

# Einpreisen ökologischer Effekte: Akzeptanz je nach Betroffenheit

Adriana Neligan / Matthias Diermeier, 28.03.2025

**Die Internalisierung ökologischer Kosten ist notwendig, um diese den Verursachern zuzuweisen. In Form von Preisen können sie dann bei Konsumententscheidungen berücksichtigt werden, ohne dass Produkte verboten werden müssen. Obwohl eine große Mehrheit der Bevölkerung eine strengere Klimapolitik befürwortet, unterstützt lediglich eine Minderheit die Einpreisung ökologischer Kosten, insbesondere in den Bereichen Mobilität oder Heizen. Um die Akzeptanz zu erhöhen, wäre eine Rückverteilung der Einnahmen erforderlich.**

### Mit dem CO<sub>2</sub>-Preis Emissionen senken

Der CO<sub>2</sub>-Preis ist ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument zur Internalisierung externer Effekte: Die Verursacher negativer Klimawirkungen sollen selbst dafür zahlen, anstatt dass alle anderen die Kosten tragen. Jede Tonne ausgestoßenes CO<sub>2</sub> bewirkt Klimaschäden und erhält einen Preis. Dies kann entweder durch eine Steuer oder durch den Handel von Zertifikaten in einem Emissionshandelssystem erfolgen. Indem der CO<sub>2</sub>-Ausstoß teurer wird, steigt der Anreiz, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Der Europäische Emissionshandel (EU ETS I) reduziert mit einem fortlaufend verringerten Zertifikatsvolumen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Energiewirtschaft, Industrie sowie im Luft- und Seeverkehr. Ab 2027 soll ein solches Handelssystem als EU ETS II auch im Gebäudesektor und Straßenverkehr gelten (DEHST, 2024). Mit dem nationalen Brennstoffemissionshandel werden in Deutschland bereits seit 2021 Emissionen in den

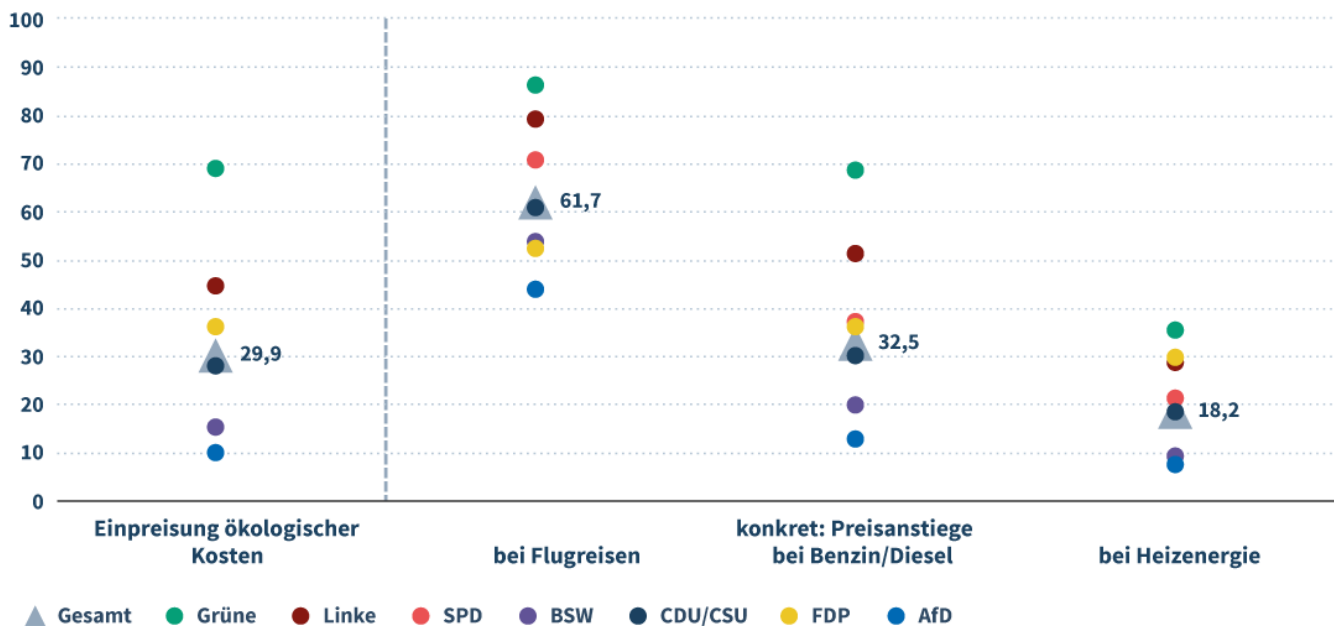
Sektoren Wärme und Verkehr bepreist: Einbezogen sind Benzin, Diesel, Heizöl, Flüssiggas, Erdgas und seit 2023 auch zahlreiche andere Brennstoffe wie Kohle. Pro Tonne CO<sub>2</sub> beträgt der Festpreis aktuell 55 Euro – 2021 waren es noch 25 Euro. Ab 2026 findet eine Versteigerung in einem Preiskorridor von 55 bis 65 Euro statt. Ab 2027 wird eine deutliche CO<sub>2</sub>-Preissteigerung erwartet, da über den europaweiten Markt des EU ETS II für Wärme und Verkehr begrenzt Zertifikate ausgegeben werden (DEHST, 2024). Für das Fliegen wird in Deutschland seit 2021 als Teil des Klimapakets eine CO<sub>2</sub>-Abgabe erhoben. Dies erfolgt zunächst durch eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer, die im Mai 2024 im Vergleich zu 2023 um ein Fünftel erhöht wurde (Destatis, 2024).

### Wenige für Bepreisung externer Effekte

Mit 57,5 Prozent gibt im Vorfeld der Bundestagswahl eine Mehrheit der Deutschen an, die Klimapolitik solle verschärft werden (Datengrundlage IW-Personenbefragung siehe Kasten). Bei den Maßnahmen und nicht nur mit Blick auf Verbote, sondern auch, was die höheren Preise angeht, sind die Befragten deutlich zögerlicher. Gerade einmal 29,9 Prozent stimmen zu, dass die ökologischen Kosten bei Produkten, Gütern und Diensten in den Preis einfließen sollten (Abbildung). Dabei zeigen sich große Unterschiede nach Parteipräferenz: Während nur 9,9 Prozent der Anhänger der AfD und 15,3 Prozent der BSW-Anhängerschaft dies befürworten, sind es 68,9 Prozent der Grünen-Sympathisanten.

# Akzeptanz von Preissteigerungen zur Berücksichtigung der ökologischen Kosten

Anteil eher und volle Zustimmung, nach Sonntagsfrage, in Prozent



Quelle: N=3.267; IW-Personenbefragung im Online-Access Panel von Bilendi&respondi; quotenrepräsentativ nach den Merkmalen Alter/Geschlecht, Wohnort nach Bundesland und Einkommen; Befragungszeitraum: 10.-18. Dezember 2024

## Akzeptanz höherer Preise variiert

Für die Konsumnachfrage privater Haushalte wurden in Deutschland 2021 pro Kopf 6,5 Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen. Dieser CO<sub>2</sub>-Fußabdruck besteht zu 39 Prozent aus direkten Emissionen, etwa von Autos mit Verbrennungsmotoren oder Heizungen. Der Rest entsteht indirekt bei der Konsumgüterherstellung oder der Stromerzeugung (Destatis, 2025). Zwei Drittel des direkten Energieverbrauchs privater Haushalte werden für das Wohnen wie Heizen, Warmwasserbereitung sowie Strom benötigt – der Rest geht in den motorisierten Individualverkehr (bpb, 2025). 2023 war Gas, das über den nationalen Emissionshandel einen CO<sub>2</sub>-Preis erhält, mit 36 Prozent wichtigster Energieträger in Privathaushalten (AGEB, 2024). Folglich betreffen Preissteigerungen zur Bepreisung ökologischer Kosten bei der Heizenergie breite Bevölkerungsschichten. Das kommt nicht gut an: Nur 18,2 Prozent der Befragten befürworteten hier höhere Kosten. Selbst unter den Grünen-Sympathisanten fordern nur 35,2 Prozent ökologisch bedingte Preisanstiege bei der Heizenergie; unter Anhängern der AfD 7,5 Prozent – BSW: 9,2 Prozent. Differenziert nach dem Heizungssystem bleibt die Ablehnung bestehen:

Sogar wo mit Fernwärme oder Wärmepumpe geheizt wird, erfährt die stärkere Beachtung ökologischer Kosten beim Heizen nur 17,8 Prozent und 22,6 Prozent Zustimmung. Nur jeder dritte Befragte befürwortet ein Einpreisen ökologischer Effekte bei Benzin und Diesel. Über den nationalen Emissionshandel steigen die CO<sub>2</sub>-Preise auch hier kontinuierlich – zuletzt zum Jahreswechsel. Nur für Anhänger der Grünen (68,7 Prozent) und der Linken (51,3 Prozent) ist eine Bepreisung ökologischer Effekte hier mehrheitlich akzeptabel. Anhänger von BSW (19,7 Prozent) und AfD (12,6 Prozent) weichen deutlich nach unten ab. Ein Teil dieser Differenzen geht auf unterschiedliche Betroffenheiten zurück. So befürwortet fast jeder Zweite ohne Auto mit Verbrennungsmotor im Haushalt die Preisanstiege; unter den Besitzern eines Verbrenners sind es hingegen nur 27,4 Prozent. Ähnlich verhält es sich mit dem Wohnumfeld: Im städtischen Raum liegt die Zustimmung mit 39,8 Prozent deutlich höher als im ländlichen (24,2 Prozent), wo die Abhängigkeit vom Auto größer ausfällt. Anhänger von AfD und BSW sind stärker im ländlichen Raum verortet und häufiger im Besitz eines Verbrenners als Sympathisanten der Linken und Grünen. Ähnliches gilt

allerdings für Sympathisanten der Union, die höhere Preise deutlich weniger ablehnen. Mit 61,7 Prozent der Befragten werden Preisanstiegen zur Beachtung ökologischer Effekte am ehesten bei Flugreisen zugestimmt. Besonders stark ist die Akzeptanz abermals bei den Anhängern der Grünen (86,2 Prozent); besonders gering bei der AfD (43,8 Prozent). Bei Sympathisanten von FDP (52,3 Prozent) und BSW (53,7 Prozent) fällt die Zustimmung vergleichsweise hoch aus. Obwohl der Flugverkehr bereits am EU ETS teilnimmt und die nationale Luftverkehrssteuer gestiegen ist, könnte die hohe Akzeptanz mit der geringen Relevanz zusammenhängen. Nur eine Minderheit fliegt: 20 Prozent der Bevölkerung gaben in BMUV/UBA (2023) an, in den letzten zwölf Monaten zu privaten Zwecken geflogen zu sein.

### Klimaschutz: Wirkungsvoll und sozial

Anstelle von Verboten liefert eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung marktwirtschaftlich technologieoffene Anreize für ein klimafreundlicheres Konsum- und Investitionsverhalten. Obwohl sich von der Politik mehrheitlich ein aktiverer Klimaschutz gewünscht wird, werden höhere Kosten vielfach abgelehnt. Zur Kostenabfederung werden in der politischen Diskussion derzeit ein Klimageld und eine Strompreissenkung gegeneinander abgewogen. Während das Klimageld eine direkte Kompensation für höhere CO<sub>2</sub>-Preise darstellt, federn Strompreissenkungen indirekt ab. In der Bevölkerung dominiert derweil die Unsicherheit über die höheren ökologischen Kosten. So fühlen sich drei Viertel nicht ausreichend über den CO<sub>2</sub>-Preis informiert (Behringer et al., 2024). Ein Klimageld könnte die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung steigern – in der Bevölkerung bestehen jedoch große Unklarheiten über den Mechanismus (Bohmann et al., 2025). Strompreientlastungen würden einen zusätzlichen Klimaschutzeffekt haben, da die Elektrifizierung, ob bei Wärmepumpen oder E-Autos, günstiger wird. Zentral für die kommende Bundesregierung wird sein, über einen CO<sub>2</sub>-Preis zu steuern, aber transparent zu informieren und überproportionale Belastungen gerade für Niedrigverdiener möglichst zielgerichtet abzufedern.

### Literatur

AGEB – Arbeitsgemeinschaften Energiebilanzen, 2024, Auswertungstabellen zur Energiebilanz Deutschland - Daten für die Jahre von 1990 bis 2023, Berlin

Behringer, Jan et al., 2024, CO<sub>2</sub>-Bepreisung: Akzeptanz und Kostenwahrnehmung nach der Preiserhöhung 2024, IMK Policy Brief, Nr. 175, Düsseldorf

BMUV/UBA – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz/Umweltbundesamt, 2023, Umweltbewusstsein in Deutschland 2022, Berlin/Dessau

Bohmann, Sandra et al., 2025, Mehr Klarheit schaffen: Klimageld als sozialer Ausgleich bei höheren CO<sub>2</sub>-Preisen, DIW Wochenbericht, Nr. 6, Berlin

bbp – Bundeszentrale für Politische Bildung, 2025, Sozialbericht 2024, Bonn

DEHST – Deutsche Emissionshandelsstelle, 2024, Nationalen Emissionshandel verstehen, [Link](#) [3.3.2025]

Destatis, 2024, Statistik zur Luftverkehrsteuer, [Link](#) [17.3.2025]

Destatis, 2025, CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der privaten Haushalte: 540 Millionen Tonnen, [Link](#) [3.3.2025]

#### Datengrundlage

Die Auswertungen basieren auf der *IW-Personenbefragung* aus dem Dezember 2024. Vom 10.-18. Dezember 2024 wurden im Auftrag des Instituts der deutschen Wirtschaft über das Online-Access-Panel von Bilendi&respondi 3.288 Menschen ab 18 Jahren in Deutschland befragt. Die Befragung ist repräsentativ quotiert nach den Merkmalen Geschlecht/Alter (Kreuzquote), Wohnsitz nach Bundesländern sowie dem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen. Befragte, die fehlerhafte Angaben in einer Kontrollfrage gemacht haben oder die Befragung zu schnell („Speeder“) abgeschlossen haben, werden nicht berücksichtigt. Die valide Nettostichprobe umfasst 3.267 Menschen. Befragte mit Hochschulzugangsberechtigung sind überrepräsentiert, solche mit niedrigem Bildungsniveau unterrepräsentiert. Die Nutzung von entsprechenden Anpassungsgewichten führt zu qualitativ vergleichbaren Ergebnissen. Für die Berechnungen wurde das ungewichtete Grundsample verwendet.