Form einer Erstattung von Krankenversicherungsbeiträgen. Allerdings zeigen Erfahrungen aus der Schweiz und Kanada, dass indirekte Rückerstattungen tendenziell weniger sichtbar sind (Mildenberger et al. 2022). Das ist jedoch für die Akzeptanz der Maßnahme wichtig (Burger et al. 2022).

Analog zu Österreich könnte die Auszahlung des Klimagelds einmal jährlich erfolgen, zum Beispiel im November, da jährliche Prämienbeträge in entsprechender Höhe keine unterjährigen Teilzahlungen rechtfertigen. Das Geld würde an alle zum Stichtag anspruchsberechtigten Personen ausgezahlt, wobei geregelt werden müsste, wie mit Zu- und Abwanderungen im laufenden Jahr umgegangen wird.

3.4. Verwaltungsstruktur und Umsetzbarkeit

Die Verwaltung und Auszahlung des Klimagelds sollte zentral durch das Bundeszentralamt für Steuern (BZSt) organisiert werden. Das BZSt fungiert als zentrale Koordinationsstelle, die die Steueridentifikationsnummer (Steuer-ID) mit den Bankdaten der Anspruchsberechtigten verknüpft, die Meldedaten und Bankverbindungen der Einwohner*innen regelmäßig aktualisiert und die Zahlungsaufträge weiterleitet. Die Auszahlung des Klimagelds könnte beispielsweise durch das bestehende System der Familienkasse erfolgen, da dieses in der Lage ist, mehrere Millionen Überweisungen pro Tag durchzuführen und das Klimageld an einen Großteil der Bevölkerung auszahlen (Kellner et al. 2022).

Durch die Integration in das System der Familienkasse wird das Klimageld automatisch an Eltern und deren Kinder (insgesamt ca. 26 Millionen Menschen) ausgezahlt, über denselben Zahlungsweg wie das Kindergeld. Für Rentner*innen der gesetzlichen Rentenversicherung (etwa 18 Millionen Personen) könnte die Auszahlung ebenfalls über die Familienkasse erfolgen, falls ein entsprechender Datentransfer implementiert wird. Alternativ wäre eine Auszahlung durch die Deutsche Rentenversicherung parallel zur Rentenzahlung möglich. Bei Pensionär*innen des öffentlichen Dienstes und Mitgliedern großer Versorgungswerke kann analog verfahren wer-

¹⁸ Theoretisch könnten Personen mit mehreren Wohnsitzen ihre Hauptwohnung am Standort mit dem höchsten Klimageld anmelden, selbst wenn sie dort nicht überwiegend wohnen. Obwohl dies melderechtlich unzulässig ist, erfolgen in der Praxis selten Kontrollen. Aufgrund des Aufwands und möglicher Nachteile bei anderen Verwaltungsverfahren oder Versicherungen sind jedoch keine signifikanten Umgehungsreaktionen zu erwarten, sofern das Klimageld moderat ausfällt.

den. Für andere Anspruchsgruppen, wie den zweiten Elternteil oder Personen ohne kindergeldberechtigte Kinder, ist eine gesonderte Erfassung und Ermittlung der Zahlungsdaten erforderlich. Für etwa 32 Millionen dieser Personen könnten die benötigten Kontoinformationen direkt vom BZSt in Zusammenarbeit mit den Finanzbehörden abgerufen werden.¹⁹

Der Aufwand für die Einführung und die laufende Verwaltung des Klimagelds wird wie folgt geschätzt:

- **Speicherung und Verknüpfung der Kontodaten mit der Steuer-ID:** Die einmaligen Kosten für die Speicherung und Verknüpfung von Kontodaten und Steuer-ID beim BZSt betragen etwa 26 Millionen Euro. Davon entfallen rund 20 Millionen Euro auf das BZSt und 6 Millionen Euro auf das IT-Dienstleistungszentrum der Bundesfinanzverwaltung (ITZB). Ab 2024 werden jährliche Betriebskosten von insgesamt 9,8 Millionen Euro für beide Institutionen erwartet (BMF 2023b).
- **Übermittlung der Kontodaten an das BZSt:** Bei der Übermittlung von Zahlungsdaten aus den Systemen der Familienkasse sowie von Rentenversicherungen und Versorgungsträgern entstehen einmalige Kosten von circa 70 Millionen Euro.²⁰
- **Erfassung neuer Zahlungsdaten:** Für die Speicherung und Verknüpfung der Zahlungsinformationen von Personen ohne bisher erfasste Kontodaten (ca. 8 Millionen Personen) fallen voraussichtlich einmalige Kosten von rund 31 Millionen Euro an.²¹
- **Betriebskosten für die Auszahlung:** Wird die bestehende Infrastruktur der Familienkasse genutzt, kann der Aufwand für die Auszahlung des Klimagelds gering gehalten werden (Kellner et al. 2022). Hierfür entstehen schätzungsweise einmalige Kosten von etwa 21 Millionen Euro.²² Zusätzlich könnten für den laufenden Betrieb der Zahlungs- und Servicedienstleistungen der Familienkasse jährliche Kosten in ähnlicher Größenordnung anfallen.

¹⁹ Minderjährigen würde das Klimageld analog zum Kindergeld dem Elternteil ausgezahlt, der das Kindergeld erhält. Für Volljährige erfolgt die direkte Auszahlung unabhängig von der Kindergeldregelung, auch wenn sie weiterhin unter bestimmten Voraussetzungen kindergeldberechtigt sind (z. B. während der Ausbildung oder bei Behinderung). Es müsste festgelegt werden, ob das Klimageld auch für im Ausland lebende Kinder gezahlt wird, sofern deren Eltern in Deutschland steuerpflichtig sind und diese die Voraussetzungen für das Kindergeld erfüllen.

²⁰ Die Schätzung basiert auf der Anzahl betroffener Konten sowie der Komplexität der Datenübermittlung. Es wurden durchschnittlich 1,50 Euro pro Konto für 46 Millionen Personen angesetzt. Für eine detailliertere Kalkulation des Aufwands und der Kosten müssten die betreffenden Institutionen mit einer genauen Untersuchung beauftragt werden.

²¹ Zur Orientierung bei der Aufwandsschätzung dient der Rundfunkbeitragsservice als Referenz. Dieser verfügt über die Infrastruktur, um Briefe an Personen ohne Beitragskonto zu versenden, und ermöglicht eine Onlineantwort oder frankierte Rücksendung. Die Verwaltungskosten beliefen sich 2022 auf durchschnittlich 3,88 Euro pro Beitragskonto (ARD et al. 2023).

²² Die Schätzung geht davon aus, dass die Kosten pro Zahlung mit steigender Transaktionsanzahl sinken, da sich Fixkosten auf mehr Transaktionen verteilen. Für diese Kalkulation wurde ein Durchschnittswert von 0,25 Euro pro Zahlung angenommen.

Die Umsetzung eines regional differenzierten Klimagelds erfordert zunächst die Konzeption und Erstellung einer regionalen Kategorisierung aller Gemeinden, Postleitzahlbezirke und gegebenenfalls feinere geografische Einheiten. Für diese Konzeption und den Aufbau des Systems wird vorläufig und als ungefähre Größenordnung ein einmaliger Kostenaufwand von bis zu 2 Millionen Euro sowie ein Zeitaufwand von etwa zwei Jahren abgeschätzt.²³

Die administrative Umsetzung der regionalen Differenzierung des Klimagelds würde zunächst den Aufbau der notwendigen Datengrundlage erfordern, danach aber nur geringen zusätzlichen Aufwand verursachen. Eine regelmäßige Aktualisierung der regionalen Kategorisierung, vor allem im Hinblick auf die Verfügbarkeit des ÖPNV, wäre allerdings erforderlich. Es wird empfohlen, diese Anpassungen etwa alle fünf Jahre vorzunehmen, was jedoch mit einem überschaubaren Kostenaufwand in einer ungefähren Größenordnung von unter 1 Million Euro verbunden ist.²⁴

Zusammenfassend wird der Gesamtaufwand für die Konzeption, Umsetzung und laufende Verwaltung eines regional differenzierten Klimagelds in der Einführungsphase auf einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag geschätzt. Die jährlichen Betriebskosten sollten nach Implementierung des Systems gering bleiben.

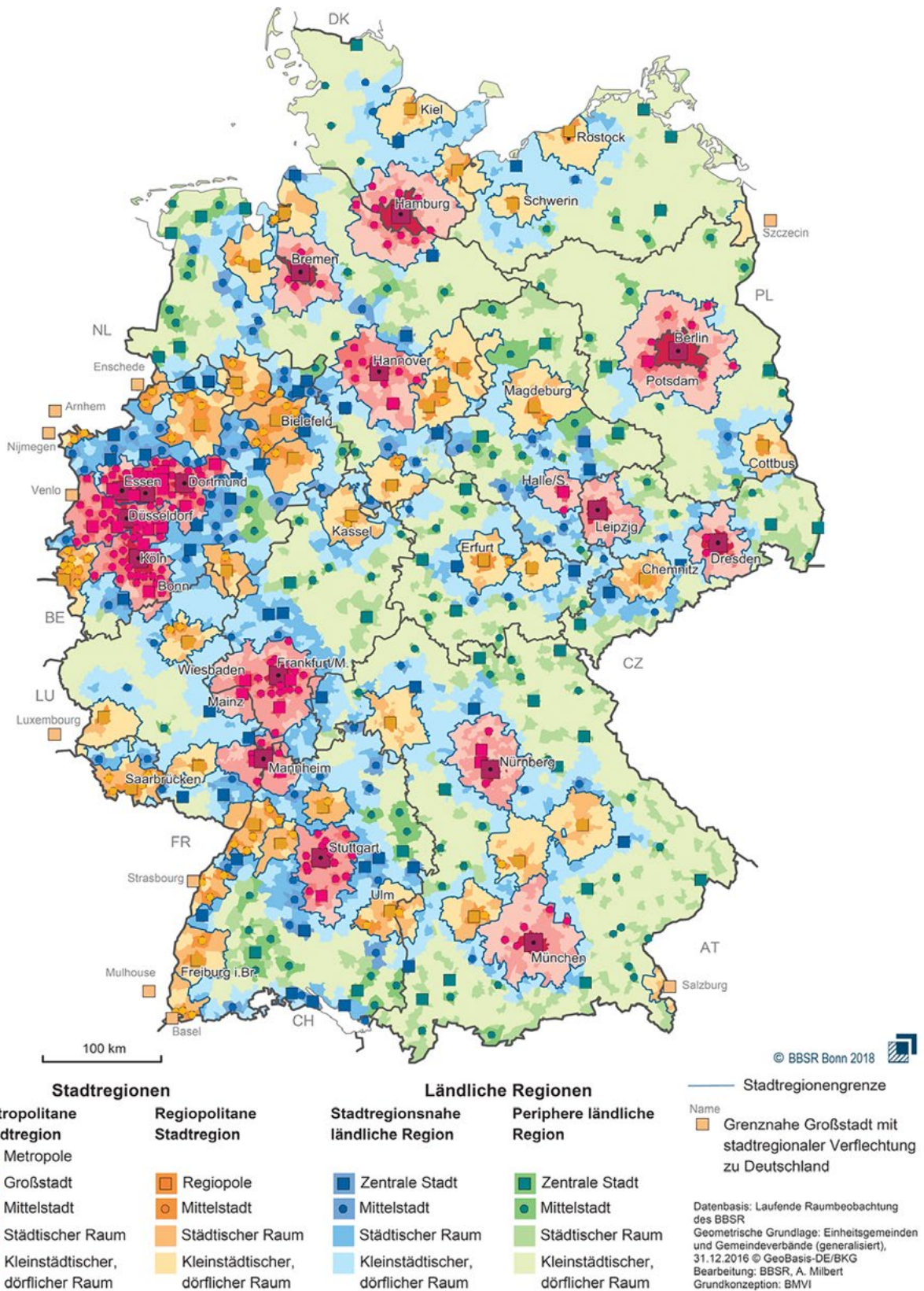
3.5. Verteilungseffekte

Für die empirische Analyse der regionalen Staffelung des Klimagelds wird die regionale Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) herangezogen. Diese Typologie dient als Grundlage, um eine erste Annäherung an eine mögliche regionale Differenzierung des Klimagelds zu ermöglichen.

²³ Der Aufwand für die Umsetzung hängt stark davon ab, inwieweit auf bestehende regional- und verkehrsstatistische Informationssysteme zurückgegriffen werden kann, die ausreichend nach örtlichen Gegebenheiten differenziert sind und die für die normativen Vorgaben erforderlichen Informationen bereitstellen. In Deutschland sollte dies grundsätzlich gegeben sein (vgl. Kapitel 3.2). Daher sollten die Kosten für die Konzeption und die informationstechnische Umsetzung der regionalen Kategorisierung unter 1 Million Euro liegen. Teurer und zeitaufwendiger wird es, wenn zusätzliche Daten erhoben oder Befragungen durchgeführt werden müssen. Für eine detailliertere Kalkulation des Aufwands und der Kosten müssten die betreffenden Institutionen mit einer genauen Untersuchung beauftragt werden.

²⁴ Für eine detaillierte Aufwands- und Kostenschätzung müssten auch hier die betreffenden Institutionen beauftragt werden.

Abbildung 2 Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR17)



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) (letzte Aktualisierung: Dezember 2021).

Im Rahmen der Mikrosimulationsanalysen, die auf Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) basieren, berechnen wir die durchschnittlichen finanziellen Belastungen durch die CO₂-Bepreisung, die mit 65 Euro pro Tonne CO₂ angesetzt wird, also dem Preisniveau, das für das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) in Deutschland im Jahr 2026 erreicht werden dürfte. Die Ergebnisse werden nach den 17 verschiedenen Raumtypen der RegioStaR-Klassifikation (RegioStaR 17) ausgewertet. Sie zeigen signifikante und plausible Unterschiede bei den Belastungen innerhalb der vier zusammengefassten Regionstypen (RegioStaR 4): Metropolitane Stadtregion, Regiopolitane Stadtregion, Stadtnahe ländliche Region und Periphere ländliche Region. Da sich die Belastungsunterschiede innerhalb dieser Gruppen ähneln, fassen wir die 17 Raumtypen zu diesen vier übergeordneten Kategorien zusammen. Dabei ist zu beachten, dass die Raumtypologie des RegioStaR die Verfügbarkeit des ÖPNV nicht explizit berücksichtigt. Bei einer Umsetzung des österreichischen Modells beziehungsweise einer besonderen Gewichtung der ÖPNV-Verfügbarkeit oder der Energieinfrastruktur müssten dafür flächendeckende Datengrundlagen geschaffen werden. Dies konnte bei der Modellierung nicht abgebildet werden.

Tabelle 5 Kategorisierung der regionalstatistischen Raumtypologie

Kategorie	Beschreibung	Kategorie RegioStaR 17
Kategorie 1	Großstädte, zentrale Städte ¹⁾	111, 112, 121, 211, 221
Kategorie 2	Mittelstädte	113, 123, 213, 223
Kategorie 3	Städtische Räume	114, 124, 214, 224
Kategorie 4	Kleinstädtische, dörfliche Räume	115, 125, 215, 225

1) einschließlich Metropolen und Regiopolen

Quelle: Eigene Darstellung

In Tabelle 6 werden die Verteilung der Haushalte sowie die durchschnittlichen Belastungen privater Haushalte bei einem CO₂-Preis von 65 Euro je Tonne in diesen vier Regionstypen dargestellt. Die Belastungen werden sowohl in absoluten Werten (Euro pro Jahr und Person) als auch relativ zum Haushaltsnettoeinkommen ausgewiesen.

Tabelle 6 Belastungen privater Haushalte durch den nationalen Emissionshandel¹⁾ bei einem CO₂-Preis von 65 je Tonne nach Regionalkategorien²⁾

Regionalkategorie	Anteil Haushalte	Belastung durch einen CO ₂ -Preis von 65 Euro je Tonne ¹⁾			
		Euro/Jahr je Person	Prozent insgesamt	Prozent Haushaltsnettoeink.	Prozent insgesamt
1 Großstädte, zentrale Städte	40,9	120	79,7	0,5	77,6
2 Mittelstädte	17,0	151	100,1	0,6	101,4
3 Städtische Räume	21,9	172	113,9	0,7	114,3
4 Kleinstädtische, dörfliche Räume	20,2	183	121,3	0,8	125,6
Insgesamt	100,0	151	100,0	0,6	100,0

1) Einschließlich Mehrwertsteuer. Energieverbrauch und Einkommen fortgeschrieben auf 2024.
 2) Zusammenfassung auf Grundlage der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMDV.
 Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP), v37.

Betrachtet man die Belastungen in Relation zum Bundesdurchschnitt, zeigt sich, dass Haushalte in Großstädten und zentralen Städten mit etwa 78 Prozent des bundesweiten Durchschnitts belastet werden. In Mittelstädten liegen die Belastungen mit 102 Prozent knapp über dem Durchschnitt, während sie in städtischen Räumen bei 114 Prozent und in kleinstädtischen und dörflichen Räumen bei 126 Prozent des Durchschnitts liegen.²⁵

Auf Basis dieser relativen Unterschiede wird das Klimageld entsprechend den Regionstypen gestaffelt. Ausgehend von einem bundesweiten Durchschnitt von 124,09 Euro pro Person und Jahr,²⁶ erhalten Haushalte in Großstädten und zentralen Städten ein Klimageld von 96 Euro (78 Prozent des Durchschnitts). Haushalte in Mittelstädten erhalten 126 Euro, in städtischen Räumen 142 Euro und in kleinstädtischen, dörflichen Regionen 156 Euro (vgl. [Tabelle 7](#)).

Diese Staffelung des Klimagelds weist Ähnlichkeiten mit der Regelung in Österreich auf, wobei die Bandbreite in Deutschland geringer ausfällt. In kleinstädtischen und dörflichen Räumen liegt das Klimageld 63 Prozent höher als in Großstädten und zentralen Städten. In Österreich verdoppelt sich hingegen der Klimabonus zwischen den verschiedenen Regionstypen (vgl. [Tabelle 2](#)).

²⁵ Weitere steuer- und sozialpolitische Maßnahmen, die eine regionale Dimension wie etwa die Entfernungspauschale haben, werden hier nicht berücksichtigt.

²⁶ Bei einem CO₂-Preis von 65 Euro pro Tonne werden die Einnahmen aus dem Emissionshandel für die Sektoren Gebäude und Verkehr auf insgesamt 18,3 Milliarden Euro geschätzt. Diese Schätzung basiert auf dem prognostizierten Energieverbrauch im Jahr 2024. Die Verteilung der Einnahmen gliedert sich wie folgt: 10,4 Milliarden Euro entfallen auf private Haushalte, 0,9 Milliarden Euro auf den Staatssektor und 7,0 Milliarden Euro auf Unternehmen. Zusätzlich werden 1,9 Milliarden Euro an Mehreinnahmen durch die Mehrwertsteuer erwartet (vgl. DIW/FÖS 2024). Wird die Belastung der privaten Haushalte vollständig und gleichmäßig rückverteilt, ergibt sich ein Klimageld von 124,09 Euro pro Person im Jahr.

Tabelle 7 Aufteilung des Klimagelds nach Regionskategorien

Kategorie	Beschreibung	Höhe Klimageld
Kategorie 1	Großstädte und zentrale Städte	96 Euro
Kategorie 2	Mittelstädte	126 Euro
Kategorie 3	Städtische Räume	142 Euro
Kategorie 4	Kleinstädtische, dörfliche Räume	156 Euro

Quelle: Eigene Darstellung

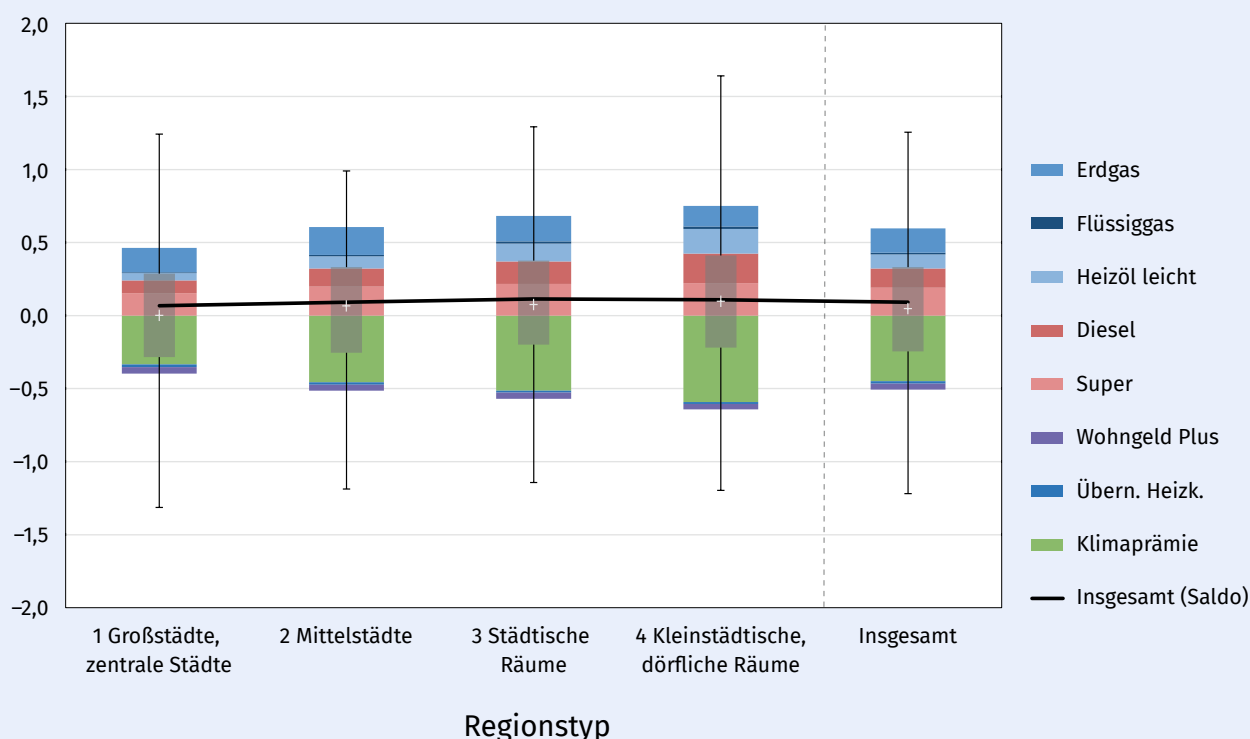
Abbildung 3 zeigt die Verteilungswirkungen eines regional differenzierten Klimagelds auf private Haushalte, basierend auf den jeweiligen Regionskategorien. Ohne eine Rückverteilung der Einnahmen durch ein Klimageld sind Haushalte in ländlicheren Regionen im Durchschnitt stärker von der CO₂-Bepreisung betroffen als Haushalte in städtischen Gebieten. Diese höheren Belastungen in den weniger urbanisierten und ländlichen Regionen werden durch das angepasste Klimageld im Durchschnitt ausgeglichen.

Dennoch bleibt eine erhebliche Streuung der Nettobelastungen innerhalb der verschiedenen Regionskategorien bestehen, insbesondere in kleinstädtischen und dörflichen Räumen, was in den grau dargestellten „Box-Whisker-Plots“²⁷ deutlich wird. Diese Streuungen ergeben sich aus Unterschieden in den Lebensgewohnheiten der Haushalte, wie zum Beispiel Arbeits- und Freizeitwege, Fahrzeugbesitz, Heizungsart sowie Größe und energetischer Zustand der Wohngebäude. Diese Faktoren variieren naturgemäß auch innerhalb der einzelnen Regionskategorien erheblich.²⁸

²⁷ Die Box kennzeichnet den Bereich, in dem die mittleren 50 % der Daten liegen. Eine lange Box zeigt eine große Streuung der Daten an. Der Median wird hier als weißes Kreuz in die Box eingezeichnet. Dieses teilt das gesamte Diagramm in zwei Hälften, in denen jeweils 50 % der oberen und der unteren Werte liegen.

²⁸ Vgl. auch die Analysen von Endres (2023).

Abbildung 3 Belastungen und Entlastungen der privaten Haushalte durch den nationalen Emissionshandel¹⁾ nach Regionskategorien²⁾ (CO₂-Preis 65 Euro pro Tonne, Klimageld von 124,09 Euro pro Person regional differenziert; in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens)



1) Einschließlich Mehrwertsteuer. Energieverbrauch und Einkommen fortgeschrieben auf 2024.

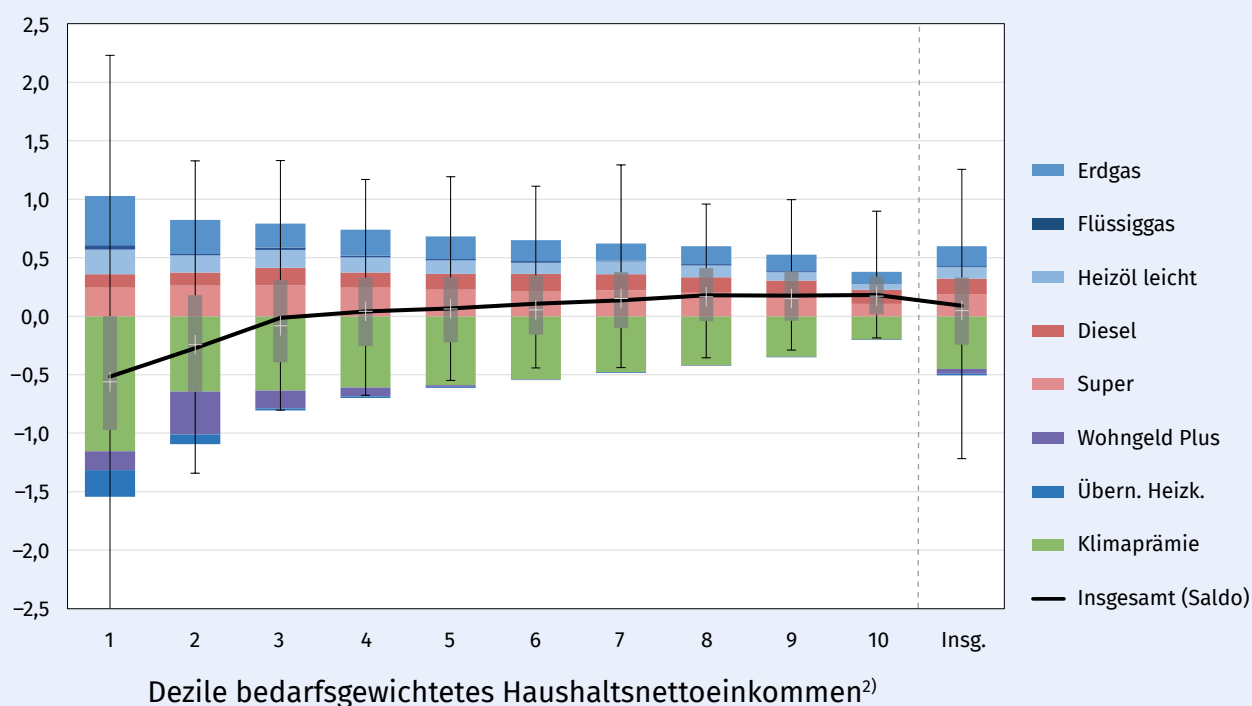
2) Zusammenfassung auf Grundlage der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMDV.

Für insgesamt: Box-Plot: 25% bis 75%-Perzentil. Whisker-Plot: 2,5% bis 97,5%-Perzentil. +: Median, 50%-Perzentil.

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

Eine Analyse der Auswirkungen des regional gestaffelten Klimagelds auf die bundesweite Einkommensverteilung bestätigt bekannte Muster: Ohne Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung sind einkommensschwache Haushalte überproportional belastet. Die CO₂-Bepreisung wirkt somit regressiv. Durch die Rückverteilung der CO₂-Preiseinnahmen in Form eines regional differenzierten Klimagelds kehrt sich dieser Effekt jedoch um und Haushalte in den unteren drei Einkommensdezilen werden im Durchschnitt entlastet, was zu einer progressiven Verteilungswirkung führt. Im ersten Einkommensdezil bedeutet dies eine durchschnittliche Entlastung von knapp 0,6 Prozent des Nettoeinkommens. Trotz dieser positiven Effekte bleibt jedoch eine erhebliche Streuung der Belastungen und Entlastungen innerhalb der Einkommensdezile bestehen, insbesondere im ersten Dezil (vgl. [Abbildung 4](#)).

Abbildung 4 Belastungen und Entlastungen der privaten Haushalte durch den nationalen Emissionshandel 2026¹⁾ (CO₂-Preis 65 Euro pro Tonne, Klimageld von durchschnittlich 124,09 Euro pro Person regional differenziert; in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens)



1) Einschließlich Mehrwertsteuer. Energieverbrauch und Einkommen fortgeschrieben auf 2024.
 2) Zusammenfassung auf Grundlage der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMDV.
 Für insgesamt: Box-Plot: 25% bis 75%-Perzentil. Whisker-Plot: 2,5% bis 97,5%-Perzentil. +: Median, 50%-Perzentil.
 Quelle: Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP), v37.

Im Vergleich zu einem einheitlichen Pro-Kopf-Klimageld ergeben sich keine signifikanten Unterschiede. Der Anteil der Haushalte in den unteren beiden Einkommensdezilen, die netto mit mehr als 0,5 Prozent ihres Einkommens belastet werden, bleibt bei 15 Prozent. Die Auswirkungen auf die Einkommensungleichheit sowie die Armutsrisikoquote sind minimal.²⁹

Die Staffelung des Klimagelds nach Regionen kann zwar die durchschnittlichen Belastungsunterschiede zwischen den Regionen ausgleichen. Es bleiben jedoch weiterhin viele Haushalte mit höheren Nettobelastungen oder -entlastungen bestehen. Die Anzahl der Härtefälle, die über das Klimageld hinaus weitere Hilfen benötigen, ändert sich nicht nennenswert. Sie verlagert sich von den ländlicheren in die städtischeren Räume. Analog gibt es mehr Haushalte mit höheren Nettoentlastungen auf dem Land. Vermutlich wird auch eine wie in Österreich differenzierte regionale Staffelung unter stärkerer Berücksichtigung der Verkehrsanbindung und der ÖPNV-Verfügbarkeit an diesem Ergebnis nicht viel ändern.

²⁹ Vgl. Bach, S., Hamburg, M., Meemken, S., Merker, M., Pieper, J. (2024): Ausgestaltung einer Klimaprämie in Deutschland. Möglichkeiten und Wirkungen einer Staffelung nach Einkommen oder Regionen. Umweltbundesamt, Climate Change 45/2024 (online verfügbar, voraussichtlich ab Mai 2025).

Eine Auswertung der Anteile von Haushalten mit höheren Belastungen und Entlastungen illustriert diese Zusammenhänge (vgl. [Tabelle 8](#)). Interessant ist dabei insbesondere die Streuung der potenziellen Härtefälle nach Regionen bei einem einheitlichen Klimageld. Ausgehend vom nationalen Durchschnitt von 16,3 Prozent der Haushalte mit Nettobelastungen von mehr als 0,5 Prozent des Nettoeinkommens liegt dieser Anteil in den Großstädten und zentralen Städten nur bei 11 Prozent, in den ländlichen Räumen dagegen bei knapp 30 Prozent. Die regionale Differenzierung des Klimagelds ändert diese Verteilung zugunsten der ländlichen Räume und zulasten der Großstädte und zentralen Städte. Immerhin sinkt damit die Variation zwischen den Regionen. Dies kann von Vorteil sein für regionalökonomische und -politische Herausforderungen, gegebenenfalls auch für die politische Akzeptanz der Klimapolitik. Für die sozialpolitischen Herausforderungen der CO₂-Bepreisung bringt eine regionale Staffelung des Klimagelds dagegen keine grundlegende Verbesserung der Härtefallproblematik.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Verteilungseffekte auf Basis des prognostizierten Energieverbrauchs im Jahr 2024 statisch abgeschätzt wurden. Mittel- und langfristig wird die Dekarbonisierung der Beheizung und des Verkehrs fortschreiten, wozu die Lenkungswirkungen der CO₂-Bepreisung sowie von Förderprogrammen und weiteren klimapolitischen Instrumenten maßgeblich beitragen. Das führt dazu, dass die Anzahl der Haushalte mit Nettobelastungen und der Härtefälle zurückgeht, falls es gelingt, bestehende Hemmnisse zu überwinden. Dabei können sich Verteilungswirkungen auch zwischen den Einkommensgruppen verschieben (FÖS/Öko-Institut 2024). Ferner können sich die Verteilungswirkungen leicht verändern, wenn bei der Regionalisierung des Klimagelds die ÖPNV-Verfügbarkeit oder die Energieinfrastruktur stärker berücksichtigt werden.

Es bleibt allerdings die zentrale Schlussfolgerung, dass eine regionale Differenzierung des Klimagelds die unterschiedlichen Belastungen der CO₂-Bepreisung nicht zielgenauer abfedern kann. Weitere Alternativen sind in diesem Zusammenhang eine stärkere Staffelung des Klimagelds nach dem Einkommen (DIW/FÖS 2024) sowie gezieltere Kompensationsinstrumente für Raumwärme und Mobilität (vgl. folgendes [Kapitel 4](#)).

Tabelle 8 Verteilungswirkungen des nationalen Emissionshandels bei einem CO₂-Preis von 65 Euro pro Tonne und durch Sozialleistungen sowie ein einheitliches und regional differenziertes Klimageld¹⁾ nach Regionskategorien²⁾

	Regionskategorie				Insgesamt
	1	2	3	4	
	Großstädte, zentrale Städte	Mittelstädte	Städtische Räume	Kleinstädt., dörfliche Räume	
CO₂-Preis 65 Euro je Tonne, einheitliche Klimaprämie von 124,09 Euro je Person und Jahr					
Anteil entlastete Haushalte (in Prozent) mit Erhöhung Haushaltsnettoeinkommen					
> 0,5 Prozent	19,7	12,2	9,5	6,7	13,6
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	31,0	19,9	16,3	10,8	22,0
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	53,7	42,5	38,7	27,0	44,7
Anteil belastete Haushalte (in Prozent) mit Senkung Haushaltsnettoeinkommen					
> 0,5 Prozent	10,1	16,4	19,7	26,0	16,5
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	11,1	16,1	20,9	26,2	17,0
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	10,7	14,6	21,6	29,6	16,3
> 1,0 Prozent	3,1	2,5	5,7	7,6	4,4
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	4,1	3,2	6,8	10,6	5,8
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	5,7	3,9	10,5	15,2	7,9
CO₂-Preis 65 Euro je Tonne, regional differenzierte Klimaprämie von durchschn. 124,09 Euro je Person und Jahr					
Anteil entlastete Haushalte (in Prozent) mit Erhöhung Haushaltsnettoeinkommen					
> 0,5 Prozent	13,8	12,6	11,4	10,8	12,4
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	21,9	20,3	19,1	17,1	20,0
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	45,2	43,2	41,6	34,5	42,3
Anteil belastete Haushalte (in Prozent) mit Senkung Haushaltsnettoeinkommen					
> 0,5 Prozent	13,9	16,4	16,3	20,3	16,0
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	14,9	16,3	16,5	20,8	16,5
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	13,9	14,2	17,8	25,5	16,7
> 1,0 Prozent	3,7	2,4	5,1	5,9	4,3
darunter untere 60 Prozent der Haushalte	4,9	3,0	5,8	8,2	5,6
darunter untere 20 Prozent der Haushalte	6,7	3,5	9,5	13,7	8,1

1) Einschließlich Mehrwertsteuer. Energieverbrauch und Einkommen fortgeschrieben auf 2024.

2) Zusammenfassung auf Grundlage der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMDV.

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

4

Alternative, „fokussierte“ Kompensationsinstrumente



4. Alternative, „fokussierte“ Kompensationsinstrumente

Die CO₂-Bepreisung ist ein zentrales Instrument zur Erreichung der Klimaziele in Deutschland und der EU. Ihre Ausweitung bringt jedoch soziale Herausforderungen mit sich, die durch geeignete Maßnahmen abgefedert werden sollen. Wie das vorherige Kapitel zeigt, ist eine zielgenaue Entlastung nach wie vor schwierig, da unterschiedliche Lebensrealitäten und Belastungen bestehen. Die Einführung eines Klimagelds bleibt zudem auch aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten über die Mittelverwendung aus dem EU-ETS 2 sowie begrenzter Bundeshaushaltsmittel umstritten.

Um soziale Härten durch steigende CO₂-Preise zu vermeiden, ist es notwendig, alternative Kompensationsinstrumente zu prüfen. Diese Instrumente sollten darauf abzielen, vor allem vulnerable Haushalte – also solche mit niedrigem Einkommen und hoher Energiekostenbelastung – gezielt zu entlasten. Dies hätte auch den Vorteil, dass für gezielte Kompensationen weniger öffentliche Mittel benötigt würden. Somit stünden aus dem Aufkommen aus der CO₂-Bepreisung mehr Mittel für andere Maßnahmen wie etwa die Förderung von CO₂-Minderungsmaßnahmen zur Verfügung, zum Beispiel über gezielte Programme für einkommensschwache Haushalte.

Dieses Kapitel untersucht daher alternative, zielgerichtete Kompensationsmaßnahmen, die vulnerable Haushalte zusätzlich oder anstelle eines pauschalen Klimagelds unterstützen könnten. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Ansätzen, die regionale und einkommensbezogene Unterschiede im Energie- und Mobilitätsbedarf berücksichtigen. Die vorgestellten Maßnahmen bieten einen Ansatzpunkt für eine vertiefte Diskussion und bedürfen einer weiteren Ausarbeitung.

Im Folgenden werden dargestellt:

- Die Kompensation der Heizkosten im Rahmen des Wohngelds sowie damit verbundene Herausforderungen
- Die Kompensation der berufsbedingten Mobilitätskosten über eine reformierte (regional differenzierte) Entfernungspauschale
- Die Kompensation privater Mobilitätskosten über eine neue „Alltagsmobilitätsprämie“, die einkommensabhängig und regional differenziert gewährt werden könnte
- Die skizzierten Handlungsoptionen beziehen sich dabei auf Maßnahmen für erwerbstätige Haushalte mit geringem Einkommen. Zusätzlich müssten auch die Sozialleistungen für Haushalte im Bereich Grundsicherung überprüft und angepasst werden, etwa beim Bedarf für Unterkunft und Heizung oder den Mobilitätskosten im Regelbedarf.

Es ist letztlich eine politische Entscheidung, wo die Prioritäten für die Verwendung von Einnahmen aus dem CO₂-Preis liegen sollen und ob die finanzielle Kompensation wie beim Klimageld eher flächendeckend oder fokussiert gewährt werden soll. Entscheidende Faktoren sind dabei unter anderem die Akzeptanz in der Bevölkerung und der finanzielle Handlungsspielraum bei öffentlichen Mitteln.

Erneut sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass die Kostenkompensation nur ein begleitendes Instrument zur Transformation von Mobilität und Wohnen hin zur vollständigen Vermeidung und Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen sein kann. Der wichtigste Hebel, um vulnerable Haushalte vor den steigenden CO₂-Kosten zu schützen, ist, bezahlbare klimaneutrale Mobilitätsoptionen und Gebäude zu schaffen.

4.1. Kompensation im Rahmen des Wohngelds

Beim Wohngeld wird seit 2021 die CO₂-Bepreisung im Rahmen einer Heizkostenkomponente berücksichtigt. Diese ist als Pauschale nach Anzahl der Haushaltsmitglieder gestaffelt und wird bei einer Erhöhung des CO₂-Preises angepasst. Ferner wurde im Zuge der Energiekrise 2022/23 eine dauerhafte Heizkostenkomponente eingeführt.

Fallstudien zu ausgewählten Haushaltstypen zeigen für den geltenden Rechtsstand 2024, dass die CO₂-Bepreisungs- und die Klimakomponente des Wohngelds die Belastungswirkungen der CO₂-Bepreisung von 45 Euro pro Tonne einschließlich Mehrwertsteuer gut ausgleichen (vgl. [Tabelle 9](#)).

Bei energetisch ungünstigen Wohnungen mit einem Heizenergiebedarf von 190 Kilowattstunden pro Quadratmeter und Jahr sowie Ölheizungen werden die Mehrbelastungen vor Berücksichtigung der CO₂-Kostenaufteilung allerdings nur teilweise aufgefangen. Mit Berücksichtigung der CO₂-Kostenaufteilung bei Mieter*innen wird wahrscheinlich auch für diese eine wirksame Entlastung erreicht. Bei den gewählten Fallkonstellationen mit hohem Energiebedarf müssen die Mieter*innen bei Erdgasheizungen nur 50 Prozent der CO₂-Kosten übernehmen, bei Ölheizungen nur 20 Prozent. Allerdings ist nicht sicher, ob die Kostenaufteilung auch tatsächlich angewendet wird oder die Vermieter*innen sie durch Mieterhöhungen oder weniger Erhaltungsaufwand kompensieren. Ferner gibt es unter den potenziell Wohngeldberechtigten auch Wohneigentümer*innen: etwa Rentner*innen mit geringen Alterseinkünften im unsanierten Eigenheim aus den 1960er-/70er-Jahren, soweit die Vermögensprüfung dies nicht ausschließt.

Tabelle 9 Entlastungswirkungen der CO₂-Preis- und Klimakomponente beim Wohngeld für Beispielhaushalte

	Single, Arbeitslose/r, Rentner/in	Allein- erziehende, 2 Kinder	Rentner- Paar	Gering- verdiener-Paar, 2 Kinder
Simulation Wohngeld				
Bruttoeinkommen, Euro/Jahr	15.300	34.000	18.000	34.000
Bruttoeinkommen, Euro/Monat	1.275	2.833	1.500	2.833
Pauschalierte Abzüge, Prozent	0 %	30 %	10 %	30 %
Freibetrag u. ä., Euro/Monat	0	110	0	110
Gesamteinkommen, Euro/Monat	1.275	1.873	1.350	1.873
Geltendes Recht 2024				
Miete/Wohnkost., bruttokalt, Euro/Monat	460,00	664,00	557,60	774,40
Heizkostenkomponente, Euro/Monat	110,40	170,20	142,60	197,80
Miete/Wohnkost., bruttowarm, Euro/Monat	570,40	834,20	700,20	972,20
Höchstbetrag (Mietenstufe VI), Euro/Monat	570,40	834,20	700,20	972,20
<i>Monatliches Wohngeld, Euro/Monat</i>	<i>94,00</i>	<i>259,00</i>	<i>282,00</i>	<i>544,00</i>
Ohne CO₂-Bepreisungs- und Klimakomponente				
Miete/Wohnkost., bruttokalt, Euro/Monat	460,00	664,00	557,60	774,40
Heizkostenkomponente, Euro/Monat	96,00	148,00	124,00	172,00
Miete/Wohnkost., bruttowarm, Euro/Monat	556,00	812,00	681,60	946,40
Höchstbetrag (Mietenstufe VI), Euro/Monat	556,00	812,00	681,60	946,40
<i>Monatliches Wohngeld, Euro/Monat</i>	<i>87,00</i>	<i>248,00</i>	<i>272,00</i>	<i>527,00</i>
Veränderung Wohngeld, Euro/Monat	7,00	11,00	10,00	17,00
Simulation CO₂-Bepreisung				
Wohnfläche, m ²	48	74	62	86
Mittlerer Energiebedarf (130 kWh/m ² /a), kWh	6.240	9.620	8.060	11.180
Kosten CO ₂ -Bepreisung (einschl. Mehrwertsteuer)				
<i>Erdgas, Euro/Monat (70%-Mieteranteil*)</i>	5,09	7,84	6,57	9,11
<i>Heizöl, Euro/Monat (50%-Mieteranteil*)</i>	7,42	11,44	9,58	13,29
Höherer Energiebedarf (190 kWh/m ² /a), kWh	9.120	14.060	11.780	16.340
Kosten CO ₂ -Bepreisung (einschl. Mehrwertsteuer)				
<i>Erdgas, Euro/Monat (50%-Mieteranteil*)</i>	7,43	11,46	9,60	13,32
<i>Heizöl, Euro/Monat (20%-Mieteranteil*)</i>	10,84	16,72	14,01	19,43
Nachrichtlich:				
Grenzentlastung Wohnkosten, Prozent	41,8	34,9	57,3	66,5

* Anteil Mieter bei CO₂-Kostenaufteilung

Grundsätzlich bietet das Wohngeld die Möglichkeit, steigende Kostenbelastungen durch die CO₂-Bepreisung in Haushalten mit geringem Einkommen abzufedern. Zu diskutieren wäre, inwiefern der Kreis der Anspruchsberechtigten sowie die Einkommensgrenze bei stark steigendem CO₂-Preis ausgeweitet werden sollten. Allerdings gibt es auch beim Wohngeld eine Reihe von Herausforderungen zu beachten:

- Ähnlich wie beim Klimageld gilt auch beim Wohngeld, dass durch die notwendige Pauschalierung einzelne Härtefälle – wie etwa Haushalte mit energetisch ungünstigen Wohnungen und Ölheizungen – nicht vollständig kompensiert werden können. Dadurch bleiben Belastungen bestehen, die bei Haushalten mit niedrigem Einkommen ein sozialpolitisches Problem darstellen können. Die Pauschale hat andererseits den Vorteil, dass Anreize zum Energiesparen erhalten bleiben. Als Mittelweg wäre zu prüfen, wie aufwendig eine Differenzierung des Wohngelds nach dem energetischen Zustand der Wohnung wäre, etwa als „Klimabonus bei den Kosten der Unterkunft“ (Öko-Institut 2021). Das gleiche Problem entsteht bei zusätzlichen Hilfsprogrammen, mit denen man Betroffenen die Möglichkeit eröffnet, ihre besondere Situation nachzuweisen. Viele infrage kommende Haushalte werden dadurch nicht erreicht. Der damit verbundene Beantragungsaufwand wirkt auf viele Haushalte abschreckend.
- Das Wohngeld wird häufig nicht in Anspruch genommen. Ältere Schätzungen kommen auf mehr als 50 Prozent der potenziell leistungsberechtigten Haushalte (Bruckmeier/Wiemers 2018). Im Zuge der Wohngeld-Plus-Reformen der letzten Jahre wurde der Kreis der Leistungsberechtigten deutlich ausgeweitet (BMWSB 2024; Wulfers 2024). Dadurch haben sich die Fallzahlen seit 2019 mehr als verdoppelt (Statistisches Bundesamt 2024a), die Ausgaben fast vervierfacht (Statistisches Bundesamt 2024b). Dies könnte Gruppen von „vulnerablen“ Haushalten mit niedrigem Einkommen stärker erreicht haben. Hier wären gegebenenfalls regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen sinnvoll, um die Leistung noch bekannter zu machen. Zudem sollten Antragsverfahren vereinfacht werden.
- Das zentrale Problem bleibt, dass der Wohngeldantrag recht aufwendig ist – im Gegensatz zu einem pauschal und antragslos ausgezahlten Klimageld. Auf einem elfseitigen Formular sind zahlreiche detaillierte Angaben über Haushaltszusammensetzung, Einkommen und Vermögen der Haushaltsmitglieder sowie das Wohnverhältnis und die Wohnungskosten zu machen.³⁰ Diese Angaben müssen überprüft werden. Ferner werden lange Bearbeitungszeiten der Anträge beklagt. Vereinfachungen und niederschwellige Zugänge sind hier durchaus möglich, erfordern aber umfassende Verwaltungs- und Registermodernisierungen (vgl. dazu unten, Kapitel 4.3).
- Ein weiterer Diskussionspunkt bei der Ausgestaltung bedürftigkeitsgeprüfter sozialer Leistungen wie dem Wohngeld ist die Anrechnung eigener Einkommen, mit der die Leistung abgeschmolzen wird. Dadurch entstehen Anreize, weniger zu arbeiten, in die Schattenwirtschaft oder Schwarzarbeit auszuweichen oder Selbstständigen- und Vermögenseinkünfte zu gestalten. Angesichts der deutlichen Ausweitung der Wohngeldberechtigten im Rahmen der Wohngeldreformen 2023 sind diese Zusammenhänge noch bedeutender geworden.

³⁰ Vgl. <https://service.berlin.de/dienstleistung/120656/>, insbesondere: https://www.berlin.de/sen/sbw/_assets/service/formular-center/bereich-wohnen/bauwohng1-1.pdf.

4.2. Instrumente im Mobilitätsbereich

Anders als beim Wohngeld für die Heizkosten gibt es im Mobilitätsbereich für die Kraftstoffkosten kein vergleichbares Instrument zur Entlastung einkommensschwacher Haushalte. Zwar erhalten Beziehende von Bürgergeld und Grundsicherung Pauschalbeträge für den ÖPNV und in einigen Städten existieren vergünstigte Ticketoptionen.³¹ Kraftstoffkosten gehen zudem in die Regelleistung ein, die regelmäßig angepasst und fortgeschrieben wird. Es gibt aber keine gezielten Kompensationen für Beziehende mit höherem Mobilitätsbedarf, etwa auch bei erwerbstätigen Aufstockenden. Für viele Haushalte in ländlichen Regionen ohne leistungsfähige Nahverkehrsanbindung können steigende Kraftstoffkosten eine erhebliche Belastung darstellen.

Grundsätzlich sind die Gründe für die Mobilität von Personen vielfältig: Sie umfassen die Notwendigkeit, den Arbeitsplatz oder Bildungseinrichtungen zu erreichen, Kinder oder ältere Menschen zu betreuen, Besorgungen zu erledigen, soziale Kontakte zu pflegen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Die Art und Intensität der Mobilitätsbedürfnisse variiert dabei je nach Lebenssituation und sozialem Umfeld. Ein erheblicher Teil des Verkehrsaufkommens entfällt auf private Wege, die Menschen zu Freizeitaktivitäten, Besorgungen oder privaten Erledigungen einschließlich Betreuung zurücklegen.

Dieser Anteil der Freizeitmobilität macht rund zwei Drittel der insgesamt zurückgelegten Personenkilometer im motorisierten Individualverkehr aus. Die übrigen Kilometer umfassen den Weg zur Arbeit beziehungsweise Ausbildung und zurück (ca. 20 Prozent) oder sind geschäftliche Fahrten (16 Prozent, vgl. BMDV 2024).

Vor dem Hintergrund steigender CO₂-Preise und damit verbundener höherer Kraftstoffkosten wird deutlich, dass die Mobilitätskosten durch den jeweiligen Zweck des Verkehrsaufkommens sehr unterschiedlich beeinflusst werden. Dies führt zu der Notwendigkeit, differenzierte und zielgerichtete Kompensationsmechanismen zu entwickeln, die sowohl beruflich bedingte als auch private Mobilitätsausgaben berücksichtigen. Für dienstlich veranlasste Wege bietet die bestehende Entfernungspauschale bereits einen Rahmen zur Kostenkompensation, wenngleich auch hier eine Reform basierend auf der Verfügbarkeit des ÖPNV sinnvoll sein könnte.

Im Folgenden werden daher alternative, fokussierte Kompensationsinstrumente für den Mobilitätsbereich vorgestellt. Ein Schwerpunkt liegt darauf, die bestehende Entfernungspauschale zu überprüfen und eine regional gestaffelte Ausgestaltung zu skizzieren. Ergänzend wird die Idee einer „Alltagsmobilitätsprämie“ diskutiert, die gezielt Haushalten mit geringem Einkommen zugutekommen und deren private Kraftstoffkosten infolge der CO₂-Preissteigerungen adressieren könnte.

4.2.1. Reform der Entfernungspauschale

Die Entfernungspauschale in Deutschland ermöglicht es Arbeitnehmenden, die Kosten für ihren Arbeitsweg (Hinweg) steuerlich geltend zu machen. Pro Kilometer der einfachen Strecke zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte können pauschal 30 Cent als Werbungskosten von der Einkommensteuer abgesetzt werden. Allerdings wirkt sich die Pauschale erst dann steuerlich aus, wenn

³¹ Vgl. <https://www.berlin.de/sen/soziales/soziale-sicherung/bn-berlin-ticket-s/>.

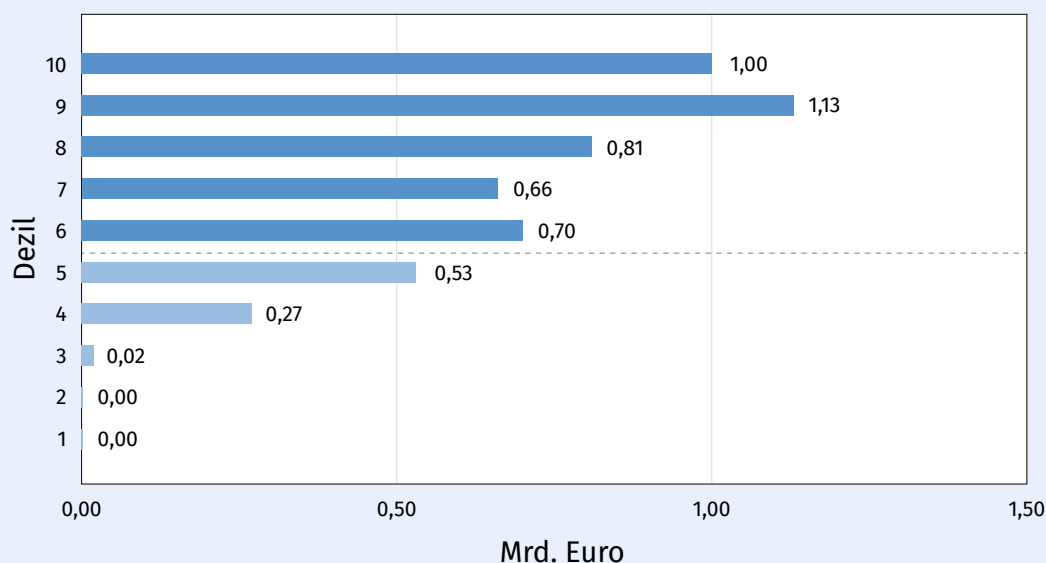
der Werbungskostenpauschbetrag von 1.230 Euro überschritten wird. Dies gilt unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel, also sowohl für Autofahrer*innen als auch für Pendler*innen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind.

Um die Auswirkungen des nationalen Emissionshandels (nEHS) auf die Mobilitätskosten abzumildern, wurde die Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer für die Jahre 2021 bis 2026 befristet angehoben. Für die Jahre 2021 bis 2023 beträgt sie 35 Cent pro Kilometer. Für die Jahre 2024 bis 2026 wurde sie auf 38 Cent pro Kilometer erhöht.

Die derzeitige Ausgestaltung der Entfernungspauschale begünstigt vor allem Haushalte mit höherem Einkommen. Ein wesentlicher Grund dafür ist der allgemeine Werbungskostenpauschbetrag von 1.230 Euro pro Jahr, den alle Steuerzahlenden unabhängig von den tatsächlichen Kosten von ihrem zu versteuernden Einkommen abziehen können. Im Jahr 2017 nutzten rund 63 Prozent der Steuerpflichtigen diesen Pauschbetrag (damals lag der Pauschbetrag noch bei 1.000 Euro, weshalb heute von einem noch höheren Anteil auszugehen ist). Für fast zwei Drittel der Steuerzahlenden spielt die Entfernungspauschale also keine Rolle, da sie den Pauschbetrag nicht überschreiten. Nur das verbleibende Drittel kann die tatsächlichen Kosten für den Arbeitsweg geltend machen. Aktuelle Auswertungen vom Fraunhofer Institut für Angewandte Informationstechnik (FIT) und dem Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) (2022) zeigen, dass von den insgesamt 5,1 Milliarden Euro Entlastung durch die Entfernungspauschale mehr als die Hälfte bei den einkommensstärksten 30 Prozent der Haushalte (Dezile 8 bis 10) ankommt, während die unteren 30 Prozent (Dezile 1 bis 3) nahezu gar nicht profitieren. Insbesondere die einkommensstärksten 10 Prozent der Haushalte erlangen überproportional einen Vorteil: Sie erhalten rund eine Milliarde Euro, was etwa 20 Prozent der gesamten Entlastung entspricht.

Die Entlastungswirkung der Pauschale verteilt sich somit stark zugunsten der oberen Einkommenshälfte, während sie für die unteren Einkommensgruppen weitgehend wirkungslos bleibt. Ein Grund dafür ist, dass einkommensstarke Haushalte in der Regel längere Arbeitswege haben, häufiger pendeln und höhere Werbungskosten aufweisen (vgl. FEST/FÖS 2021; Jacob et al. 2016). Sie überschreiten daher häufiger den Pauschbetrag und können von der Entfernungspauschale profitieren. Geringere Einkommen hingegen haben selten hohe Werbungskosten. Das führt dazu, dass sie meist unter dem Pauschbetrag bleiben. Die Entfernungspauschale ist für sie infolgedessen oft irrelevant.

Abbildung 5 Steuerliche Entlastung durch Entfernungspauschale nach Dezilen (2022)



Quelle: Eigene Darstellung nach Fraunhofer Institut für Angewandte Informationstechnik (FIT) und Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) (2022).

Obwohl die Entfernungspauschale verkehrsmittelunabhängig ist, profitieren vor allem Autofahrer*innen von dieser Regelung: 81 Prozent der Menschen mit erhöhten Werbungskosten nutzen das Auto für den Arbeitsweg (Destatis 2022). Dies ist ökologisch und klimapolitisch ungünstig, da der Pkw etwa viermal so hohe externe Kosten verursacht als beispielsweise der Bus. Pro Personenkilometer erzeugt das Auto rund 11 Cent externe Kosten (z. B. durch Luftverschmutzung, Unfälle und Klimaschäden), während es beim Bus nur etwa 3 Cent sind (Infras 2019). Die externen Kosten von Elektroautos sind zwar etwas geringer als die von Verbrennern, doch auch sie verursachen Unfälle, Lärm, Feinstaubemissionen und CO₂-Emissionen in der Produktion.

Zudem trägt die Entfernungspauschale dazu bei, dass längere Arbeitswege in Kauf genommen werden (Paetzold 2019), was das Verkehrsaufkommen erhöht und die Zersiedelung fördert. Dagegen werden die deutlich höheren Wohnkosten in den Ballungsräumen nicht steuerlich berücksichtigt – etwa über einen höheren Grundfreibetrag. Dies hat negative Folgen, wie den Verlust von Biodiversität, höhere Luftverschmutzung und mehr Lärmbelastung (Umweltbundesamt (UBA) 2021). Angesichts dieser negativen Auswirkungen wird die Entfernungspauschale seit Langem als umweltschädliche Subvention kritisiert, die lange Arbeitswege und die Autonutzung unterstützt.

Eine Reform der Entfernungspauschale könnte die Gewährung und Höhe der Pauschale an die Zumutbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) knüpfen. In diesem Modell wären die Kosten für die Nutzung eines Autos nur dann absetzbar, wenn die Nutzung des ÖPNV ungünstig ist – beispielsweise aufgrund fehlender Anbindung, unzureichender Taktung oder einer körperlichen Behinderung. Ebenso könnte ein Zeitnachteil des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Nutzen die Absetzbarkeit des Pkw rechtfertigen, etwa wenn die Fahrtzeit mehr als 60 Minuten länger dauert.

Ein solches Modell kann sich an Regelungen in Ländern wie Finnland, Österreich, Schweden und Teilen der Schweiz orientieren, wo ähnliche Bedingungen gelten. In Österreich wird beispielsweise zwischen einer „großen“ und einer „kleinen“ Pauschale unterschieden: Die „große“ Pauschale, die in etwa der deutschen entspricht, wird nur gewährt, wenn der ÖPNV unzumutbar ist, während die „kleine“ Pauschale etwa halb so hoch ausfällt und für zumutbare ÖPNV-Nutzende gilt. Die Zumutbarkeit kann mit dem sogenannten Pendlerrechner³² des österreichischen Bundesministeriums für Finanzen individuell für den eigenen Arbeitsweg online überprüft und die Pauschale berechnet werden. Dabei werden zum Beispiel auch Park-and-Ride-Verbindungen berücksichtigt. Für solche Differenzierungen der Entfernungspauschale müsste ein regional tief gegliederter Indikator entwickelt werden – ähnlich wie bei einer regionalen Differenzierung des Klimagelds. Darüber wäre der zusätzliche Verwaltungs- und Befolgungsaufwand gering.

Ferner könnte die Entfernungspauschale in einen Steuerabzug umgewandelt werden, der allen Steuerpflichtigen die gleiche Entlastung je Entfernungskilometer gewährt – beispielsweise 10 Cent je Kilometer. Dies würde eine progressive Entlastungswirkung der derzeitigen Pendlerpauschale, die sich beim Abzug von der Bemessungsgrundlage durch den progressiven Einkommensteuertarif ergibt, zugunsten besser- und hochverdienender Haushalte vermeiden (Bach et al. 2019, Agora Verkehrswende 2019). Dadurch entstünden für Pendler*innen mit höheren Einkommen Anreize, auf verbrauchsärmere Fahrzeuge umzusteigen oder den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Längerfristig sollten Wegekosten zur Arbeit bei der Einkommensteuer grundsätzlich nur noch pauschal über den allgemeinen Werbungskostenpauschbetrag berücksichtigt werden. Höhere Fahrtkosten könnten lediglich bei Behinderungen anerkannt werden, ferner bei engen sozialen Bindungen, die einem Umzug an den Arbeitsort entgegenstehen, etwa bei Paaren, Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen. Außerdem sollten bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes höhere Fahrtkosten über einen gewissen Zeitraum berücksichtigt werden, um den Mobilitätsanforderungen der Arbeitsmärkte Rechnung zu tragen.

Ökologisch orientierte Reformen der Entfernungspauschale fördern den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und könnten, laut Modellierungen des Fraunhofer Instituts für Angewandte Informationstechnik (FIT) und des Instituts für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) (2022), zu CO₂-Einsparungen von etwa 4,7 Millionen Tonnen im Jahr 2030 führen. Zudem könnte das Subventionsvolumen – je nach Ausgestaltung – deutlich reduziert werden. Entscheidend für die Verteilungswirkung ist, wie hoch die Pauschale angesetzt wird und ob der Werbungskostenpauschbetrag angepasst wird. Falls Menschen, für die der ÖPNV als zumutbar gilt, keine Pauschale erhalten, könnte die Reform eher als eine Abschaffung mit Härtefallregelung wirken.

Die berufsbedingten CO₂-Kosten der Mobilität könnten also über die Entfernungspauschale abgedeckt werden. Für eine zielgenauere, gerechtere und umweltfreundlichere Ausgestaltung müsste die Regelung allerdings reformiert werden.

.....
³² <https://pendlerrechner.bmf.gv.at/>.

4.2.2. Einführung einer „Alltagsmobilitätsprämie“

Mobilität ist für viele Menschen nicht nur beruflich, sondern vor allem auch privat ein zentraler Bestandteil des Alltags. Um die zusätzlichen CO₂-Kosten im privaten Mobilitätsbereich sozial abzufedern, solange noch fossile Energien genutzt werden, erscheint eine gezielte Kompensation sinnvoll.

Die Einführung einer „Alltagsmobilitätsprämie“ könnte eine geeignete Maßnahme sein, um die erhöhten Kraftstoffkosten für einkommensschwache Haushalte zu mildern. Ähnlich der Heizkostenkomponente im Wohngeld könnte diese Prämie als „Spritkostenzuschuss“ ausgestaltet werden, um gezielt jene Haushalte zu entlasten, die am stärksten von den gestiegenen Kosten betroffen sind. Eine regional differenzierte Ausgestaltung der Prämie würde es zudem ermöglichen, Unterschiede in der Mobilitätsinfrastruktur und den Mobilitätskosten je nach Region besser zu berücksichtigen, sodass Ausweichmöglichkeiten und regionale Mobilitätsbelastungen gezielter abgebildet werden könnten.

Die „Alltagsmobilitätsprämie“ richtet sich primär an Haushalte in den unteren Einkommensdezenen, die besonders stark von steigenden Mobilitätskosten betroffen sind. Zu dieser vulnerablen Zielgruppe zählen Haushalte, die aufgrund unzureichender Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr einen hohen Anteil ihres Einkommens für Mobilität aufwenden müssen. Diese Haushalte, deren Einkommen in der unteren Einkommenshälfte liegt, sind überproportional belastet (vgl. Öko-Institut et al. 2022).

Eine regionale Differenzierung der „Alltagsmobilitätsprämie“ könnte so gestaltet werden, dass sie die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen und -möglichkeiten in ländlichen und städtischen Gebieten berücksichtigt. In ländlichen Regionen, in denen aufgrund eingeschränkter öffentlicher Verkehrsanbindungen ein höherer Bedarf an einem eigenen Fahrzeug besteht, könnte die Prämie entsprechend höher ausfallen. In urbanen Gebieten, in denen gut ausgebaute öffentliche Verkehrsmittel wie U-Bahnen, Busse oder Carsharing-Angebote vorhanden sind, wäre hingegen eine niedrigere Prämie (oder die Finanzierung von ÖV-Tickets) angemessen, da dort Alternativen zum eigenen Fahrzeug leichter verfügbar sind. Diese regionale Staffelung könnte wie beim regional differenzierten Klimageld auf bestehenden Raumkategorisierungen aufbauen, etwa der RegioStaR-Typologie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) oder dem ÖV-Kreise-Atlas des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Auch der Agora ÖV-Atlas könnte als Grundlage dienen, um die Prämienhöhe nach den jeweiligen Erreichbarkeitsdaten und der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel zu differenzieren. Allerdings liegt derzeit noch keine flächendeckende Einstufung aller Regionen vor (vgl. [Kapitel 3.2](#)).

Zur konkreten Staffelung der „Alltagsmobilitätsprämie“ bieten sich verschiedene Ansätze an, die je nach regionaler Mobilitätsinfrastruktur und den damit verbundenen Kosten angepasst werden könnten. Eine Option wäre die differenzierte Staffelung nach den in [Kapitel 3.2](#) definierten Raumkategorien. So ließe sich die Prämienhöhe an die Mobilitätsbedingungen in Groß- und zentralen Städten, Mittelstädten, urbanen Gebieten sowie kleinstädtischen und ländlichen Räumen anpassen. Diese detaillierte Differenzierung würde die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse und Infrastrukturegegebenheiten in verschiedenen Regionen stärker berücksichtigen. Diese Daten liegen noch nicht flächendeckend und detailliert genug vor, sodass von einem (noch näher zu prüfenden) administrativen Aufwand auszugehen ist.

Um die Haushalte gezielt zu entlasten, die besonders auf Unterstützung angewiesen sind, ist es entscheidend, die „Alltagsmobilitätsprämie“ an Einkommensverhältnisse zu koppeln. Dabei stellt sich die Frage nach geeigneten Kriterien und Verfahren zur Umsetzung dieser Verknüpfung. Grundsätzlich lassen sich zwei Ansätze unterscheiden:

- 1. Verknüpfung der „Alltagsmobilitätsprämie“ mit bestehenden Sozialleistungen:** Eine Integration der Mobilitätsprämie in bestehende Sozialleistungen, wie beispielsweise das Wohngeld, bietet sich an, da hier bereits eine wirksame Einkommensprüfung durchgeführt wird. Die Einkommensverhältnisse der Wohngeldempfänger*innen werden regelmäßig kontrolliert, sodass die Vergabe der Mobilitätsprämie ohne zusätzliche Einkommensprüfung möglich wäre. Dieses Vorgehen könnte den Verwaltungs- und Befolgungsaufwand senken, da bestehende Strukturen genutzt und somit weniger zusätzliche Prüfungen und Kosten für Behörden und Antragsteller*innen anfallen würden.
- 2. Erweiterte Auszahlung bis zu einer bestimmten Einkommensgrenze:** Alternativ könnte die Mobilitätsprämie nicht nur auf Sozialleistungsempfänger*innen beschränkt bleiben, sondern auch Haushalte entlasten, deren Einkommen eine festgelegte Obergrenze nicht überschreitet. Dadurch könnte die Prämie ebenso Haushalten zugutekommen, die zwar knapp über den Grenzwerten für Sozialleistungen liegen, jedoch ebenfalls erheblich von steigenden Mobilitätskosten betroffen sind.

Für die praktische Umsetzung dieses erweiterten Zugangs ist zunächst wie beim Wohngeld von einer einkommensabhängigen Antragstellung auszugehen. In diesem Modell würden Haushalte, deren Einkommen eine festgelegte Grenze nicht überschreitet, die Prämie direkt beantragen. Diese Antragstellung erfordert einen Nachweis der Einkommensverhältnisse, um die Berechtigung und Prämienhöhe zu ermitteln. Ein solches Verfahren bringt allerdings zusätzlichen Verwaltungs- und Befolgungsaufwand mit sich, etwa weil Einkommen geprüft und eine entsprechende Infrastruktur für die Auszahlung der Prämie aufgebaut werden müssten.

Perspektivisch wäre auch ein antragsloses Verfahren denkbar, sofern die Einkommen und andere relevante Daten automatisch überprüft und abgeglichen werden könnten. Derzeit gibt es in Deutschland keine Behörde, die über die notwendigen Steuerdaten zur Einkommensdifferenzierung verfügt und gleichzeitig eigenständig eine Prämie verwalten und auszahlen kann. Die Einführung eines antragslosen Modells würde daher den Aufbau oder die Erweiterung einer entsprechenden Verwaltungseinheit erfordern, was mit einem erheblichen finanziellen und administrativen Aufwand verbunden wäre.

4.3. Niederschwelligen Zugang zu bedürftigkeitsgeprüften Sozialleistungen verbessern

Den niederschwelligen Zugang zu bedürftigkeitsgeprüften Sozialleistungen zu vereinfachen und zu verbessern, steht seit längerem auf der Agenda – bei Bürgergeld, Wohngeld, Kinderzuschuss, Elterngeld, Unterhaltsvorschuss oder Grundsicherung im Alter. Die Ampel-Bundesregierung hatte sich hierzu bereits viel vorgenommen. Die Konzepte sind aber im Streit über die Reformen beim Bürgergeld und bei der Kindergrundsicherung stecken geblieben.

Zwar sind Onlineanträge für die meisten Leistungen bereits heute möglich. Die Antragsprozesse sind aber inhaltlich komplex, wenig intuitiv und nicht barrierefrei gestaltet. Viele Menschen haben keine Kenntnis davon oder sind damit überfordert, gerade diejenigen aus bildungsfernen Schichten oder mit Migrationshintergrund. Viele Anspruchsberechtigte sind daher nur schwer zu erreichen und nehmen die Leistungen nicht in Anspruch. Dies sind insbesondere Bezieher*innen von aufstockenden Leistungen oder ältere Menschen, wie etwa Rentner*innen mit geringem Einkommen, die auch aufgrund von Stigmatisierung, Angst vor bürokratischem Aufwand oder Sorgen vor Rückgriff auf Angehörige häufig keine Leistungen beantragen.

Dazu sollten die Leistungen regelmäßig bekannt gemacht werden sowie nutzerfreundliche, niederschwellige und barrierefreie Zugänge eingerichtet werden. Die Beantragung könnte durch bessere Erläuterungen, den Einsatz von Chatbots und automatisierte Plausibilitätsprüfungen einfacher und transparenter gestaltet werden.

Ein zentraler Hebel, um die Verwaltung zu modernisieren, ist das „Once-Only-Prinzip“. Dem zufolge müssen Bürger*innen in Verbindung mit der Registermodernisierung ihre Daten und Dokumente nur einmal mitteilen (BMF 2023c). Ziel sollte es sein, dass Informationen zu Einkommen und Vermögen, Wohnsituation oder Haushaltszusammenhängen, die bereits bei anderen Behörden erfasst sind, automatisiert abgerufen und in Echtzeit in die Anträge integriert werden können – mit Zustimmung der Antragstellenden.

Dies erfordert die fachliche und informationstechnische Vernetzung der beteiligten Institutionen, also der Finanzbehörden, Rentenversicherungen, Bundesagentur für Arbeit sowie der kommunalen Sozial-, Wohn- und Jugendämter.

- Dazu müssen die rechtlichen Voraussetzungen bei Datenschutz und Behördenkooperation geschaffen werden. Ferner muss in die informationstechnische Umsetzung investiert werden.
- Abweichende Konzepte bei Haushaltszusammenhang beziehungsweise Bedarfsgemeinschaft oder bei Einkommens- und Bedarfsdefinitionen müssen abgestimmt werden.
- Der verstärkte Einsatz von künstlicher Intelligenz, um die Plausibilität zu prüfen oder das Risiko zu analysieren, könnte zusätzlich zur Effizienz der Antragsbearbeitung beitragen.

Eine weitere Herausforderung liegt in der bisher unzureichenden Erfassung relevanter Daten durch die Behörden. So fehlen etwa Informationen zu Vermögensverhältnissen, Kapitalerträgen oder zur Wohnsituation.

- Während Vermietungseinkommen in der Einkommensteuererklärung deklariert werden müssen, bleiben Kapitalerträge durch die Abgeltungsteuer dabei zumeist außen vor. Hier wäre ein automatischer Informationsaustausch zwischen Finanzdienstleistern und Finanzbehörden sinnvoll und auch unbürokratisch möglich, wenn perspektivisch die Abgeltungsteuer aufgehoben und Kapitalerträge wieder bei der persönlichen Einkommensteuererklärung erfasst werden sollen.
- Bei Immobilien und der Wohnsituation wären vernetzte Register sinnvoll, die die Daten von Grundbuchämtern, Liegenschaftskatastern, Bauämtern, Finanzbehörden, Familien- und Nachlassgerichten oder von Gutachterausschüssen für Grundstückswerte bündeln. Ferner könnte die Gebäude- und Wohnungszählung im Rahmen des Zensus integriert werden, die zahlreiche Informationen zu Gebäuden und Wohnungen erfasst.³³
- Zum energetischen Zustand der Gebäude und Wohnungen könnten die Energieausweise in einer Datenbank erfasst werden. Außerdem könnten sie methodisch verbessert werden.

Bei diesen Verfahren können nicht alle individuellen Details des Einzelfalls aufgenommen werden, etwa einzelne steuerfreie Einkünfte, Untervermietungen oder weitere Details zum Haushaltszusammenhang oder zum Wohnverhältnis. Aber im Massengeschäft würde eine automatisierte Vorbefüllung der Anträge den Befolgungs- und Verwaltungsaufwand erheblich reduzieren und den Zugang zu den Leistungen erleichtern. Die Antragstellenden müssten nur noch ergänzende Angaben machen, wodurch die Bearbeitung schneller und benutzerfreundlicher würde. Gleichzeitig könnten deutlich mehr Menschen ihre Ansprüche wahrnehmen. Dazu wäre es auch möglich, potenziell Antragsberechtigte über ihre vermutlichen Ansprüche zu informieren, etwa beim Renten-, Arbeitslosengeld- oder Steuerbescheid.

.....

³³ Beispielsweise Gebäudeart, Baujahr, Eigentumsverhältnis, Heizungsart, Nutzung (Mietwohnung, Eigentümerwohnung, Ferienwohnung, leer stehend etc.), Nettokaltmiete, Betriebskosten, Heizkosten, Zahl der Bewohner, Wohn- oder Nutzfläche, Wohnräume, Küche, Bad. Vgl. https://www.zensus2022.de/DE/Wer-wurde-befragt/GWZ/_inhalt.html.

5

Einordnung der Ergebnisse



5. Einordnung der Ergebnisse

Die Notwendigkeit und angemessene Ausgestaltung einer finanziellen Kompensation der CO₂-Kosten ist auch deshalb nicht eindeutig zu bewerten, weil sie unter unsicheren Rahmenbedingungen stattfindet: Es ist unklar, wie stark der CO₂-Preis im Rahmen des EU-ETS 2 steigen wird, wie schnell die Dekarbonisierung im Bereich Wärme und Verkehr gelingt und welche Variante der Einnahmenverwendung die größte gesellschaftliche Akzeptanz bewirkt.

Eindeutig ist hingegen, dass eine Kompensation (als Erstattung oder Ausgleich der CO₂-Kosten) unabhängig von ihrer Ausgestaltung in jedem Fall nur ein begleitendes Instrument zur Schaffung klimaneutraler Mobilität und Wärme ist. Um Haushalte mit geringem Einkommen „aus dem fossilen Lock-in“ zu holen, ist es entscheidend, ihnen den Umstieg auf klimaschonende Alternativen zu ermöglichen. Dies kann mithilfe der gezielten Förderung durch Investitionen in klimaneutrale Infrastrukturen und der Anpassung weiterer rechtlicher Rahmenbedingungen erreicht werden.

Die relevante Frage bleibt dabei, wie die Einnahmen aus dem CO₂-Preis auf die beiden Säulen Kompensation und Transformation beziehungsweise Dekarbonisierung verteilt werden sollen. Die rechtlichen Vorgaben im Rahmen des EU-ETS 2 ermöglichen beides, legen die Priorität aber eindeutig auf die Dekarbonisierung. Die öffentlichen Ausgaben für diese beiden Säulen sollten nicht auf die (in der Höhe unsicheren) Einnahmen aus dem CO₂-Preis gedeckelt sein. Stattdessen müssen sie vom Bedarf her konzipiert und finanziell ausgestattet werden, sodass weitere öffentliche Mittel mobilisiert werden müssen.

Es ist letztlich eine politische Entscheidung, wofür Einnahmen aus dem CO₂-Preis prioritär verwendet werden sollen und ob die finanzielle Kompensation wie beim Klimageld eher flächendeckend oder fokussiert auf bestimmte Gruppen gewährt werden soll. Ein relevantes Kriterium für diese Entscheidung ist hierbei die Frage, wie hoch der CO₂-Preis steigt und in welcher Form er gesellschaftlich akzeptiert wird. Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Fragen der Akzeptanz verschiedener Einnahmeverwendungen sind nicht eindeutig. Sie deuten aber daraufhin, dass sich die Prioritäten der Menschen und ihre Zahlungsbereitschaft verändern, wenn der CO₂-Preis steigt.

Umfragen zeigen, dass bei moderaten CO₂-Preisen von der Breite der Bevölkerung eher Investitionen in Infrastrukturen gewünscht sind, während bei steigenden CO₂-Preisen zunächst einkommensschwache Haushalte und bei hohen auch wohlhabendere Haushalte eine Entlastung wünschen. So ist das Klimageld eine mögliche politische Antwort auf einen stark steigenden CO₂-Preis, der auch in mittleren Einkommensgruppen zu spürbaren Kosten führen kann – unter der Prämisse, dass es rechtlich (auch im EU-ETS 2) umsetzbar ist und die Akzeptanz für den CO₂-Preis erhöht.

Gleichzeitig führt ein Klimageld nur dann zu einer spürbaren Entlastung, wenn es entweder mit einem Großteil der CO₂-Preis-Einnahmen ausgestattet oder weiter ausdifferenziert wird. Ein geringes Klimageld würde weder akzeptanzsteigernde noch materielle Effekte bringen.

Das Instrument Klimageld lebt von seiner Einfachheit, indem die finanzielle Entlastung pauschal und ohne aufwendige Anträge ausgezahlt wird. Es ist also eher als Instrument für die Akzeptanz denn als sozialer Ausgleich mit zielgenauer Verteilungswirkung zu sehen. Je weiter vom pauschalen Pro-Kopf-Modell abgewichen wird, weil zielgenauer entlastet werden soll, umso aufwendiger wird auch die Umsetzung.

Bei jeder Kompensationsform (Klimageld oder andere Maßnahmen) kristallisiert sich ein Zielkonflikt zwischen Einfachheit und Zielgenauigkeit heraus. Die Lebensrealität der Menschen ist zu unterschiedlich, als dass ohne individuelle Prüfung pauschal gesagt werden könnte, wer eine finanzielle Entlastung braucht. Wenn die politischen Prioritäten darauf liegen, gezielt Menschen mit geringen Einkommen entlasten zu wollen, bieten sich eher die skizzierten alternativen Instrumente an. Allerdings wurde auch hier gezeigt, dass es dringenden Nachbesserungsbedarf bei bestehenden sozialpolitischen Instrumenten wie dem Wohngeld oder steuerlichen Entlastungen wie der Entfernungspauschale gibt.

Keines der dargestellten Kompensationsinstrumente bleibt ohne Nachteile oder Herausforderungen bei der Ausgestaltung und Umsetzung. Einige Ansätze müssen noch weiter ausgearbeitet werden, um sie besser beurteilen zu können. Vor diesem Hintergrund ist die Studie ein Beitrag zur laufenden Debatte um die Verwendung von Einnahmen aus dem CO₂-Preis, die nur mit einer politischen Entscheidung (aufgrund der genannten Kriterien) beendet werden kann.

Literatur

Agora Verkehrswende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen - Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/CO2-Bepreisung/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf.

ARD, ZDF, Deutschlandradio (2023): Jahresbericht 2022. Abrufbar unter: https://www.rundfunkbeitrag.de/e175/e8480/Jahresbericht_2022.pdf.

Bach, S., Hamburg, M., Meemken, S., Merker, M., Pieper, J. (2024): Ausgestaltung einer Klimaprämie in Deutschland. Möglichkeiten und Wirkungen einer Staffelung nach Einkommen oder Regionen. Umweltbundesamt, Climate Change 45/2024. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ausgestaltung-einer-klimapraemie-in-deutschland> (voraussichtlich ab Mai 2025).

Bach, S., Kunert, U., Radke, S., Isaak, N. (2019): CO₂-Bepreisung für den Verkehrssektor? Bedeutung und Entwicklung der Kosten räumlicher Mobilität der privaten Haushalte bei ausgewählten verkehrspolitischen Instrumenten. Abrufbar unter: https://www.arbeit-umwelt.de/wp-content/uploads/190705_Studie_CO2-SteuerVerkehr_DIW_StiftungIGBCE.pdf.

Behringer, J., Endres, L., Korsinnek, M. (2024): CO₂-Bepreisung: Akzeptanz und Kostenwahrnehmung nach der Preiserhöhung 2024. Abrufbar unter: https://www.imk-boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008928.

Blesse, S., Dietrich, H., Necker, S., Zürn, M. K. (2024): Wollen die Deutschen beim Klimaschutz Vorreiter sein und wenn ja, wie? Maßnahmen aus Bevölkerungsperspektive. Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/publikationen/2024/aufsatz-zeitschrift/wollen-die-deutschen-beim-klimaschutz-vorreiter-sein-wenn-ja-wie>.

Bruckmeier, K., Wiemers, J. (2018): Benefit Take-Up and Labor Supply Incentives of Interdependent Means-Tested Benefit Programs for Low-Income Households. In: Comparative Economic Studies. Abrufbar unter: <https://link.springer.com/article/10.1057/s41294-017-0041-5>.

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (2023a): Teilheft Bundesvoranschlag 2024. Untergliederung 16: Öffentliche Abgaben. Abrufbar unter: https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2024/bfg/teilhefte/UG16/UG16_Teilheft_2024.pdf.

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (2023b): Teilheft Bundesvoranschlag 2024. Untergliederung 43: Klima, Umwelt und Energie. Abrufbar unter: https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2024/bfg/teilhefte/UG43/UG43_Teilheft_2024.pdf.

Bundesministerium der Finanzen (BMF) (2023c): BMF-Monatsbericht (6/2023): Das Once-Only-Prinzip: für eine nutzerzentrierte, agile Verwaltung. Abrufbar unter: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2023/06/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-3-once-only-prinzip.html>.

Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) (2025): Registermodernisierung. Abrufbar unter: <https://www.digitale-verwaltung.de/Webs/DV/DE/registermodernisierung/registermodernisierung-node.html>.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Verkehr in Zahlen 2023/2024. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen23-24-pdf.pdf?__blob=publicationFile.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2024a): Ökosoziale Steuerreform. Abrufbar unter: https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimabonus/oekosoziale-steuerreform.html.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2024b): Fragen und Antworten. Abrufbar unter: <https://www.klimabonus.gv.at/fragen-und-antworten/>.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) (2024): Wohngeld-Plus – Reform. Abrufbar unter: <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/topthemen/Webs/BMWSB/DE/wohngeld-plus/wohngeld-plus-artikel.html>.

Bundesregierung (2021): Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit: Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP). Abrufbar unter: https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf.

Burger, A., Lünenbürger, B., Tews, K., Weiß, J., Zschüttig, H. (2022): CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich sozialverträglich gestalten (Kurzfassung). Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-12-09_kurzfassung_co2-bepreisung_verkehrs-gebaeudebereich_sozialvertraeglich_bf.pdf.

Destatis (2022): 13,7 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nutzten 2018 die Pendlerpauschale. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/08/PD22_N050_73111.html.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2024): CO₂-Bepreisung: Klimaprämie zügig einführen, bei höheren Einkommen abschmelzen. Abrufbar unter: https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.917820.de/24-42-1.pdf.

Edenhofer, O., Kalkuhl, M., Roolfs, C. (2021): Carbon Pricing and Revenue Recycling: An Overview of Vertical and Horizontal Equity Effects for Germany.

Endres, L. (2023): Verteilungswirkung der CO₂-Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Wärme mit Pro-Kopf Klimageld. Abrufbar unter: https://www.imk-boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008757.

Fairbrother, M. (2022): Review: Public opinion about climate policies: A review and call for more studies of what people want. In: PLOS Climate. Jg. 1, Nr. 5., S. 1–14.

Färber, G., Wieland, J. (2022): Rechtliche und verwaltungsorganisatorische Möglichkeiten der Umsetzung einer Klimaprämie. Abrufbar unter: <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Klima/Studie-Rechtliche-und-verwaltungsorganisatorische-Moeglichkeiten-einer-Klimapraemie.pdf>.

Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft (FEST), Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2021): Sozialverträgliche Kompensation der CO₂-Bepreisung im Verkehr. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-08_FOES-FEST_sozialvertraegliche-CO2-Bepreisung-Verkehr.pdf.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2019): Ein Preis für CO₂. Vergleich verschiedener Konzepte zur CO₂-Bepreisung im Rahmen der Energiesteuer. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/2019-08-FOES_Vergleich%20CO2-Preiskonzepte.pdf.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS), Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Prognos (2022): Wirkung des nationalen Brennstoffemissionshandels – Auswertungen und Analysen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2022/2022-12_FOES_Wirkung_des_nationalen_Emissionshandels.pdf.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS), Öko-Institut (2024): Umsetzung des ETS II und des Klima-Sozialfonds in Deutschland. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-02_KAD_ETS2-KSF.pdf.

Fraunhofer Institut für Angewandte Informationstechnik (FIT), Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierungen_der Verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf.

Glantschnigg, C. (2024): Klimagerechtigkeit in Österreich. Eine empirische Untersuchung. Abrufbar unter: <https://www.momentum-institut.at/wp-content/uploads/2024/06/FORESIGHT-Bericht-23142-Momentum-Klimagerechtigkeit.pdf>.

Humer, S., Lechinger, E., Six, E. (2021): Ökosoziale Steuerreform: Aufkommens- und Verteilungswirkungen.

Infras (2019): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland: Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. Abrufbar unter: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/08/190826-infras-studie-externe-kosten-verkehr.pdf>.

Jacob, K., Range, C., Guske, A. L., Weiland, S., Pestel, N., Sommer, E. (2016): Verteilungswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen und Instrumente. In: UBA Texte 73/2016. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-11_texte_73-2016_abschlussbericht Verteilungswirkungen_final.pdf.

Kellner, M., Roolfs, C., Rütten, K., Bergmann, T., Hirsch, J., Haywood, L., Konopka, B., Kalkuhl, M. (2022): Analyse: Entlastung der Haushalte von der CO₂-Bepreisung: Klimageld vs. Absenkung der EEG-Umlage. Abrufbar unter: <https://ariadneprojekt.de/publikation/entlastung-der-haushalte-von-der-co2-bepreisung>.

Kenkmann, T., Cludius, J., Hünecke, K., Schumacher, K., Stieß, I., Friedrich, T., Nitschke, L., Raschewski, L., Meemken, S., Beermann, A.-C. (2024): Soziale Aspekte von Umweltpolitik im Bedürfnisfeld Wohnen. Status quo: Gesellschaftliche Trends und bestehendes Instrumentarium. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/44_2024_texte_soziale_aspekten.pdf.

Kettner-Marx, C., Loretz, S., Schratzenstaller, M. (2021): Steuerreform 2022/2024 – Maßnahmenüberblick und erste Einschätzung. Abrufbar unter: https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-4650/mb_2021_11_04_steuerreform_massnahmen_.pdf.

Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayer, S., Müller, Stella, Rimböck, A., Voit, T., Heher, M., Schanda, R. (2022): Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Abrufbar unter: <https://www.umweltdachverband.at/assets/Uploads/s-2022-klima-kontraproduktive-subventionen-69687-.pdf>.

Köppl, A., Schratzenstaller, M. (2021): Effects of Environmental and Carbon Taxation. A Literature Review. In: WIFO Working Papers 619/2021. Abrufbar unter: https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=66813&mime_type=application/pdf.

Maestre-Andrés, S., Drews, S., van den Bergh, J. (2019): Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature. In: Climate Policy. Jg. 19, Nr. 9., S. 1186–1204.

Mildenberger, M., Lachapelle, E., Harrison, K., Stadelmann-Steffen, I. (2022): Limited impacts of carbon tax rebate programmes on public support for carbon pricing. Abrufbar unter: <https://doi.org/10.1038/s41558-021-01268-3>.

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

Öko-Institut, FÖS, UBA (2022): Der Klima-Sozialfonds im Fit-for-55-Paket der Europäischen Kommission – Definition und Quantifizierung vulnerabler Haushalte und notwendige Investitionsbedarfe. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_58-2022_der_klima-sozialfonds_im_fit-for-55-paket_der_europaeischen_kommission.pdf.

Öko-Institut (2021): Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Wohnen. Abrufbar unter: https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Verteilungswirkungen-ausgewaehlter-klimapolitischer-Massnahmen-im-Bereich-Wohnen_Oeko-Institut.pdf.

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2022): Die österreichweiten ÖV-Güteklassen. Rahmen, Struktur & Beispiele. Abrufbar unter: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf.

Österreichischer Städtebund (2021): Stellungnahme zum Ökosozialen Steuerreformgesetz 2022. Teile I, II. Abrufbar unter: https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/stellungnahmen/dokumente/2022_STN_Steuerreformgesetz.pdf.

Paetzold, J. (2019): Do commuting subsidies increase commuting distances? Evidence from a Regression Kink Design. In: Regional Science and Urban Economics. Nr. 75, S. 136–147.

Parlament Österreich (2021a): Vorblatt und WFA von 1292 der Beilagen XXVII. GP. Abrufbar unter: https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/I/1292/fname__1038657.pdf.

Parlament Österreich (2021b): Erläuterungen zu 1292 der Beilagen XXVII. GP. Abrufbar unter: https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/I/1292/fname__1038656.pdf.

Parlament Österreich (2024): Bundesrat besiegelt Klimabonus für 2024: Bis zu 290 € je nach Wohnort. Parlamentskorrespondenz Nr. 543 vom 29.05.2024. Abrufbar unter: https://www.parlament.gv.at/aktuelles/pk/jahr__2024/pk0543.

Rechnungshof Österreich (2023): Klimabonus und Energiekostenausgleich – Abwicklung. Bericht des Rechnungshofes. III–1068 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP Rechnungshof GZ 2023–0.830.653 (005.114). Abrufbar unter: https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund__2023-36_Klimabonus.pdf.

Statistik Austria (2021): Urban-Rural-Typologie. Stand 2021. Methodik. Abrufbar unter: <https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urbanRuralTypologie.pdf>.

Statistik Austria (2023): Kombinierte Darstellung Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen. Neuberechnung im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Methodik. Abrufbar unter: <https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urtOeVGKMethodik2023.pdf>.

Statistik Austria (2024): Regionale Staffelung des Klimabonus erklärt. Abrufbar unter: <https://www.statistik.at/atlas/klimabonus/>.

Statistisches Bundesamt (2024a): Wohngeld Wohngeldhaushalte insgesamt nach Bezugsarten im Zeitvergleich am 31.12. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Soziales/Wohngeld/Tabellen/08-zv-wgh-insg-ab2005.html>.

Statistisches Bundesamt (2024b): Wohngeld Wohngeld – Ausgaben im Zeitvergleich am 31.12. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Soziales/Wohngeld/Tabellen/02-zv-bl-ausg-insg.html>.

Steininger, K. W., Bednar-Friedl, B., Bachner, G., Mayer, J., Nabernegg, S., Borsky, S. (2021): Wegener Center Statement Oktober 2021. Österreichs ökosoziale Steuerreform. Eine Einordnung und Einschätzung ihres Beitrags zur Erreichung der Klimaziele. Abrufbar unter: https://static.uni-graz.at/fileadmin/portal/forschen/Files/Klimawirksamkeit_Steuerreform_WEGC_Statement_Okt2021.pdf.

Streicher, G., Kettner-Marx, C. (2022): Steuerreform 2022/2024 – Sektorale Effekte. Abrufbar unter: https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9112/mb_2022_01_04_steuerreform_sektorale_effekte_.pdf.

Umweltbundesamt (UBA) (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. Dessau-Roßlau, Berlin.

Wulfers, A. (2024): So können nicht nur Arme Wohngeld beantragen. Abrufbar unter: <https://www.faz.net/aktuell/finanzen/wohngeld-so-koennen-es-nicht-nur-arme-beantragen-19910985.html>.

Rat für Nachhaltige Entwicklung



Der Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) berät die Bundesregierung zur Nachhaltigkeitspolitik. Er ist in seiner Tätigkeit unabhängig und wird seit 2001 alle drei Jahre von der Bundesregierung berufen. Ihm gehören 15 Personen des öffentlichen Lebens aus der Zivilgesellschaft, der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Politik an. Den Vorsitz führt seit 2023 Reiner Hoffmann, stellvertretende Vorsitzende ist Gunda Röstel. Der Rat führt auch eigene Projekte durch, mit denen die Nachhaltigkeit praktisch vorangebracht wird. Zudem setzt er Impulse für den politischen und gesellschaftlichen Dialog. Der Rat wird von einer Geschäftsstelle mit Sitz in Berlin unterstützt.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.



(FÖS) ist ein überparteilicher und unabhängiger politischer Think Tank. Wir setzen uns seit 1994 für eine Weiterentwicklung der sozialen Marktwirtschaft zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft ein und sind gegenüber Entscheidungsträger*innen und Multiplikator*innen Anstoßgeber wie Konsensstifter. Zu diesem Zweck werden eigene Forschungsvorhaben durchgeführt, konkrete Konzepte entwickelt und durch Konferenzen, Hintergrundgespräche und Beiträge in die Debatte um eine moderne Umweltpolitik eingebracht. Das FÖS setzt sich für eine kontinuierliche ökologische Finanzreform ein, die die ökologische Zukunftsfähigkeit ebenso nachhaltig verbessert wie die Wirtschaftskraft.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung



Das DIW Berlin (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) ist seit 1925 eines der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in Deutschland. Es erforscht wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Zusammenhänge in gesellschaftlich relevanten Themenfeldern und berät auf dieser Grundlage Politik und Gesellschaft. Das Institut ist national und international vernetzt, stellt weltweit genutzte Forschungsinfrastruktur bereit und fördert den wissenschaftlichen Nachwuchs. Das DIW Berlin ist unabhängig und wird als Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert.

HERAUSGEBER

Rat für Nachhaltige Entwicklung, Geschäftsstelle

c/o Deutsche Gesellschaft für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Potsdamer Platz 10
10785 Berlin
Telefon +49 (0)30 33 84 24-121
Telefax +49 (0)30 33 84 24-125
www.nachhaltigkeitsrat.de

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Schwedenstraße 15a
13357 Berlin
Telefon +49 (0)30 76 23 99 1-30
Telefax +49 (0)30 76 23 99 1-59
www.foes.de

DIW Berlin

10108 Berlin
Telefon +49 (0)30 89 78 9-0
Telefax +49 (0)30 89 78 9-200
www.diw.de

AUTOREN

Swantje Fiedler, Simon Meemken, Sabrina Greifoner
(Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) e.V.),
Stefan Bach (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
(DIW Berlin) e.V.)

GESTALTUNG

SCHUMACHER — Brand + Interaction Design GmbH
www.schumacher-design.de

BILDRECHTE

Titel: Pixabay.de / Tania Van den Berghen
S. 4: Rat für Nachhaltigkeit / Andreas Weiss
S. 7: Rieken-fotografie.de / Christof Rieken
S. 10: Pixabay.de / Peggy und Marco Lachmann-Anke
S. 21: Unsplash.de / Timon Studler
S. 36: Rieken-fotografie.de / Christof Rieken
S. 49: Unsplash.de / Iva Rajovic