

Klimapolitik und soziale Gerechtigkeit

Wie die deutsche Bevölkerung Zielkonflikte in der Transformation wahrnimmt



Klimapolitik und soziale Gerechtigkeit

Wie die deutsche Bevölkerung Zielkonflikte in der Transformation wahrnimmt

Sara Holzmann, Bertelsmann Stiftung

Dr. Ingo Wolf, Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) – Helmholtz-Zentrum Potsdam

© Bertelsmann Stiftung, Gütersloh
2023

Herausgeber

Bertelsmann Stiftung
Carl-Bertelsmann-Straße 256, 33311 Gütersloh
www.bertelsmann-stiftung.de

Verantwortlich

Sara Holzmann
Project Manager
Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft
sara.holzmann@bertelsmann-stiftung.de

Wissenschaftliche Mitarbeit

Dr. Ingo Wolf, Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) – Helmholtz-Zentrum Potsdam

Zitationshinweis

Holzmann, S. und Wolf, I. (2023). Klimapolitik und soziale Gerechtigkeit. Wie die deutsche Bevölkerung Zielkonflikte in der Transformation wahrnimmt. Bertelsmann Stiftung (Hrsg.). Gütersloh.

Layout

FORMBA GmbH

Bildnachweise

S. 1: Dmytro – stock.adobe.com; S. 12: Markus Spiske – stock.adobe.com; S. 20: Khun Mix – stock.adobe.com;
S. 26: travelview – stock.adobe.com; S. 36: anatoliy_gleb – stock.adobe.com; S. 42: Andrey Popov – stock.adobe.com;
S. 54: KK-Foto – stock.adobe.com; S. 70: travelview – stock.adobe.com; S. 76: Bjorn B – stock.adobe.com

Piktogramme

Klimawandel: Icon Market, Noun Project (S. 14); Wind Turbine: Shane Willis, Noun Project (S. 19, 28, 41, 48, 58, 79);
Elektroauto: Adrien Coquet, Noun Project (S. 19, 29, 41, 49, 79); Protest: Firza Alamsyah, Noun Project (S. 31, 73);
Dicht besiedelt/mittel besiedelt/gering besiedelt: Ines Thaller, FORMBA (S. 32, 50, 60); Grüne Energie: Roundicons.com,
Noun Project (S. 34); Arbeiter: Wahyuntittle, Noun Project (S. 38); Sparschwein: Gregor Cresnar, Noun Project (S. 50, 53, 63);
Zug: David Khai, Noun Project (S. 58); Smileys: Icon Everywhere, Noun Project (S. 59); Pkw: Adrien Coquet, Noun
Project (S. 61); Klimageld: Adrien Coquet, Noun Project (S. 67); Politik: shashank singh, Noun Project (S. 69)

DOI 10.11586/2023094

ID_2081

IN

HA

LT

1 Wirtschaftspolitische Zielkonflikte und gesellschaftlicher Rückhalt in der Transformation _____ 6

2 Grundsätzliche Einstellungen zu Klimawandel und Klimaschutz _____ 12

3 Messung der Wahrnehmung von Zielkonflikten _____ 20

4 Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit _____ 26

Exkurs 1: Energiesicherheit _____ 34

5 Arbeitsmarkt und Beschäftigung _____ 36

6 Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt _____ 42

Exkurs 2: Vorschläge für eine gerechtere Kostenverteilung in der Transformation _____ 52

7 Kosten und Kostenentwicklung _____ 54

Exkurs 3: Zahlungsbereitschaft für Klimaschutz und CO₂-Preis _____ 62

8 Einflussfaktoren auf die Wahrnehmung von Zielkonflikten _____ 70

9 Wahrnehmung der verschiedenen Zielkonflikte im Vergleich _____ 76

10 Ausblick _____ 82

Literatur _____ 86

Anhang _____ 88

EIN LEBEN UND

Wirtschaftspolitische Zielkonflikte und gesellschaftlicher Rückhalt in der Transformation

Die fortschreitende Klimakrise sowie die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung stellen Gesellschaften weltweit vor enorme Herausforderungen. Auf der einen Seite ist der Wandel hin zu einer Wirtschaftsweise, die die planetaren Grenzen respektiert, unausweichlich. Nachhaltiges Handeln ist die Voraussetzung dafür, materiellen Wohlstand und gesellschaftliche Teilhabe für breite Bevölkerungsschichten sowie zukünftige Generationen verwirklichen zu können. Dafür braucht es eine ökologische Transformation in der Wirtschaft und in der ganzen Gesellschaft.

Auf der anderen Seite ist jedoch zu beobachten, wie gesellschaftliche Widerstände gegen den Wandel zunehmen. Verstärkt wird dies durch die permanenten Krisenerfahrungen, die mit der Coronapandemie, dem Krieg gegen die Ukraine und der Energiekrise in den letzten Jahren gemacht wurden. Immer mehr Menschen in Deutschland fühlen sich durch die vielfältigen Krisen, deren Folgen und den gesellschaftlichen Wandel verunsichert. Sie verlieren das Vertrauen in die Problemlösungsfähigkeit der Politik. Letztlich drohen die Skepsis gegenüber Veränderungen, Verlustängste und Unzufriedenheit mit der Politik oder der Demokratie als Ganzes die gesellschaftliche Unterstützung für den Klimaschutz zu gefährden.

Verstärkt durch permanente Krisenerfahrungen nehmen gesellschaftliche Widerstände gegen den Wandel zu.

Mangelnder gesellschaftlicher Rückhalt für die Transformation kann dazu führen, dass notwendige Maßnahmen ausgebremst, abgeschwächt oder gänzlich verhindert werden. Gleichzeitig wird der Erfolg von Klimaschutz zunehmend auch davon abhängen, ob es gelingt, Veränderungen im Alltag und im Verhalten der Bürger¹ zu erreichen – ein großer Hebel, der bis heute kaum politisch adressiert wird. Die Berücksichtigung von Erwartungen, Einstellungen und Handlungsbereitschaften in der Bevölkerung ist für die Ausgestaltung einer gleichsam effektiven wie akzeptierten Wirtschafts- und Klimapolitik deshalb von großer Bedeutung. Dies gilt umso mehr, als dass sich bestehende Zielkonflikte auf dem Weg in eine Nachhaltige

¹ Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum verwendet. Gemeint sind jedoch immer alle Geschlechter.

Soziale Marktwirtschaft absehbar verschärft werden und neue Konflikte hinzukommen können. Aus diesem Grund ist es so wichtig, die Ziele und Konfliktlinien unterschiedlicher sozialer Gruppen besser zu verstehen und eine empirische Grundlage für eine offene Begegnung und Diskussion um einen Ausgleich von Interessen zu schaffen. Die vorliegende Studie leistet dazu einen Beitrag, indem sie die Sichtweisen der Bevölkerung auf den Klimaschutz in den Blick nimmt. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf den kritischen Fragen von Wohlstand, Beschäftigung, sozialem Ausgleich und Kosten, bei denen Zielkonflikte oft auch durch die persönliche Betroffenheit von Menschen zutage treten können.

Wirtschaftspolitische Zielkonflikte sind in der Transformation an der Tagesordnung

Schon viele Jahre orientiert sich die Wirtschaftspolitik in Deutschland an einem ganzen Zielsystem aus verschiedenen Parametern, das sie im Blick behalten muss und auf das sie die Wahl ihrer Instrumente abstimmen muss. Zu den wirtschaftspolitischen Zielen gehören unter anderem hoher materieller Wohlstand, niedrige Arbeitslosigkeit oder tragfähige Staatsfinanzen (vgl. Abbildung 1). In Zeiten der ökologischen Krise und des voranschreitenden Klimawandels tritt nun ein weiteres Ziel – mit herausragender Bedeutung – auf die wirtschaftspolitische Agenda: Die ökologische Nachhaltigkeit.

ABBILDUNG 1
Wirtschaftspolitisches Zielsystem für die ökologische Transformation



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von Holzmann et al. 2022.

Unter den Begriff der „ökologischen Nachhaltigkeit“ fallen ganz verschiedene Aspekte des Umwelt-, Ressourcen- und Klimaschutzes. Im Allgemeinen ist gemeint, dass die jetzt lebenden Generationen mit der Natur und den natürlichen Ressourcen schonend und erhaltend umgehen, damit auch die nachfolgenden Generationen eine weitgehend intakte Umwelt vorfinden. Eine wichtige Herausforderung im Hinblick auf einen lebenswerten Planeten für nachfolgende Generationen ist der menschengemachte Klimawandel, der durch die umfangreiche Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen in die Atmosphäre gebremst werden kann. Die Einsparung von Treibhausgasemissionen bis hin zum Erreichen der Klimaneutralität, also einem Zustand, in dem keine Treibhausgasemissionen mehr hinzukommen oder entstehende Emissionen ausgeglichen werden², steht daher im Zentrum der ökologischen Transformation.

Die übergeordnete Rolle der Klimaneutralität in einer zukunftsfähigen Gesellschaft und Wirtschaft erklärt sich durch die existenzielle Bedrohung, die von der Klimakrise und dem Verlust der Funktionsfähigkeit von Ökosystemen – und damit der Grundvoraussetzung für Leben und Wirtschaften auf der Erde – ausgeht. Doch durch die Notwendigkeit einer ökologischen Transformation erübrigen sich weitere wirtschaftspolitische Ziele keineswegs. Vielmehr sind materieller Wohlstand und seine faire Verteilung ebenso wie ein hoher Beschäftigungsstand, ein stabiles Preisniveau, ein außenwirtschaftliches Gleichgewicht und tragfähige Staatsfinanzen wesentliche Vorbedingungen dafür, dass weitreichende klimapolitische Maßnahmen von der Gesellschaft als Ganzes mitgetragen werden.

Damit wird deutlich: Die sozial-ökologische Transformation, also der Wandel zu einer Nachhaltigen Sozialen Marktwirtschaft, ist geprägt von teils konkurrierenden Zielen, die es miteinander zu vereinbaren gilt.

Ob und welche Zielkonflikte in der Transformation auftreten, ist vielfach eine Frage der gewählten politischen Strategie. So steht Klimaschutz keinesfalls unauflöslich in Konflikt mit etwa sozialer Gerechtigkeit, sondern die Wahl der politischen Instrumente entscheidet darüber, ob Klimaschutz einkommensschwache und sozial benachteiligte Menschen übermäßig belastet oder nicht.

Damit eine wirtschaftspolitische Steuerung, die zwischen verschiedenen Zielen abwägt, gelingen kann, sollte sie auf einer sorgfältigen Analyse der Wirkungszusammenhänge zwischen den verschiedenen Zieldimensionen beruhen. Diesem Aspekt haben wir uns in unserer bisherigen Arbeit bei der Bertelsmann Stiftung gewidmet und werden es auch weiterhin tun (vgl. u. a. Holzmann et al. 2022). Wir haben etwa herausgearbeitet, wie sich zahlreiche wirtschaftspolitische Zielkonflikte mit dem Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit darstellen und wie Lösungsoptionen aussehen können. Denn mit der gegenwärtigen politischen Steuerung ist es nicht ausreichend gelungen, Widersprüche zwischen Klimaschutz und wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit oder tragfähiger Finanzpolitik aufzulösen (vgl. Holzmann et al. 2023, Rehm et al. 2023 und Bär et al. 2023). Die vielfältigen Auswirkungen, die mit dem Streben nach einer ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsweise für den Arbeitsmarkt oder den Außenhandel verbunden sein können, müssen zunächst richtig verstanden werden (vgl. Weber und Zika 2023 und Braml und Felbermayr 2022).

² Der Ausstoß von Treibhausgasen kann durch die Bindung von Treibhausgasen aus der Atmosphäre in sogenannten Treibhausgasenken ausgeglichen werden. In der Natur sind das vor allem Böden, Wälder und Ozeane. Darüber hinaus gibt es technische Treibhausgasenken, die Emissionen aus der Atmosphäre entnehmen und beispielsweise in geologischen Formationen wie ausgeförderten Erdöl- oder Erdgaslagerstätten speichern (vgl. UBA 2023a).

Es braucht die Perspektive der Bevölkerung auf Zielkonflikte

Eine andere Frage als die nach der wissenschaftlichen und empirischen Identifikation von wirtschaftspolitischen Zielkonflikten und ihren Lösungsoptionen ist jedoch diejenige, ob und wie stark Zielkonflikte oder auch Zielharmonien in der ökologischen Transformation von der Bevölkerung wahrgenommen werden. Die Einschätzung der Bürger kann unter Umständen von der wissenschaftlichen Bewertung der Zielzusammenhänge abweichen. In ihrem Alltag machen sich Menschen möglicherweise über andere Zielkonflikte Sorgen oder gewichten und bewerten Zielkonflikte in anderer Form als dies in wissenschaftlichen Analysen oder in der Politik der Fall ist. Die Einstellungen der Menschen zu Zielkonflikten und ihre Präferenzen für bestimmte wirtschaftspolitische Ziele können sich zudem durch Krisenerfahrungen ändern.

Daher braucht eine Politik, die immer wieder Kompromisse zwischen verschiedenen Zielen zu finden versucht, nicht nur die besten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Empfehlungen. Am Ende müssen die Lösungen, die gefunden werden, durchsetzbar, vermittelbar und möglichst langfristig tragfähig sein. Denn eine Transformation, die die Lebenswelt der Menschen derart umfassend ändern wird, kann nur erfolgreich sein, wenn die Menschen auch das Ziel dieser Transformation anerkennen und eine faire Lastenverteilung auf dem Weg dorthin erleben. Daher ist die Perspektive der Bevölkerung auf Zielkonflikte in der ökologischen Transformation unerlässlich: Wie bewerten die Bürger die soziale Gerechtigkeit in der Transformation? Machen sie sich große Sorgen um wirtschaftliche Einbußen und Wohlstandsverlust? Wie blicken sie auf wirtschafts- und klimapolitische Strategien und Maßnahmen? Und was sind sie bereit, zugunsten des Klimaschutzes in Kauf zu nehmen?

In dieser Studie wollen wir nicht nur die Frage beantworten, welche Zielkonflikte in der Bevölkerung eine Rolle spielen. Wir wollen auch herausfinden, in welchen Spannungsfeldern Konflikte besonders stark wahrgenommen werden und ob es dabei Unterschiede etwa zwischen der Energie- und der Verkehrswende gibt. Und wir schauen uns an, ob und wie sich die Wahrnehmung von Zielkonflikten über die Zeit verändert hat. Darüber hinaus ist für die Gestaltung und Vermittlung von klimapolitischen Maßnahmen interessant, ob bestimmte Personengruppen Zielkonflikte unterschiedlich wahrnehmen und in welcher Richtung personenbezogene Merkmale einen Einfluss auf die Bewertung von Zielkonflikten in den verschiedenen Spannungsfeldern – sei es in Bezug auf Wohlstand, auf dem Arbeitsmarkt, bei sozialen Fragen oder der Kostenentwicklung – haben.

Die Transformation kann nur erfolgreich sein, wenn die Menschen das Ziel anerkennen und eine faire Lastenverteilung auf dem Weg dorthin erleben.

Zur Untersuchung dieser Fragestellungen haben wir in der vorliegenden Studie Befragungsdaten aus dem Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende (SNB) verwendet. Dabei handelt es sich um eine bevölkerungsrepräsentative Online-Panelfragung, die Einstellungen, Anliegen und Bewertungen der deutschen Bevölkerung zur Ausgestaltung und Umsetzung von Klimapolitik, insbesondere von Maßnahmen der Energie- und Verkehrswende erhebt (vgl. Wolf et al. 2021, 2022, 2023). Nicht alle wirtschaftspolitischen Ziele und möglichen Zielkonflikte in der ökologischen Transformation lassen sich mit den zur Verfügung stehenden Befragungsdaten des SNB adressieren und untersuchen. Jedoch zeichnet das SNB in vielen Bereichen bereits ein umfangreiches, aufschlussreiches und höchstaktuelles Bild der Wahrnehmung von Zielkonflikten in der sozial-ökologischen Transformation in der deutschen Bevölkerung.

Die Studie ist wie folgt aufgebaut. Zunächst sollen die grundsätzlichen Einstellungen und Bewertungen der Menschen in Deutschland zu Klimawandel und Klimaschutz in den Blick genommen werden. Danach wird die Datenbasis des SNB genauer vorgestellt. In Anlehnung an die Systematik der wirtschaftspolitischen Zielkonflikte in Holzmann et al. (2022) werden anschließend die Spannungsfelder „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“, „Beschäftigung und Arbeitsmarkt“, „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ sowie „Kosten und Kostenentwicklung“ tiefergehend unter die Lupe genommen. Ergänzt wird die Analyse von verschiedenen thematischen Exkursen, die in wichtigen Themenfeldern über die grundsätzliche Zielkonflikte-Systematik hinaus einen detaillierten Blick auf die Perspektive der Bevölkerung erlauben. Im Anschluss daran wird mithilfe einer Regressionsanalyse systematisch untersucht, welche

personenbezogenen Merkmale auf die Wahrnehmung von Zielkonflikten den stärksten Einfluss haben und in welcher Richtung diese wirken. Abschließend folgt eine vergleichende Zusammenschau, die Unterschiede in der Wahrnehmung von Zielkonflikten zwischen Spannungs- und Transformationsfeldern aufzeigt, sowie ein Ausblick.

Politische Lösungen in der Transformation müssen durchsetzbar, vermittelbar und möglichst langfristig tragfähig sein.



Grundsätzliche Einstellungen zu Klimawandel und Klimaschutz

Bevor im Folgenden ausführlich die Wahrnehmung von Zielkonflikten in der ökologischen Transformation aus Sicht der Bevölkerung betrachtet wird, gilt es zunächst einmal zu beleuchten, welchen Stellenwert Klimawandel und Klimaschutz generell für die Menschen in Deutschland haben. Und auch ein Blick auf die grundsätzliche Befürwortung einer ökologischen Transformation ist lohnenswert. Denn aus der Erkenntnis, dass die Bürger im Zuge einer ambitionierten Klimapolitik Zielkonflikte befürchten, ergibt sich keinesfalls die Schlussfolgerung, dass sie klimapolitisches Handeln grundsätzlich ablehnen. Vielmehr äußern die Menschen Bedenken und Unsicherheiten, die es bei einer umsichtigen, an den Lebensrealitäten der Menschen ausgerichteten Gestaltung und Vermittlung von politischen Maßnahmen zu berücksichtigen gilt.

Sorge über den Klimawandel ist ausgeprägt

Schon lange ist der Klimawandel kein Phänomen mehr, das nur andere Kontinente oder ferne Inselstaaten betrifft. Tatsächlich nehmen Extremwetterereignisse auch in Deutschland in ihrer Häufigkeit und Heftigkeit zu und verursachen bereits heute Schäden in Milliardenhöhe. Allein 2021 – dem Jahr der verheerenden Flutkatastrophe in Teilen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz – betrug die extremwetter-

Die Bedrohung durch die Klimakrise wird für die Menschen in Deutschland greifbarer und bewusster.

bezogenen Schäden schätzungsweise 42 Milliarden Euro (vgl. Bär et al. 2023). Zur Einordnung der Dimension dieser Kosten: 42 Milliarden Euro entspricht in etwa der Summe, die laut Angaben der Deutschen Bahn erforderlich wäre, um das marode deutsche Schienennetz auf Vordermann zu bringen³. Doch nicht nur Überschwemmungskatastrophen, sondern auch die wiederholten Dürresommer seit 2018 dürften sich ins Gedächtnis vieler Menschen hierzulande eingegraben haben.

³ Siehe: Deutsche Bahn: Bund & Bahn wollen Schienennetz mit Milliardensumme sanieren (handelsblatt.com).

Die Bedrohung durch die voranschreitende Klimakrise wird daher auch für viele Menschen in Deutschland greifbarer und bewusster. Zuletzt sind 54,0 Prozent der Menschen, die 2023 im Rahmen der repräsentativen SNB-Erhebung befragt wurden, sehr oder äußerst besorgt angesichts des Klimawandels. Ein weiteres Drittel gibt an, etwas besorgt über den Klimawandel zu sein. Dabei hat der Anteil derer, die angesichts der Klimakrise äußerst besorgt sind, gegenüber 2021 um mehr als drei Prozentpunkte zugenommen. Gleichzeitig ist jedoch auch zu beobachten, dass der Anteil der Menschen, die angeben „sehr besorgt“ zu sein, um fünf Prozentpunkte gesunken ist. Nur ein kleiner Bevölkerungsanteil macht sich geringe oder gar keine Sorgen über den Klimawandel, dieser Anteil ist jedoch zwischen 2021 und 2023 um zwei Prozentpunkte gewachsen (vgl. Abbildung 2).

Die vorliegenden Daten bestätigen damit ein Bild, was eine Vielzahl von aktuellen Studien zeichnet: Die große Mehrheit der Menschen in Deutschland sieht den Klimawandel als eine (große) Bedrohung an. Auch Maßnahmen des Klima- und Umweltschutzes werden

grundsätzlich von einem Großteil der Bürger befürwortet. So zeigt die neuste Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes nicht nur, dass 88 Prozent der Menschen den Klimawandel als sehr oder eher bedrohlich einschätzen, sondern auch, dass für 84 Prozent die Eindämmung der globalen Erwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius eine wichtige Aufgabe ist (vgl. Grothmann et al. 2023). Ergebnisse wie diese machen auch deutlich, dass dem Klimaschutz und den Klimazielen ein hoher politischer Stellenwert beigemessen werden sollte.

Diese Befunde müssen jedoch nicht zwangsläufig bedeuten, dass die Menschen bereit sind, dem Klimaschutz andere gesellschafts-, sozial- oder wirtschaftspolitische Ziele unterzuordnen oder diese für weniger erstrebenswert halten. Ziel der vorliegenden Studie ist es, anhand von Befragungsdaten des SNB zu analysieren, ob und wo die deutsche Bevölkerung Widersprüche zwischen den Zielen der ökologischen Nachhaltigkeit und anderen, vor allem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zielen wahrnimmt.

Individuelle Betroffenheit beeinflusst die Akzeptanz von Klimaschutz

Unzureichende Fortschritte der bisherigen Klimapolitik in allen Sektoren machen zunehmend Maßnahmen erforderlich, die den Alltag der Menschen immer stärker und nachhaltig verändern. Die Debatte um die Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes („Heizungsgesetz“) im Frühjahr und Sommer 2023, aber auch viele Streitigkeiten etwa um den Bau von Windkraftanlagen zeigen, dass erhebliche gesellschaftliche Widerstände entstehen können, wenn der Klimaschutz plötzlich im direkten Umfeld der Menschen – in ihrer Gemeinde, ihrem Haus, ihrer Garage oder auf ihrem Arbeitsweg – ankommt. Denn mit empfundener unmittelbarer Betroffenheit von klimapolitischen Maßnahmen gehen Veränderungen, Emotionen und eben auch Zielkonflikte einher und all diese Faktoren sind entscheidend für die Akzeptanz von Klimapolitik. Entstehen durch mangelnden Informationsfluss und fortdauernde Unsicherheiten über genaue Regelungen und Förderhöhen beim nächsten Heizungstausch Ängste um die persönliche Finanzsituation, muss mit grundsätzlichen Abwehrreflexen gerechnet werden. Mit einer klaren und sozial ausgewogenen Politikgestaltung könnten diese in Zukunft vermieden werden.

Auch Zielkonflikte spielen für die Akzeptanz von Klimapolitik eine Rolle

Gerade tatsächliche oder vermeintliche Zielkonflikte mit Einkommen, Kaufkraft, Beschäftigung oder Lebensqualität der Menschen werden in Medien, Politik und Gesellschaft häufig genutzt, um gegen Klimaschutzmaßnahmen im Allgemeinen oder im persönlichen Kontext zu argumentieren. Dabei werden Ziele im Diskurs oft gegeneinander ausgespielt und es wird mitunter behauptet, die Verfolgung des einen Ziels (des Klimaschutzes) würde die Erreichung oder Aufrechterhaltung eines anderen Ziels (etwa des Wohlstands) gefährden. Für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und für die Durchsetzbarkeit von Klimapolitik kann es gefährlich sein, verschiedene Ziele so gegeneinander auszuspielen. Denn diese Argumentationsmuster lassen den Eindruck entstehen, dass eines

**INFOBOX
Energie- und Verkehrswende als zentrale Transformationsfelder**

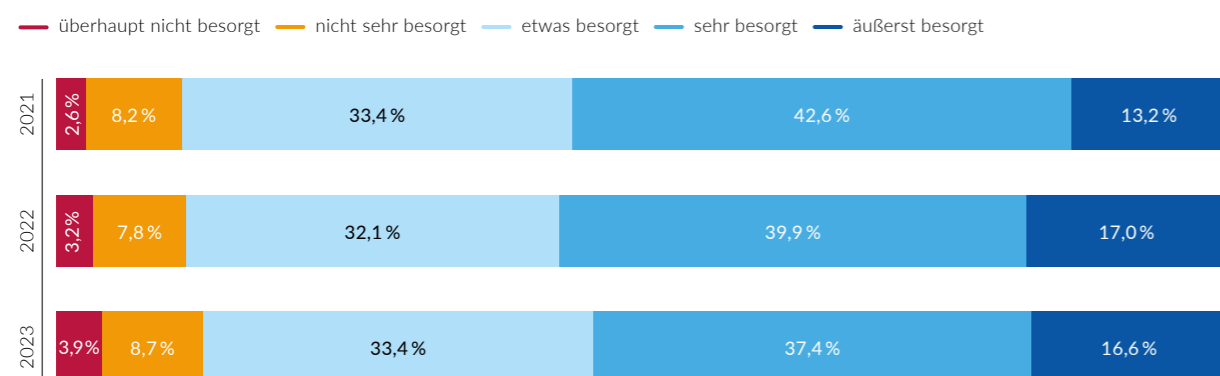
Die Strom-, Wärme- und Verkehrswende sind sehr wichtige Handlungsfelder der ökologischen Transformation und große Hebel für die Senkung der Treibhausgasemissionen. Gemeinsam bilden sie die Säulen der „Energiewende“, also des Wandels unserer Energieversorgung von einem mit fossilen Energieträgern wie Kohle, Öl, Gas und Benzin befeuerten Energiesystem hin zu einem Energiesystem basierend auf erneuerbaren Energien. Neben der Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien sind die Senkung des Energieverbrauchs insgesamt und die Steigerung der Energieeffizienz die wichtigsten Ziele der Energiewende.

Die Stromwende meint dabei die Umstellung der Stromerzeugung auf erneuerbare Energien. Im allgemeinen Sprachgebrauch und auch im Folgenden wird der Begriff „Energiewende“ häufig synonym für die Stromwende verwendet. Tatsächlich ist die Energiewende Stand heute auch in erster Linie eine Stromwende, denn echte Erfolge im Sinne von Treibhausgas-minderungen haben in den vergangenen Jahrzehnten vor allem im Bereich der Energieerzeugung stattgefunden. Bei der Verkehrswende, d. h. dem Übergang zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, und der Wärmewende, also beim Umstieg auf eine klimaneutrale Wärmeversorgung, besteht noch großer Aufholbedarf zur Erreichung der gesteckten Klimaziele (vgl. Holzmann 2023).

**ABBILDUNG 2
Der Klimawandel macht den Menschen große Sorgen**



Wie besorgt sind Sie über den Klimawandel?



Frage: Wie besorgt sind Sie über den Klimawandel? | Basis 2021: n = 6.485, 2022: n = 6.549, 2023: n = 6.543 |
Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

der beiden Ziele unweigerlich geopfert werden müsse. Vielmehr sollte es das Ziel sein, gesellschaftliche Akzeptanz für konsequenten Klimaschutz zu schaffen, indem man ihn mit einer gerechten Verteilung von Nutzen und Kosten und mit gesellschaftlichem Wohlstand vereint.

Zuletzt ist eine neue Polarität in der Debatte um wirksamen und damit tiefgreifenderen Klimaschutz wahrzunehmen. Aktuell scheint eine große Mehrheit der Menschen in Deutschland den Klimaschutz grundsätzlich zu unterstützen, allerdings nicht zwingend uneingeschränkt: Gemäß der Kategorisierung der aktuellen Mitte-Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung gehören knapp die Hälfte der Deutschen zu den klimapolitisch Progressiven, die den Klimawandel als große Bedrohung ansehen und einen schnelleren Klimaschutz begrüßen. Im Umkehrschluss bedeutet das auch, dass ebenso viele Menschen dem Klimaschutz gegenüber indifferent sind, ihn bremsen, allein auf technologische Anpassung setzen oder die Klimapolitik ganz ablehnen (vgl. Zick et al. 2023).

Diese gesellschaftlichen Differenzen zwischen denjenigen, die schnellen Klimaschutz begrüßen und denjenigen, die ihn bremsen, lassen sich einordnen in das Spannungsfeld zwischen Tempo und Akzeptanz, das zuletzt immer häufiger aufgemacht wird: Es wird kritisiert, der Klimaschutz erfolge „mit der Brechstange“ oder „über die Köpfe der Menschen hinweg“ und angemahnt, man müsse „die Menschen mitnehmen“. Angesichts der schwindenden Zeit zur Erreichung der Klimaziele und Eindämmung eines ungebremsten Klimawandels wird dieses Spannungsfeld absehbar immer wichtiger werden. Allerdings ist die nötige Beschleunigung natürlich nur mit gesellschaftlichem Rückhalt möglich, wofür wiederum eine faire Lastenverteilung in der Transformation eine zentrale Voraussetzung ist.

Bei der Gestaltung und Vermittlung von Politikmaßnahmen ist die Bevölkerungsperspektive wichtig

Damit Energie-, Verkehrs- und Wärmewende erfolgreich und gemeinsam mit der Gesellschaft gestaltet und umgesetzt werden können, gilt es für die Politik, die Einstellungen, Erwartungen und Konfliktlinien unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen besser zu verstehen und zu berücksichtigen. Bisher orientiert sich die Ausgestaltung und Kommunikation von Klimaschutzmaßnahmen augenscheinlich noch zu wenig und kaum systematisch an den Erwartungen und Befürchtungen der Bürger.

So zeigen die vorliegenden Ergebnisse des SNB, dass die Angst vor einer sozialen Spaltung im Zuge ambitionierter Klimaschutzmaßnahmen in der Bevölkerung sehr weit verbreitet ist und die bisherige Klimapolitik als ungerecht und teuer wahrgenommen wird (vgl. Abschnitt 6 und 7). Und dennoch wird mit dem Klimageld – damit gemeint ist die Rückerstattung der Einnahmen aus dem CO₂-Preis – eine zentrale sozialpolitische Maßnahme in der ökologischen Transformation von der Regierungskoalition nur zaghaf und langsam

vorangetrieben. Diese mangelhafte Orientierung der Klimapolitik an den Einstellungen, Sorgen und Lebensumständen der Bürger kann den ganzen Vermittlungsprozess zwischen Politik und Gesellschaft störanfällig für Zuspitzungen, Missverständnisse und Falschinformationen machen.

Um diesen Prozess zukünftig zu verbessern, sollte in der Gestaltung von Maßnahmen und in ihrer Kommunikation vermehrt auf die Themen eingegangen werden, die die Bürger beschäftigen oder die ihnen Sorgen machen. Das bedeutet nicht, dass sich jede Umfrage unmittelbar auf die Gesetzgebung auswirken sollte. Doch im Falle ausgeprägter Sorgen oder klarer Erwartungshaltungen wäre mindestens eine größtmögliche Transparenz und Begründung politischer Entscheidungsprozesse und Ergebnisse angezeigt. Dies gilt insbesondere bei potenziellen Zielkonflikten zwischen Klimaschutz und weiteren wirtschafts- und sozialpolitischen Zielsetzungen. Anstatt Ziele gegeneinander auszuspielen, sollten politische Entscheidungsträger ihre Kompromisse und deren Auswirkungen auf die Lebenswirklichkeiten der Bürger besser erklären.

Damit dies gelingen kann, bieten umfangreiche Panelbefragungen wie das SNB Aufschluss darüber, welche Zielkonflikte in welchem Ausmaß und für welche Bevölkerungsteile (also für bestimmte Altersgruppen, Stadt- oder Landbewohner, Mieter oder Eigentümer usw.) relevant sind. Sie ermöglichen, die realen Lebensumstände der Menschen genau in den Blick zu nehmen, auf sie zu reagieren und die politischen Maßnahmen nach Möglichkeit auf sie abstimmen zu können. Förderprogramme oder andere Instrumente für mehr sozialen Ausgleich (wie das angesprochene Klimageld) können beispielsweise dazu

beitragen, reale wirtschaftliche oder soziale Sorgen und Probleme der Menschen im Zuge der Transformation zu adressieren.

Verkehrs- und die Energiewende werden in der Bevölkerung unterschiedlich bewertet

Nicht nur kann die Wahrnehmung von Zielkonflikten der ökologischen Transformation zwischen verschiedenen Spannungsfeldern wie „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ oder „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ variieren. Sondern auch zwischen den Transformationsfeldern Energie- und Verkehrswende können sich Zielkonflikte mit verschiedenen wirtschaftspolitischen Zielen unterschiedlich darstellen. So könnte die Verkehrswende etwa mit anderen Erwartungen an Beschäftigungseffekte verbunden sein als die Energiewende. Ein Blick in die Ergebnisse des SNB (Wolf et al., 2021, 2022, 2023) zeigt, dass die Energie- und Verkehrswende im Hinblick auf ihre grundsätzliche Befürwortung und auf ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz nicht gleich bewertet werden.

Im Allgemeinen werden Energie- und Verkehrswende im Jahr 2023 von mehr als der Hälfte der Menschen befürwortet. Schaut man sich die Zustimmungswerte im Detail an, werden die Unterschiede zwischen den Transformationsfeldern jedoch schnell sichtbar: Während 69,2 Prozent der Bevölkerung die Energiewende befürworten, ist die grundsätzliche Befürwortung der Verkehrswende mit 55,7 Prozent deutlich niedriger. Analog dazu wird die Verkehrswende von einem größeren Bevölkerungsanteil abgelehnt als die Energiewende: Während 18,8 Prozent der Bürger die Verkehrswende ablehnen, beträgt dieser Anteil bei der Energiewende 12,4 Prozent (vgl. Abbildung 3).

Der Vergleich der Befürwortung von Energie- und Verkehrswende zwischen 2021 und 2023 zeigt ein bemerkenswertes Bild: Zwischen 2021 und 2022 nahm die generelle Zustimmung zur Energiewende um mehr

Anstatt Ziele gegeneinander auszuspielen, sollten politische Entscheidungsträger ihre Kompromisse und deren Auswirkungen auf die Lebenswirklichkeiten der Bürger besser erklären.

als vier Prozentpunkte zu. Bei der Verkehrswende betrug der Anstieg im gleichen Zeitraum drei Prozentpunkte. Diese Entwicklung wurde wahrscheinlich durch die Energiekrise getrieben. Zwischen 2022 und 2023 nahm die Befürwortung der Energiewende dann wieder um fast sechs Prozentpunkte, von 74,8 Prozent in 2022 auf 69,1 Prozent in 2023, ab. Im Bereich der Verkehrswende sank der Anteil der Befürworter zwischen den Jahren 2022 und 2023 um acht Prozentpunkte. In beiden Transformationsfeldern fällt die generelle Zustimmung 2023 unter das Niveau von 2021.

Gleichzeitig nahm der Anteil derer, die die Energie- oder Verkehrswende ablehnen, zwischen 2022 und 2023 geringfügig zu: Die Energiewende wird 2023 von 12,4 Prozent der Menschen in Deutschland abgelehnt – 2022 lag dieser Anteil noch bei 9,2 und 2021

bei 10,6 Prozent. Und auch bei der Verkehrswende hat der Anteil der Gegner im Jahr 2023 gegenüber 2022 um fünf und gegenüber 2021 um vier Prozentpunkte zugenommen (vgl. Abbildung 3).

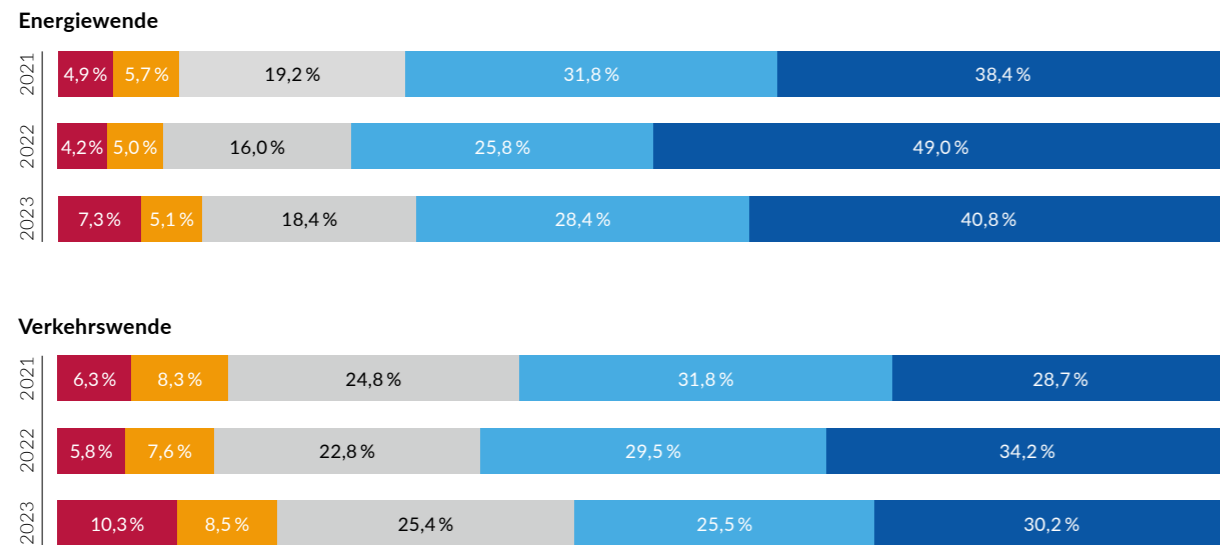
Die positive ökologische Wirkung der Verkehrswende wird häufiger angezweifelt als die der Energiewende

Ob und inwiefern Energie- und Verkehrswende überhaupt als wirkungsvolle Strategien des Klima- und Umweltschutzes angesehen werden, trägt auch zu ihrer allgemeinen Akzeptanz und Befürwortung bei. Wie bei der grundsätzlichen Zustimmung oder Ablehnung werden allerdings auch im Hinblick auf die Anerkennung einer ökologischen Schutzwirkung Unterschiede zwischen den beiden Transformationsfeldern deutlich.

ABBILDUNG 3
Der Rückhalt für die Energiewende ist größer als für die Verkehrswende

Ich befürworte die Energie- bzw. Verkehrswende in Deutschland.

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu



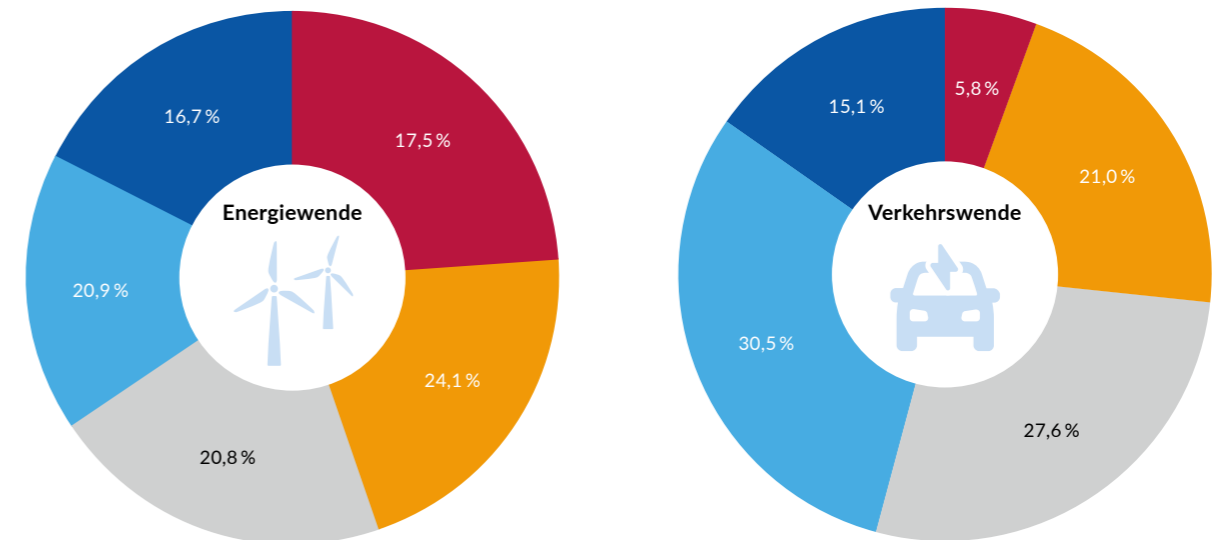
Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende (Verkehrswende)? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich befürworte die Energiewende (Verkehrswende) in Deutschland. | Basis EW/VW: 2021: n = 6.756/6.698, 2022: n = 3.277/3.266, 2023: n = 3.267/3.276 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer

BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 4
Mehr als jeder Dritte zweifelt am Beitrag der Energie- oder Verkehrswende zum Klimaschutz

Ich bezweifle, dass die Energie- bzw. Verkehrswende in Deutschland einen wesentlichen Beitrag zum Klima- oder Umweltschutz leistet.

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende (Verkehrswende)? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: a) Ich bezweifle, dass die Energiewende in Deutschland einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet. b) Ich bezweifle, dass die im Zuge der Verkehrswende in Deutschland angedachten Maßnahmen die Mobilität umweltfreundlicher machen. | Basis EW/VW: 2023: 3.267/3.276 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

So wird der Beitrag der Energiewende zum Klimaschutz seltener angezweifelt als der Beitrag der Verkehrswende zu einer umweltfreundlicheren Mobilität. Im Jahr 2023 bezweifelt etwas weniger als die Hälfte der Bürger die Wirksamkeit der Verkehrswende, bei der Energiewende ist dieser Anteil mit 37,6 Prozent deutlich geringer. Dennoch muss festgehalten werden, dass mehr als jeder Dritte den Beitrag der Energie- und fast jeder Zweite den Beitrag der Verkehrswende zum Klimaschutz anzweifelt (vgl. Abbildung 4). Und im Vergleich zum Vorjahr nimmt diese skeptische Haltung gegenüber der ökologischen Sinnhaftigkeit von Energie- und Verkehrswende noch zu: 2022 gaben noch 33,9 bzw. 40,8 Prozent der Bürger an, sie hätten Zweifel am ökologischen Nutzen von Energie- bzw. Verkehrswende.

Andersherum wird der Beitrag der Energiewende zum Klimaschutz entsprechend häufiger anerkannt als der Beitrag der Verkehrswende zu einer umweltfreundlicheren Mobilität. 2023 sind 41,6 Prozent der Bürger von einem positiven Klimaschutzeffekt der Energiewende in Deutschland überzeugt, bei der Verkehrswende ist nur etwas mehr als ein Viertel der Menschen (26,8%) der Meinung, dass die entsprechenden Maßnahmen zu einer umweltfreundlicheren Mobilität führen. Gleichzeitig ist erwähnenswert, dass in beiden Transformationsfeldern ein nicht unerheblicher Anteil von einem Fünftel (Energiewende) bzw. etwas mehr als einem Viertel (Verkehrswende) der Bürger angibt, indifferent hinsichtlich der Frage der ökologischen Schutzwirkung zu sein (vgl. Abbildung 4).



Messung der Wahrnehmung von Zielkonflikten

Die in dieser Studie berichteten Umfrageergebnisse wurden im Rahmen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende (SNB) erhoben (Renn et al., 2020; Wolf et al. 2021, 2022, 2023). Das SNB ist eine Online-Panelstudie, die im einjährigen Abstand seit 2017 – seit 2021 in einer überarbeiteten Form – durchgeführt wird. Der Langzeitstudie liegt ein neu entwickelter Ansatz zur Messung der subjektiven Wahrnehmung und Bewertung sozialer Nachhaltigkeitsaspekte in den Transformationsfeldern Energie und Verkehr zu Grunde. Das Konzept umfasst fünf Dimensionen sozialer Nachhaltigkeit mit jeweils vier teilflexiblen Indikatorensets, die mit insgesamt über 300 Einstellungs- und Verhaltensfragen regelmäßig erhoben werden (für Details siehe Fischer et al. 2022).

Ogleich der Themenkomplex „Zielkonflikte“ nicht explizit in den Indikatoren aufgenommen wurde, eignen sich diverse Fragenkomplexe, um die Haltung und Wahrnehmung der Bevölkerung zu verschiedenen Spannungs- und Konfliktfeldern der Transformationsbereiche Energie- und Verkehrswende zu analysieren. Die vorliegende Studie widmet sich insbesondere acht

konkreten Items – je vier im Kontext der Energie- und vier im Kontext der Verkehrswende – aus der Befragung des SNB, die Aufschluss geben können über die Wahrnehmung von Zielkonflikten in der Bevölkerung. Die Items lassen sich in vier verschiedene „Spannungsfelder“ einordnen, innerhalb derer Zielkonflikte in der ökologischen Transformation auftreten können oder

Anhand von Bevölkerungsbefragungen lässt sich die öffentliche Wahrnehmung von Zielkonflikten analysieren.

von den Menschen wahrgenommen werden können. Dabei handelt es sich um das Zusammenspiel zwischen klimapolitischen Maßnahmen einerseits und dem Erhalt von Wohlstand und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, der Sicherung von Beschäftigung und Arbeitsplätzen, der Herstellung von Verteilungsgerechtigkeit bzw. dem Aufrechterhalten von sozialem Zusammenhalt und zuletzt den zukünftigen Kosten bzw. der Bezahlbarkeit von Energie und Mobilität andererseits (vgl. Abbildung 5).

Die Befragungen des SNB werden als Onlineerhebungen von Forsa (Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH) über das forsa.omninet-Panel ins Feld geführt. Bei forsa.omninet handelt es sich um ein für die deutsche Online-Bevölkerung ab 14 Jahren repräsentatives Panel mit derzeit über 100.000 Personen. Die Rekrutierung der Panelteilnehmer erfolgt offline, das heißt per Telefon, über ein mehrstufiges Zufallsverfahren (ADM-Telefonstichproben-System). Mit dem sogenannten Dual-Frame-Design wird über eine kombinierte Festnetz- und Mobilfunkstichprobe sichergestellt, dass sowohl Personen, die ausschließlich über Mobiltelefon erreichbar sind, als auch Personen mit einem Festnetzanschluss einbezogen werden. Im forsa.omninet-Panel sind nicht nur Internetnutzer sondern auch Personen ohne Internetzugang vertreten. Es ist gewährleistet, dass nicht mehrere Personen eines Haushalts ausgewählt werden.

In dieser Studie werden in erster Linie die Befragungen aus der zweiten Projektphase des SNB (2021–2023) betrachtet. Als Grundgesamtheit für das SNB in dieser Projektphase gelten alle in Privathaushalten lebenden, deutschsprachigen Personen mit einem Alter ab 18 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland, die das Internet nutzen. Dabei sind auch Teil-Offliner (z. B. Personen, die nur E-Mail, aber keine anderen Online-Dienste nutzen) im Panel vertreten. In der ersten Projektphase (2017 bis 2019) wurden bei der Stichprobenziehung die Personen ausgewählt, die im Haushalt

Betrachtet wird das Zusammenspiel zwischen Klimapolitik und Wohlstand, Beschäftigung, sozialem Zusammenhalt sowie Kostenentwicklung.

ABBILDUNG 5
Wie werden Zielkonflikte in dieser Studie definiert?

	stimme überhaupt nicht zu	stimme eher nicht zu	weder noch	stimme eher zu	stimme voll und ganz zu
Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit					
Ich habe Sorgen, dass die Energiewende auf lange Sicht den Wohlstand in Deutschland gefährdet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe Sorgen, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland schadet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsmarkt und Beschäftigung					
Die Energiewende schafft in Deutschland mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Verkehrswende schafft in Deutschland mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt					
Ich befürchte, dass die Energiewende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich befürchte, dass die Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten und Kostenentwicklung					
Die Energiewende macht unsere Energieversorgung auf lange Sicht kostengünstiger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Verkehrswende macht unsere Mobilität auf lange Sicht kostengünstiger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Quelle: Eigene Darstellung.

BertelsmannStiftung

typischerweise die Entscheidungen rund um das Thema Energieversorgung treffen. Die Auswahl der Befragten wurde nach dem Zufallsprinzip⁴ aus dem gesamten forsa.omninet-Panel vorgenommen. Die Zusammensetzung des Panels wird kontinuierlich anhand zentraler Merkmale wie etwa Alter, Geschlecht oder Region kontrolliert und Teilnehmer bei Bedarf strukturrähnlich ersetzt, um in jeder Welle einen Stichprobenumfang von 6.500 Personen zu erreichen.

Den Erhebungen des SNB liegt ein standardisierter Fragebogen mit einer durchschnittlichen Befragungsdauer von 35 Minuten zugrunde. Das Befragungsinstrument wurde auf Basis theoretischer und anwendungsorientierter Überlegungen sowie qualitativer Vorarbeiten (Mixed-Method-Ansatz) entwickelt. Aufgrund des Befragungsumfangs wurde die Stichprobe mit der Befragungswelle 2022 nach den Themenfeldern Energie und Verkehr in zwei Gruppen aufgeteilt. Neben den inhaltlichen Fragen des SNB in allen Erhebungen wurden soziodemographische und psychologische Merkmale sowie das Verkehrsverhalten der befragten Personen miterhoben.

Im Folgenden (vgl. Tabelle 1) werden die Verteilungen der zentralen soziodemographischen Merkmale der Nettostichproben in den Jahren 2021 bis 2023 der Merkmalsverteilung in der Grundgesamtheit im Jahr 2023 gegenübergestellt. Weitere Informationen zum SNB und Veröffentlichungen sind auf der [Projektwebseite](#) zu finden. Zudem können die gesamten Ergebnisse der drei Befragungswellen dort mit Hilfe einer interaktiven Applikation eingesehen und erkundet werden.

Die Ergebnisse helfen der Politik, die realen wirtschaftlichen oder sozialen Sorgen der Menschen in der Transformation zu adressieren.

TABELLE 1

Variable	Merkmalsausprägungen	Stichprobe [%]			Grundgesamtheit 2023 [%]
		2021	2022	2023	
Geschlecht	Mann	51,1	52,3	51,6	48,9
	Frau	48,8	47,7	48,4	51,1
Alter	18–29 Jahre	9,3	12	10,4	15,8
	30–39 Jahre	11,6	17,7	18,1	15,7
	40–49 Jahre	17,6	14,5	15,9	14,4
	50–59 Jahre	21,4	21,8	23,1	18,8
	60+ Jahre	40	34,1	32,5	35,2
Einkommen	Einkommensarm	14,3	12,9	11,5	20,2
	Einkommensschwache Mitte	16	14,3	19	15,7
	Mitte im engeren Sinn	51,2	51,3	45,8	44,2
	Einkommensstarke Mitte	13,5	15,6	22,1	13,7
	Einkommensreiche	5,1	6	1,6	6,3
Wohnform	Miete	38,3	40	39,6	58
	Eigentum	61,7	58,8	59,2	42
Ost/West	Ost (mit Gesamt-Berlin)	16,2	17,1	17,4	19,6
	West	83,8	82,9	82,6	80,4
Bildung	Keinen Abschluss	0,3	0,2	0,4	4
	Haupt-/Volksschulabschluss	20	15,6	14,1	28,6
	Realschulabschluss	38,5	36,8	34,5	30
	Fachhochschulreife/Allgemeine Hochschulreife	38,1	45,2	49,3	33,5

Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer

BertelsmannStiftung



Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Der Zielkonflikt: Schadet Klimaschutz unserem Wohlstand und unserer Wirtschaftskraft?

Auf den ersten Blick naheliegend und viel diskutiert ist der vermeintliche Zielkonflikt im Spannungsfeld zwischen dem materiellen Wohlstand einer Gesellschaft und der ökologischen Nachhaltigkeit seiner Erzeugung und Sicherung. Heutige Produktionsweisen, Wertschöpfungsketten, Technologien und Infrastrukturen basieren zum überwiegenden Teil auf dem Verbrauch von natürlichen Ressourcen, auf der Nutzung fossiler Energieträger und damit auf dem Ausstoß von Treibhausgasen. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die Erreichung und Sicherung von Wohlstand stehen damit nicht in Einklang mit den planetaren Belastungsgrenzen, sondern tragen vielmehr massiv zu deren Überschreitung bei.

Durch Maßnahmen, auch in den Transformationsfeldern der Energie- und Verkehrswende, sollen die Emissionen, die mit unserem Wohlstand und mit unserem Lebensstil verbunden sind, reduziert werden. Zumindest in einigen hoch entwickelten Industrienationen – etwa in Deutschland seit den 1990er-Jahren – ist es dadurch in der jüngsten Vergangenheit gelungen, das Emissionsvolumen zu senken und die Wirtschaftsleistung gemessen am realen Bruttoinlandsprodukt (BIP) weiterhin zu steigern (vgl. Holzmann et al. 2023). Das bedeutet, es findet eine Entkopplung von Emissionsvolumen und BIP statt oder anders gesagt: Die Emissionsintensität der Erzeugung des materiellen

Wohlstands dieser Nationen sinkt. In Deutschland hat die Emissionsintensität in den vergangenen dreißig Jahren im Durchschnitt um 2,84 Prozent jährlich abgenommen – das Erreichen der Klimaneutralität bis 2045 bei anhaltendem BIP-Wachstum wäre mit diesem Entkopplungstempo aber keinesfalls möglich (vgl. Holzmann et al. 2023).

Tatsächlich gibt es bisher keinen Präzedenzfall einer Industrienation, der es gelungen wäre, die Klimaneutralität zu erreichen und Wohlstand zu erhalten. Auch befindet sich keine der entwickelten Industrienationen aktuell auf einem Entkopplungspfad, der sowohl zum Erreichen der Klima- als auch der Wohlstandsziele führen würde.

Zwischen 2021 und 2023 hat die Sorge der Menschen vor wirtschaftlichen Einbußen in der Transformation deutlich zugenommen.

In der Realität scheitert ambitionierte Klimapolitik, etwa eine an den wahren Folgekosten orientierte CO₂-Bepreisung, häufig mit dem Argument, dass die negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Wohlstand zu hoch seien. Für sich genommen können einschneidende Klimaschutzmaßnahmen zunächst tatsächlich eine Reduzierung des BIP oder eine Dämpfung des Wirtschaftswachstums bewirken, weil emissionsintensive wirtschaftliche Aktivitäten eingeschränkt werden. Jedoch lässt sich das Ausmaß eines – zumindest kurzfristig potenziell existierenden – Zielkonflikts zwischen Klimaschutz und dem Erhalt des materiellen Wohlstands oder der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit durch ergänzende wirtschafts- oder sozialpolitische Maßnahmen abmildern.

Zudem entsteht die Rendite der Klimaschutzanstrengungen über längere Zeiträume durch die Sicherung der planetaren Lebensgrundlagen. Klimaschutz kann sich aber auch unmittelbar ökonomisch auszahlen, wenn etwa durch schnelle Entwicklung und Implemen-

tierung neuer Technologien Markt Vorteile gewonnen werden können. Insgesamt sind die Kosten unterlassenen oder scheiternden Klimaschutzes jedenfalls deutlich höher als die einer ambitionierten Klimapolitik.

Der Pessimismus hinsichtlich der Wohlfandseffekte der Energiewende wächst erheblich

Aus den Befragungsdaten geht eindeutig hervor, dass zwischen 2021 und 2023 eine deutliche Veränderung in der Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen Energie- bzw. Verkehrswende und dem Erhalt von materiellem Wohlstand und Wirtschaftskraft stattgefunden hat. Diese Entwicklung wurde offenkundig durch die Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und der damit verbundenen Energiekrise verstärkt. Inwiefern in der öffentlichen Bewertung eines potenziell schädlichen Einflusses der Energie- und Verkehrswende auf Wohlstand und Wirtschaftskraft eine begleitende, abfedernde Wirtschafts- und Sozialpolitik oder auch das allgemeine wirtschaftliche oder gesellschaftliche

Stimmungsbild eine Rolle spielen, kann jedoch mit den vorliegenden Daten nicht geklärt werden.

So sorgten sich im Jahr 2022 drei von zehn Bürger, dass die Energiewende den Wohlstand in Deutschland gefährde. 2023 liegt der Anteil derer, die einen Zielkonflikt im Spannungsfeld „Wohlstand“ wahrnehmen, bei vier von zehn Bürgern und nahm damit um zehn Prozentpunkte zu. Gleichzeitig widersprechen 2023 erstmals weniger als die Hälfte (43,2%) der Menschen in Deutschland der Aussage, dass die Energiewende den Wohlstand hierzulande gefährde (vgl. Abbildung 6).

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrswende werden ebenso negativ gesehen

Im Transformationsfeld „Verkehrswende“ befürchten immer mehr Menschen einen Zielkonflikt zwischen den entsprechenden klimapolitischen Maßnahmen und dem Erhalt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. So sind in 2023 38,2 Prozent der Bürger und

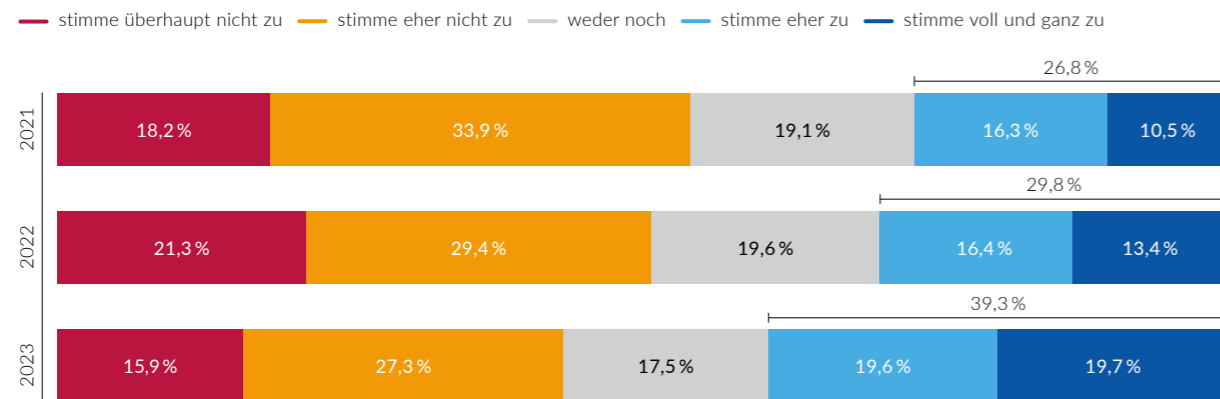
damit etwa acht Prozentpunkte mehr als 2022 der Ansicht, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland schaden würde. Dem gegenüber steht die relative Mehrheit in der Bevölkerung (44,6%), die diese Sorgen nicht teilt. Ihr Anteil ist im Vergleich zu 2021 und 2022 um rund fünf Prozentpunkte gesunken (vgl. Abbildung 7).

Ein möglicher Zielkonflikt wird je nach parteipolitischer Orientierung sehr unterschiedlich bewertet

Der wichtigste Einflussfaktor auf die Wahrnehmung von Zielkonflikten ist die parteipolitische Orientierung. Auch die Ergebnisse der Regressionsanalyse in Abschnitt 8 zeigen, dass insbesondere weit rechte und weit linke parteipolitische Präferenzen der Befragten, den größten erklärenden Wert dafür bieten, ob und wie stark Zielkonflikte wahrgenommen werden. Daher lohnt sich an dieser Stelle ein detaillierter Blick auf die Sorge vor Zielkonflikten bei Menschen unterschiedlicher parteipolitischer Orientierung. Dazu werden die Befragungsdaten aus dem Jahr 2022 genutzt.

ABBILDUNG 6
Immer mehr Menschen sehen unseren Wohlstand durch die Energiewende gefährdet

Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland.

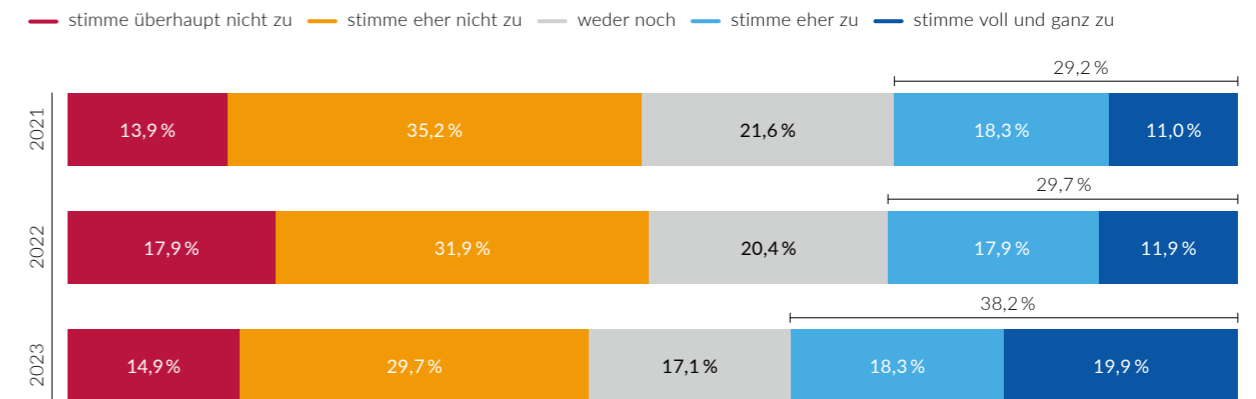


Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich habe Sorgen, dass die Energiewende auf lange Sicht den Wohlstand in Deutschland gefährdet. | Basis 2021: n = 6.676, 2022: n = 3.250, 2023: n = 3.267 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 7
Vier von zehn Personen sind der Meinung, die Verkehrswende sei wirtschaftsschädigend

Die Verkehrswende schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland.



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Verkehrswende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich habe Sorgen, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland schadet. | Basis 2021: n = 6.636, 2022: n = 3.244, 2023: n = 3.276 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

Die identifizierten Muster und Unterschiede zwischen Anhängern verschiedener Parteien sind jedoch auch in den übrigen Jahren zu finden. Die parteipolitische Orientierung wird mithilfe der Angaben der Befragten zum Wahlverhalten bei der Bundestagswahl 2021 gemessen.

Zunächst einmal zeigt die Analyse, dass Wähler von Grünen, Linken und SPD einen Zielkonflikt zwischen Energie- und Verkehrswende und dem Erhalt von materiellem Wohlstand oder wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit im Durchschnitt (eher) verneinen (vgl. Abbildung 8). Ein Mittelwert von 1,9 bei den Wählern der Grünen bedeutet, dass in 2022 unter den Anhängern dieser Partei acht von zehn Personen der Aussage, dass die Energie- bzw. Verkehrswende den Wohlstand gefährde bzw. dem Wirtschaftsstandort schade, widersprachen. Bei den Wählern der zweiten aktuellen Regierungspartei, der SPD, war es jeweils jeder Zweite, der angab, keinen Zielkonflikt zwischen Energie- bzw. Verkehrswende und dem Erhalt von Wohlstand zu sehen (Mittelwert 2,6). Zusätzlich antwortete ein weiteres Viertel der SPD-Wähler, dass die Transformation weder schädlich noch förderlich für Wohlstand und Wirtschaftsstandort sei.

Die Anhänger der FDP, der dritten Partei in der aktuellen Bundesregierung, befanden sich 2022 durchschnittlich eher auf der Seite des Spektrums, auf der ein Zielkonflikt in diesem Spannungsfeld wahrgenommen wird (Mittelwert 3,4). In beiden Transformationsfeldern befürchtete knapp mehr als jeder zweite FDP-Wähler schädliche gesamtwirtschaftliche Effekte. Gleichzeitig widersprach aber auch jeweils mehr als ein Viertel der FDP-Anhänger einem Zielkonflikt zwischen Energie- bzw. Verkehrswende und dem Erhalt von Wohlstand bzw. Wirtschaftskraft.

Diese Differenz der Ergebnisse zwischen den Wählern der drei Regierungsparteien kann man auch in den jeweiligen parteipolitischen Positionen und Aussagen der Verantwortlichen der jeweiligen Parteien finden. Während es in der Regel die Grünen sind, die auf konsequenteren und schnelleren Klimaschutz pochen, betont die FDP die wirtschaftliche Entwicklung. Die SPD scheint sich häufig irgendwo dazwischen zu verorten oder hält sich bei Unstimmigkeiten innerhalb der Regierungskoalition lange heraus.

Ein spannendes Bild ergibt sich bei den Einschätzungen der Wähler von CDU und CSU: Nur in dieser Gruppe scheint es im Durchschnitt deutlich unterschiedliche Bewertungen zwischen den Auswirkungen von Energie- und Verkehrswende zu geben. Die Energie- wende (Mittelwert 3,1) wurde dabei im Jahr 2022 weniger als wohlstandsgefährdend bewertet als die Verkehrswende (Mittelwert 3,3). Die Hälfte der Anhänger der Unionsparteien befürchtete, die Verkehrswende

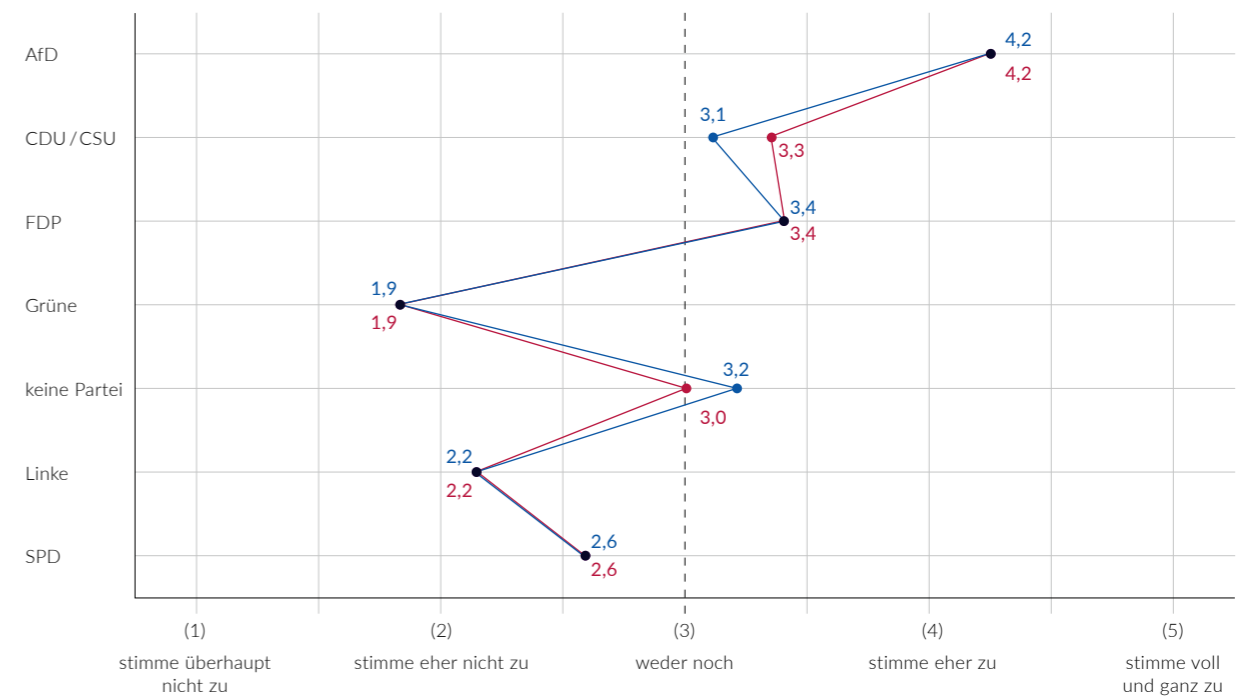
Je nach parteipolitischer Orientierung werden Zielkonflikte sehr unterschiedlich wahrgenommen.

ABBILDUNG 8 Befürchtung von Wohlstandsverlust ist in der politischen Mitte und rechts davon eher ausgeprägt als links



Wahrnehmung des Zielkonflikts im parteipolitischen Vergleich (Mittelwerte)

— Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland. — Die Verkehrswende schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland.



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende (Verkehrswende)? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich habe Sorgen, dass die Energiewende (Verkehrswende) auf lange Sicht den Wohlstand in Deutschland gefährdet (dem Wirtschaftsstandort Deutschland schadet). | Basis 2022: n = 2.947/2.938 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

schade dem Wirtschaftsstandort. Dass die Energiewende den Wohlstand hierzulande gefährde, glaubten rund acht Prozentpunkte weniger (41,5% der CDU/CSU-Anhänger). Wenig überraschend war ein Zielkonflikt zwischen Energie- und Verkehrswende und dem Erhalt von Wohlstand bzw. Wirtschaftskraft innerhalb der Personengruppe der AfD-Wähler am weitesten verbreitet. Der Mittelwert von 4,2 innerhalb dieser Gruppe bedeutet, dass acht von zehn AfD-Anhängern überzeugt waren, dass die Energiewende unseren Wohlstand gefährde und dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland schade.

Ein Zielkonflikt mit dem Erhalt von Wohlstand wird im ländlichen Raum stärker wahrgenommen

Neben der politischen Orientierung können auch raumstrukturelle Merkmale der Wohnorte der Bürger in einem Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Zielkonflikten in der ökologischen Transformation stehen. Dabei sind insbesondere Unterschiede zwischen Stadt- und Landbevölkerung zu erwarten, da Menschen je nach Wohngegend unterschiedlich durch die Transformation betroffen sein dürften. Die Regressionsanalyse in Abschnitt 8 bestätigt, dass die Besiedlungsdichte tatsächlich die Wahrnehmung von Ziel-

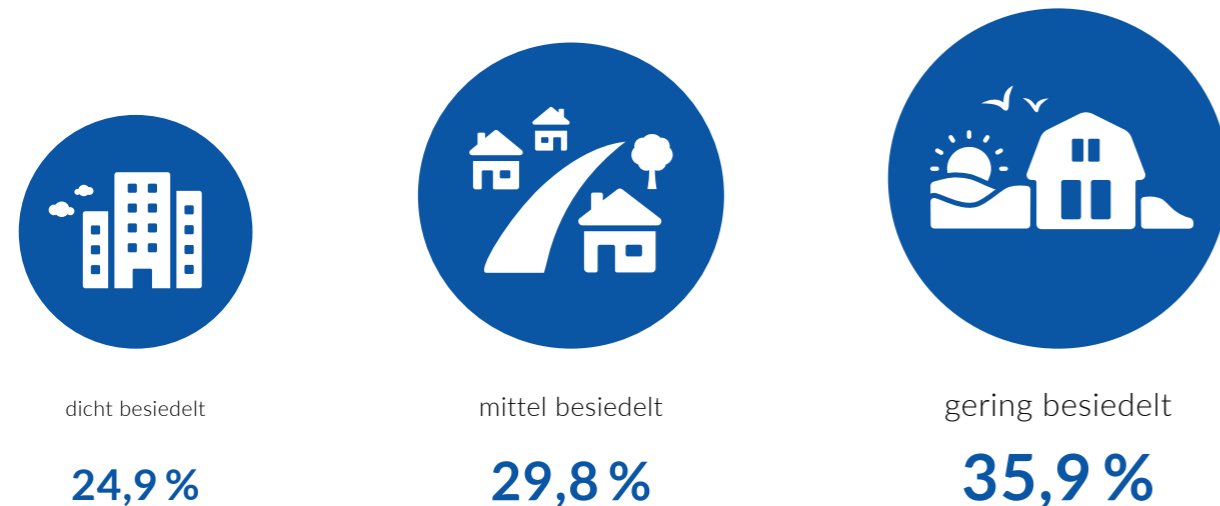
konflikten beeinflusst: Menschen aus der Stadt machen sich seltener Sorgen, dass die Transformation einen Wohlstandsverlust bedeutet. Menschen aus dem ländlicheren Raum nehmen mit höherer Wahrscheinlichkeit einen Zielkonflikt wahr.

In gering besiedelten Gebieten stimmte im Jahr 2022 mehr als jede dritte Person der Aussage zu, dass die Energiewende den Wohlstand hierzulande gefährde. Das sind sechs Prozentpunkte mehr im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung (29,8%, vgl. Abbildung 6). Währenddessen war in dicht besiedelten Gegenden nur jeder Vierte der Meinung, dass es einen Zielkonflikt zwischen der Umsetzung der Energiewende und dem Erhalt von Wohlstand in Deutschland gebe (vgl. Abbildung 9).

Bei den erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrswende ähnelt das Antwortverhalten zwischen Stadt und Land stark dem Ergebnis aus dem Transformationsfeld „Energiewende“. Darüber hinaus ist die Wahrnehmung der Zielkonflikte im Bereich „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ in den beiden Transformationsfeldern auch zwischen Ost- und Westdeutschland unterschiedlich stark ausgeprägt. 28,3 Prozent der westdeutschen Befragten, aber 36,9 Prozent der ostdeutschen Befragten befürchteten im Jahr 2022, dass die Energiewende den Wohlstand gefährde. Die Ergebnisse für die Verkehrswende sind fast identisch, hier glaubten ebenfalls 28,2 Prozent der Westdeutschen und 37,1 Prozent der Ostdeutschen, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort schade.

**ABBILDUNG 9
Auf dem Land wird ein Zielkonflikt zwischen Klimaschutz und Wohlstandserhalt stärker wahrgenommen**

Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland: Anteil der Befragten, die dieser Aussage (eher) zustimmen



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich habe Sorgen, dass die Energiewende auf lange Sicht den Wohlstand in Deutschland gefährdet. | Basis 2022: n = 3.247 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

Zusammenfassung

Fast 40 Prozent der Bevölkerung nehmen einen Zielkonflikt zwischen der sozial-ökologischen Transformation in Form der Energie- und Verkehrswende und dem Erhalt von Wohlstand und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit wahr. Im Vergleich zum Vorjahr hat der Anteil jeweils um rund zehn Prozentpunkte zugenommen.

Die parteipolitische Orientierung spielt für die Einschätzung eines Zielkonflikts eine wichtige Rolle. Nicht überraschend befürchten Anhänger von klimapolitisch eher progressiven Parteien seltener Wohlstandsverluste in der Energie- oder Verkehrswende als Wähler konservativerer Parteien. Weiterhin sorgen sich Menschen aus dem ländlichen Raum eher um wirtschaftliche Einbußen in der Transformation.

EXKURS 1

Energiesicherheit

Energiesicherheit ist bedeutsam für das Gelingen der Energiewende

Die verlässliche und gesicherte Versorgung mit Energie ist eine zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende und ein fundamentaler Punkt für alle Zielkonflikte. Denn ohne eine sichere Energieversorgung werden andere wirtschaftspolitische Ziele wie Wohlstand, Verteilungsgerechtigkeit oder stabile Preise nicht einzulösen sein. Daher lohnt sich im Rahmen eines Exkurses ein Blick auf die Erwartungen der Menschen hinsichtlich der Auswirkungen der Energiewende auf diese Versorgungssicherheit.

Die Versorgungssicherheit mit Energie hat sowohl technische als auch politische Aspekte. Unter technischer Versorgungssicherheit ist zu verstehen, dass das Energiesystem jederzeit eine zuverlässige Strom- und Wärmeversorgung sicherstellen kann und Störungen schnell behoben werden können. Die politische Energiesicherheit wird dagegen bestimmt durch die Abhängigkeit von Energieimporten aus dem Ausland, die Diversifizierung dieser Importstrukturen und die Zuverlässigkeit der jeweiligen Handelspartner (vgl. Pittel 2012).

Potenzielle Zielkonflikte zwischen den Grundsätzen der Energiepolitik

Versorgungssicherheit ist gemeinsam mit der Wirtschaftlichkeit bzw. Bezahlbarkeit und der Umweltverträglichkeit ein wichtiger energiepolitischer Grundsatz. Dieses Zieldreieck der Energiepolitik lässt sich aus §1 des Energiewirtschaftsgesetzes ableiten (vgl. §1 Absatz 1 EnWG). Zwischen den drei energiepolitischen Zielsetzungen bestehen jedoch Wechselwirkungen und es können Zielkonflikte auftreten.

Ein Zielkonflikt würde etwa auftreten, wenn die Energiewende zwar zu einer umweltverträglichen Energieversorgung führt, dies aber nur auf Kosten der Versorgungssicherheit gelingt. Um das Zusammenspiel zwischen Umweltschutz und Energiesicherheit soll es in diesem Exkurs gehen. Darüber hinaus wäre aber auch ein Zielkonflikt vorhanden, wenn eine umweltverträgliche Energieversorgung sehr teuer ist und insofern auf Kosten der Wirtschaftlichkeit erkaufte werden muss. Ob die Bürger tatsächlich einen Widerspruch erwarten zwischen der Energiewende, die die heimische Energieversorgung umweltfreundlicher machen soll, und der Wirtschaftlichkeit der

Energieversorgung, kann in den Abschnitten 4 (im Hinblick auf die Gesamtwirtschaft) und 7 (im Hinblick auf die Entwicklung der Energiekosten) genauer nachgelesen werden.

In einem fossilen und einem klimaneutralen Energiesystem spielen für die Versorgungssicherheit unterschiedliche Aspekte eine Rolle

In der jüngsten Vergangenheit ist die sichere Versorgung mit Strom und Wärmeenergie intensiv diskutiert worden. Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat uns deutlich vor Augen geführt, welche dramatischen Konsequenzen zu wenig diversifizierte Energieträgerimporte für die heimische Wertschöpfung, die Preisentwicklung im Allgemeinen und die Bezahlbarkeit von Energie und Mobilität für Unternehmen und Haushalte haben können. Dadurch könnte in der Bevölkerung ein grundlegendes Bewusstsein für die Relevanz einer sicheren Energieversorgung erwachsen sein. Außerdem könnte den Menschen deutlich geworden sein, dass eine kontinuierliche Versorgung mit fossilen Energieträgern, die Deutschland fast vollständig importiert, nicht zwingend gesichert ist.

In der Vergangenheit wurde allerdings vielfach auch behauptet, dass Energiesicherheit in einem klimaneutralen Energiesystem nicht möglich sei. Denn da Sonnen- und Windenergie unbeständig sind, schwankt die produzierte Strommenge aus Photovoltaik- und Windkraftanlagen wetter- und jahreszeitenbedingt. Es wurde und wird auch heute noch vor dem Extremfall – einer sogenannten Dunkelflaute – gewarnt, in dem die Stromnachfrage nicht gedeckt werden könne, weil länger anhaltend kein Wind weht und wetter- und jahreszeitbedingt die Sonne nicht scheint.

Tatsächlich zeigen wissenschaftliche Studien, dass eine sichere Vollversorgung durch erneuerbare Energien möglich ist, wenn entsprechende Netz- und Speicherkapazitäten aufgebaut werden und Deutschland in das europäische Stromnetz integriert ist (vgl. u. a. Göke et al. 2021). Dennoch könnten sich die Einwände

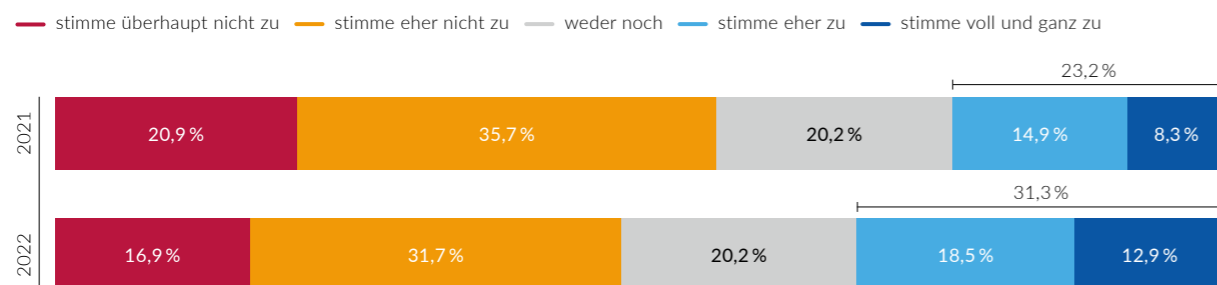
rund um die Gefahr von Dunkelflauten auf die Einschätzungen der Bürger hinsichtlich der Versorgungssicherheit mit erneuerbaren Energien auswirken. Zudem hat auch die Umsetzung der Energiewende, insbesondere die Frage, ob es gelingt, Speicherkapazitäten und Netzinfrastrukturen im erforderlichen Umfang auszubauen, Auswirkungen auf die Energiesicherheit und dürfte auch ihre Wahrnehmung in der Bevölkerung beeinflussen.

Das Zusammenspiel von Energiewende und Energiesicherheit wird zunehmend kritischer bewertet

In der Bevölkerung scheinen sich tatsächlich immer mehr Menschen Sorgen um eine sichere Versorgung mit Strom und Wärmeenergie zu machen. Ein wachsender Teil der Bürger nimmt einen Zielkonflikt zwischen der Energiewende und der sicheren Versorgung mit Energie wahr. 2021 gaben noch 23,2 Prozent der Menschen an, die Energiewende gefährde die Versorgungssicherheit, 2022 waren es bereits ein knappes Drittel der Befragten. Gleichzeitig verneinte etwa jeder Zweite (48,6%) die Aussage, dass die Energiewende die sichere Versorgung mit Strom und Wärmeenergie gefährde (vgl. Abbildung 10).

ABBILDUNG 10
Für ein Drittel der Deutschen passen erneuerbare Energien und Energiesicherheit nicht zusammen

Die Energiewende gefährdet die sichere Versorgung mit Strom- und Wärmeenergie in Deutschland.



Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Energiewende gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Energiewende gefährdet die sichere Versorgung mit Strom- und Wärmeenergie in Deutschland. | Basis 2021: n = 6.401, 2022: n = 3.169 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.



Zusammenfassung

Im Vergleich zum Vorjahr wird im Jahr 2022 vermehrt ein Verlust von Energiesicherheit im Zuge der Energiewende befürchtet. So gehen mehr als 30 Prozent der Bevölkerung davon aus, dass die Energiewende auf Kosten einer sicheren Versorgung mit Strom- und Wärmeenergie geht. Jeder Zweite widerspricht dieser Bewertung, wenngleich dieser Anteil gegenüber 2021 abgenommen hat.



Arbeitsmarkt und Beschäftigung

Der Zielkonflikt: Ist die ökologische Transformation ein „Jobkiller“ oder stoppt der Fachkräftemangel die Transformation?

Lange hieß es in Medien, Politik und Wirtschaft immer wieder, ein konsequenter Klimaschutz bedrohe Arbeitsplätze und führe zu Arbeitslosigkeit in Deutschland. Tatsächlich kann und wird der Umbau der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität wahrscheinlich mit einem gewissen Verlust von Arbeitsstellen verbunden sein. Denn die Transformation bedeutet einen umfassenden Strukturwandel auf dem Arbeitsmarkt, in dessen Zuge bestehende Berufsfelder umgestaltet und Arbeitsplätze auch abgebaut werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind die traditionsreichen Arbeitsplätze im Bergbau mit ihrer häufig identitätsstiftenden Wirkung in den betroffenen Regionen, die im Zuge des Kohleausstiegs mittelfristig verschwinden werden.

Dennoch lohnt sich ein differenzierter Blick auf die Wirkung dieses Strukturwandels auf den Arbeitsmarkt. Neben dem Verschwinden von Berufsbildern und Arbeitsstellen können und werden sich durch die Transformation an anderen Stellen neue Beschäftigungsmöglichkeiten für Menschen ergeben. Aus diesem Grund fällt auch die wissenschaftliche Betrachtung dieses Strukturwandels in der Summe positiv aus: Die sozial-ökologische Transformation wird gesamtwirtschaftlich keinesfalls als „Jobkiller“ für Deutschland angesehen (vgl. Holzmann et al. 2022 und die darin angegebene Literatur).

Doch eine rein gesamtwirtschaftliche Perspektive reicht hier nicht aus: Regional, sektoral, auf Unternehmensebene und auch in verschiedenen Qualifikationsniveaus kann der mit dem Klimaschutz einhergehende Umbruch auf dem Arbeitsmarkt unterschiedliche Auswirkungen haben. So können etwa in energieintensiven Industriezweigen negative Beschäftigungseffekte ebenso auftreten wie in der Automobilbranche, wo die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf Elektromotoren etablierte Jobs kosten wird (vgl. Weber und Zika 2023).

Trotz dieser möglichen sektoralen oder regionalen Verwerfungen werden gesamtwirtschaftlich sehr wahrscheinlich zusätzliche Arbeitskräftebedarfe entstehen. Eine deutlich wachsende Nachfrage nach Arbeitskräften wird in den Bereichen Bauwirtschaft, Handwerk (z. B. Elektro- und Klimatechnik), Energietechnik und Verkehr erwartet (vgl. Weber und Zika 2023). Häufig sind gerade diese Sektoren Schlüsselbereiche, in denen bereits heute Fachkräftemangel herrscht. Daraus folgt eine ganz andere Sorge als die des Klimaschutzes als „Jobkiller“: Es besteht die Gefahr, dass der Fachkräftemangel zu einem Engpassfaktor wird, der verhindert, dass Energie- und Verkehrswende hinreichend zügig umgesetzt werden können.

Ein Viertel der Bürger befürchtet Beschäftigungsverluste durch die Energiewende

Inwiefern in der Bevölkerung der „umgekehrte Zielkonflikt“ einer Ausbremsung der Transformation durch die Fachkräfteknappheit präsent ist, kann anhand der Daten des SNB nicht ermittelt werden. Allerdings wird deutlich, dass Klimaschutzpolitik tatsächlich in Teilen der Bevölkerung als eine Bedrohung für die hiesigen Arbeitsplätze wahrgenommen. So stimmten im Jahr 2022 40,2 Prozent der Befragten zu, dass die Energiewende mehr Beschäftigung schaffe als sie vernichte. Rund jeder vierte Bürger widersprach dieser Aussage (26,5%). Beachtenswert ist, dass ein Drittel der Befragten in dem Transformationsfeld weder von einer positiven noch von einer negativen Beschäftigungswirkung ausging (vgl. Abbildung 11).

Die Arbeitmarkteffekte der Verkehrswende werden noch negativer eingeschätzt

Im Transformationsfeld „Verkehrswende“ sah das Bild im Jahr 2022 noch einmal pessimistischer aus als im Bereich der Energiewende. Eine Mehrheit von 40,7 Prozent der Bürger erwartete gesamtwirtschaftliche Beschäftigungsverluste in Folge der Verkehrswende.

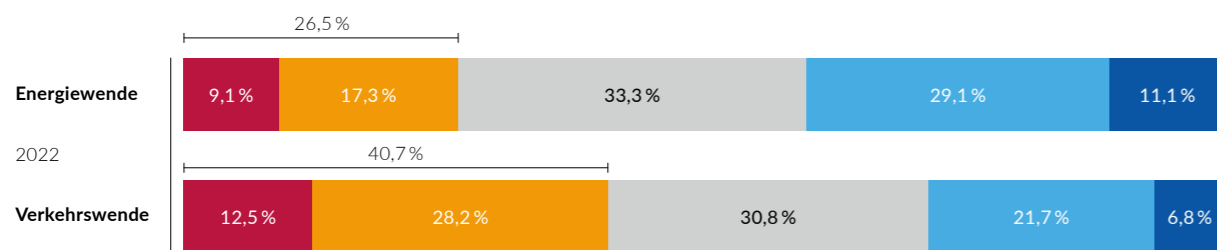
Gleichzeitig glaubte nur knapp mehr als jeder Vierte (28,5%), dass die Verkehrswende mehr Jobs schaffe als sie vernichte. Damit war die Sorge vor negativen Arbeitmarkteffekten der Verkehrswende ausgeprägter als bei der Energiewende – ein Zielkonflikt wird hier ausgeprägter wahrgenommen.

Ein Grund für diese stärkere Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen der Verkehrswende und einem hohen Beschäftigungsstand könnte die Relevanz der Automobilindustrie für den Wirtschaftsstandort und den Arbeitsmarkt in Deutschland sein. Die Verkehrswende dürfte in weiten Teilen der Bevölkerung vermutlich in erster Linie mit einer Antriebswende, d. h. dem Umstieg von Verbrennungs- auf Elektromotoren in Pkw gleichgesetzt und daher gedanklich mit Arbeitsplatzverlusten bei der Produktion von Verbrenner-Pkw verknüpft werden. Doch ein verändertes Mobilitätsverhalten, etwa durch die vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann durchaus zu positiven Beschäftigungseffekten der Verkehrswende führen. In einem modernen Verkehrssystem können zusätzliche Jobs in Organisation, Überwachung, Fahrzeugführung oder Infrastrukturausbau entstehen. Diese Beschäftigungspotenziale

ABBILDUNG 11 Die Verkehrswende gilt bei vielen Menschen als „Jobkiller“

Die Energie-/Verkehrswende schafft mehr Jobs als sie vernichtet.

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu

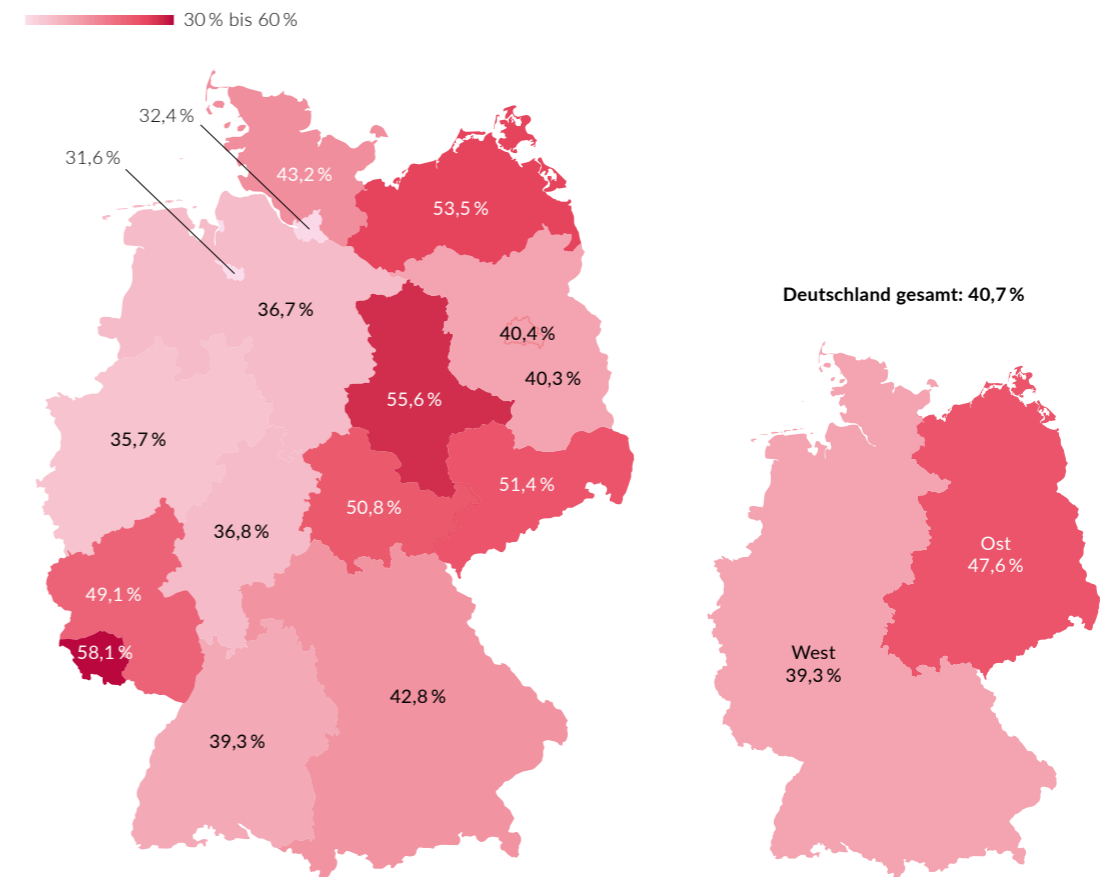


Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Energiewende (Verkehrswende) gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Energiewende (Verkehrswende) schafft in Deutschland mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet. | Basis 2022: EW/VW n = 2.856/2.857 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 12 In einigen Bundesländern erwarten etwa 30%, in anderen fast 60% der Menschen Beschäftigungsverluste

Die Verkehrswende schafft mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet: Anteil der Befragten, die dieser Aussage (eher) nicht zustimmen



Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Verkehrswende gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Verkehrswende schafft in Deutschland mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet. | Basis 2022: n = 2.857 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

der Verkehrswende dürften im engen Verständnis einer Antriebswende häufig unterschlagen werden.

Auf der Bundesländerebene variiert die Wahrnehmung des Zielkonflikts deutlich

Wie bereits beschrieben, erwarten Wissenschaftler regional unterschiedliche Wirkungen der ökologischen Transformation auf dem Arbeitsmarkt. Entsprechend lohnt sich ein Blick auf die regionalen Unterschiede in der Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen der ökologischen Transformation und einem hohen Beschäftigungsniveau. Dadurch lässt sich überprüfen, ob negative Beschäftigungseffekte im Zuge der Energie- oder Verkehrswende in verschiedenen Regionen Deutschlands in der öffentlichen Wahrnehmung tatsächlich unterschiedlich präsent sind.

Für Gesamtdeutschland lag der Anteil derer, die einen Zielkonflikt zwischen der Verkehrswende und einem hohen Beschäftigungsstand wahrnehmen im Jahr 2022 bei 40,7 Prozent der Bevölkerung. Aufgeteilt nach ost- und westdeutschen Bundesländern zeigt sich bereits eine Differenz von acht Prozentpunkten beim Anteil der Menschen, die erwarteten, dass die Verkehrswende nicht mehr Arbeitsplätze schaffe als sie vernichte. Tatsächlich glaubten vier von zehn westdeutschen Befragten, aber fast fünf von zehn Menschen in Ostdeutschland nicht, dass die Verkehrswende zu Beschäftigungswachstum führe (vgl. Abbildung 12).

Darunterliegend – auf Ebene der Bundesländer – sind nochmals deutliche Unterschiede in der Bewertung des Zielkonflikts erkennbar, auch innerhalb der Gruppe

der west- und der ostdeutschen Bundesländer. So war ein Zielkonflikt zwischen der Verkehrswende und einem hohen Beschäftigungsstand im Saarland, aber auch in Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Thüringen sehr präsent. Zwischen 50 und 60 Prozent der Menschen hier verneinten in 2022, dass die Verkehrswende mehr Arbeitsplätze schaffe als sie vernichte. Hingegen nahm in anderen Bundesländern ein deutlich geringerer Bevölkerungsanteil zwischen 30 und 40 Prozent diesen Zielkonflikt wahr (vgl. Abbildung 12).

Einen Erklärungsansatz für die unterschiedlich stark verbreitete Befürchtung von Beschäftigungsverlusten im Zuge der Verkehrswende könnte die Strukturschwäche bestimmter Regionen in Deutschland bieten. Nach Definition des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sind alle ostdeutschen Landkreise als strukturschwach eingeordnet, ebenso wie zahlreiche Landkreise in Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und dem Saarland sowie einige in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen (vgl. BMBF 2022).

Im Transformationsfeld „Energiewende“ war der Anteil der Menschen, die im Jahr 2022 einen Zielkonflikt im Bereich „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“ wahrnahmen insgesamt geringer. Auch das Muster der Wahrnehmung des Zielkonflikts über Bundesländer hinweg weicht etwas von dem im Transformationsfeld „Verkehrswende“ ab. Vor allem in den norddeutschen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und

Schleswig-Holstein waren die Menschen hinsichtlich der Beschäftigungseffekte der Energiewende optimistischer als der Bundesdurchschnitt. Gerade in diesen Bundesländern sind im Verhältnis zur Gesamtzahl der Beschäftigten die meisten offenen Stellen im Bereich der erneuerbaren Energien zu finden (Fingerhut et al. 2023). Dies könnte zur positiven Einschätzung der Arbeitmarkteffekte der Energiewende bei den Bewohnern dieser Bundesländer beitragen.

Beamte sehen den Beschäftigungseffekten der Transformation am gelassensten entgegen

Bei der Betroffenheit durch den Strukturwandel kann neben regionalen Unterschieden auch die individuelle berufliche Stellung eine wichtige Einflussgröße sein. Mit der Stellung im Beruf ist eine grobe Klassifizierung unterschiedlicher Formen der Erwerbstätigkeit gemeint, die allerdings nichts mit der sozialen Sicherung oder gesellschaftlichen Position eines Erwerbstätigen zu tun hat. Gemäß der Einteilung des Statistischen Bundesamts wird unterschieden zwischen Arbeitern (vorwiegend gewerbliche und handwerkliche Tätigkeiten), Angestellten (überwiegend in kaufmännischen, technischen und Verwaltungsberufen tätig), Beamten sowie Selbstständigen, worunter auch Freiberufler wie Ärzte oder Anwälte fallen (vgl. Destatis o. J.).

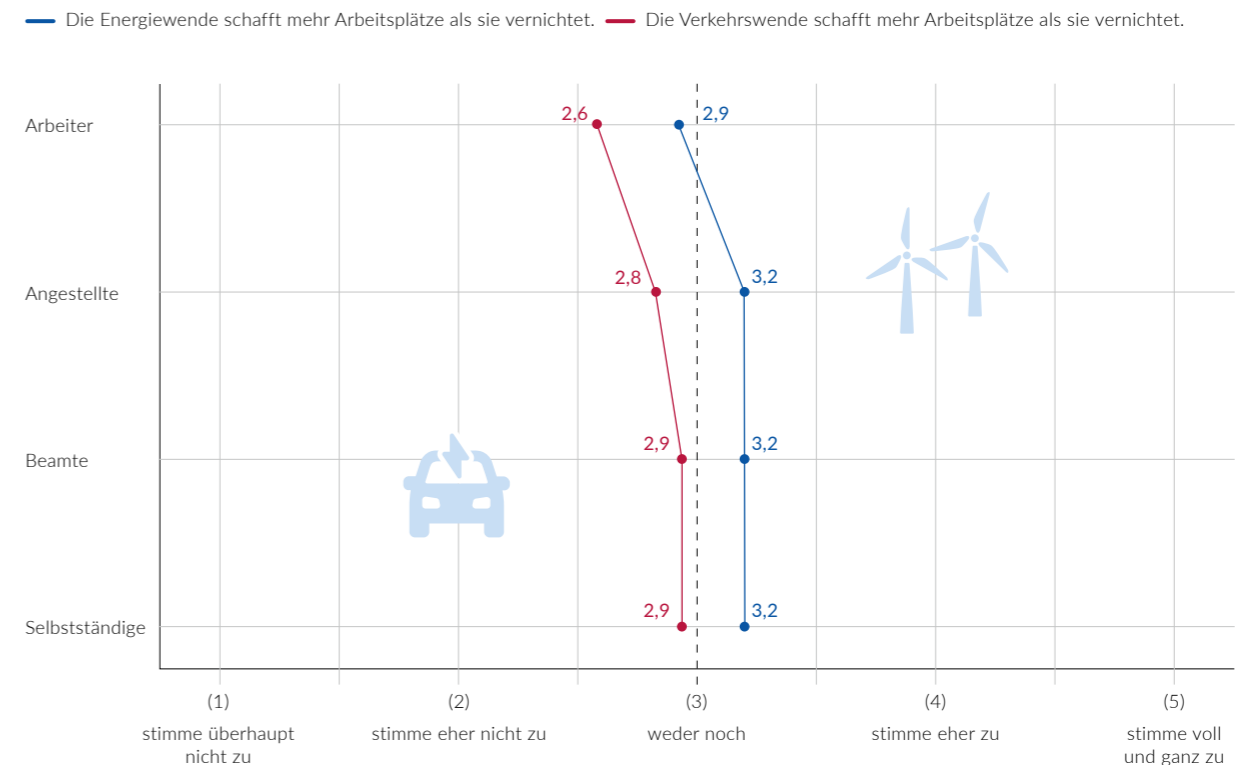
Zunächst einmal bestätigt der Vergleich in der Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen Klimaschutzpolitik und einem hohen Beschäftigungsstand zwischen den vier beruflichen Gruppen, dass die Arbeitmarkteffekte der Verkehrswende von Angehörigen aller beruflichen Gruppen negativer eingeschätzt werden als die der Energiewende. In 2022 machten sich die Beamten in beiden Transformationsfeldern die geringsten Sorgen darum, dass die Transformation zu einem Beschäftigungsrückgang führe (vgl. Abbildung 13): Tatsächlich waren bei der Energiewende nur ein Viertel (Mittelwert 3,2) und bei der Verkehrswende ein Drittel (Mittelwert 2,9) der befragten Beamten der Ansicht, dass die Transformation vor allem Arbeitsplätze vernichte. Damit war der Anteil derer, die einen Zielkonflikt zwischen dem Klimaschutz und einem hohen Beschäftigungslevel wahrnehmen,

In Teilen der Bevölkerung wird Klimapolitik als Bedrohung für die hiesigen Arbeitsplätze wahrgenommen.

ABBILDUNG 13

Arbeiter befürchten häufiger als andere Berufsgruppen Beschäftigungsverluste durch die Energie- und Verkehrswende

Wahrnehmung des Zielkonflikts in verschiedenen Berufsgruppen (Mittelwerte)



Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Energiewende (Verkehrswende) gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Energiewende (Verkehrswende) schafft in Deutschland mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet. | Basis 2022: EW/VW n = 2.711/2.691 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

| BertelsmannStiftung

jeweils geringer als in der Gesamtbevölkerung (26,5% bei der Energiewende und 40,7% bei der Verkehrswende, vgl. Abbildung 11).

Hingegen befürchteten Arbeiter am ehesten, dass die Transformation mit einem Beschäftigungsrückgang einhergehe. Ein Drittel der Personen dieser Berufsgruppe, die überwiegend gewerblichen oder handwerklichen Tätigkeiten nachgehen, erwarteten nicht, dass die Energiewende mehr Arbeitsplätze schaffe als sie vernichte (Mittelwert 2,9) und etwa jeder zweite Arbeiter befürchtete im Zuge der Verkehrswende negative Arbeitmarkteffekte (Mittelwert 2,6). Selbstständige und Angestellte lagen in ihrem Antwortverhalten näher an den Beamten als an den Arbeitern (vgl. Abbildung 13). Mit ihren Einstellungen entsprechen sie etwa dem gesamtdeutschen Durchschnitt im Jahr 2022.

Zusammenfassung

Ein Viertel der Bürger nimmt einen Zielkonflikt zwischen der Energiewende und dem Erhalt eines hohen Beschäftigungsniveaus wahr. Dass die Verkehrswende gesamtwirtschaftlich positive Beschäftigungswirkung habe, verneinen sogar 41 Prozent der Menschen.

Auf Ebene der Bundesländer gibt es teilweise deutliche regionale Unterschiede von bis zu 30 Prozentpunkten in der Bewertung des Zielkonflikts bei der Verkehrswende. Die Unterscheidung zwischen der beruflichen Stellung der Befragten zeigt, dass Arbeiter den Arbeitmarkteffekten der Transformation pessimistischer und Beamten ihnen optimistischer entgegensehen als der Rest der Bevölkerung.



Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt

Der Zielkonflikt: Ist die sozial-ökologische Transformation gar nicht sozial, sondern verstärkt sie die soziale Ungleichheit?

Bestehende Ungleichheiten in der gesellschaftlichen Verteilung von Einkommen oder Vermögen werden häufig als Gegenargumente für einen konsequenten Klimaschutz angeführt. Dabei wird behauptet, dass Klimaschutzmaßnahmen große soziale Sprengkraft böten, da sie tendenziell einkommensschwache Haushalte stärker belasten. Dies kann zur Blockade ambitionierter Klimapolitik verwendet werden.

Dabei ist die Bewältigung der ökologischen Krise im Kern eine soziale Frage, denn die Verursachung wie die Folgen eines fortschreitenden Klimawandels sind in höchstem Maße unsozial: Insbesondere Geringverdiener leiden heute schon überdurchschnittlich unter Luftschadstoffen und Hitzeperioden und werden in Zukunft stärker unter den Folgen der Klimakrise leiden als wohlhabendere Mitbürger, die tendenziell auch für höhere Emissionen verantwortlich sind. Ärmere Haushalte sind Klimaveränderungen stärker ausgesetzt, sie sind weniger resilient und haben geringere Anpassungsspielräume (vgl. Rehm et al. 2023).

Tatsächlich jedoch kann eine unbedachte oder sozialpolitisch unausgewogene Klimapolitik die sozio-ökonomische Ungleichheit in einer Gesellschaft auch vergrößern. Denn viele klimapolitische Maßnahmen bedeuten für einkommensschwache Haushalte eine große finanzielle Belastung. Grund dafür ist, dass ein-

kommensschwache Haushalte einen prozentual gesehen wesentlich höheren Teil ihres verfügbaren Einkommens für Nahrungsmittel, Energie oder Mobilität ausgeben. Daher sind sie von Preisanstiegen bei diesen Gütern, ausgelöst zum Beispiel durch einen CO₂-Preis, besonders betroffen und überproportional belastet. Zudem haben sie seltener die Möglichkeit, ihren Konsum zu reduzieren, auf klimafreundliche Alternativen auszuweichen oder in Energieeffizienztechnologien zu investieren.

Durch eine Klimapolitik, die ihre Verteilungswirkung unberücksichtigt lässt und als besonders ungerecht wahrgenommen wird, drohen soziale Spannungen. Je weniger Klimapolitik als gerecht wahrgenommen wird, desto mehr verliert sie an Akzeptanz und gesellschaftlichem Rückhalt für die notwendigen Maßnahmen (vgl. Bergquist et al. 2022 oder Huttarsch und Matthies o. J.). Doch Klimapolitik ist nicht zwangsläufig sozial ungerecht. Vielmehr gibt es viele konkrete Möglichkeiten und Beispiele, wie klimapolitische Maßnahmen dazu beitragen können, die Verteilung von Einkommen und Vermögen in einer Gesellschaft gerechter zu gestalten. Dazu gehören etwa die Rückverteilung der

Einnahmen aus der CO₂-Abgabe (vgl. Exkurs 3), eine sozial-ökologische Finanzreform (vgl. Bär et al. 2023), Investitionen in die öffentliche Infrastruktur oder die gezielte Unterstützung einkommensschwacher Bürger bei privaten Investitionen, z. B. bei der energetischen Gebäudesanierung.

Die Energiewende wird in großen Teilen über Jahre als ungerecht bewertet

Hinsichtlich der Gerechtigkeit bei der Umsetzung der Energiewende ist in Deutschland in den vergangenen sieben Jahren deutliche Unzufriedenheit feststellbar. Die Umsetzung der Energiewende bewerten permanent mindestens vier von zehn, teilweise sogar fast sechs von zehn Bürger als ungerecht. Nur etwa jeder Fünfte gibt jedes Jahr an, die Energiewende liefere ge-

recht ab. Zudem antwortet zwischen einem Viertel und einem Drittel der Bürger jedes Jahr, die Umsetzung der Energiewende sei weder gerecht noch ungerecht (vgl. Abbildung 14).

Allerdings sind die Ergebnisse und die Veränderungen der beiden Zeiträume von 2017–2019 und von 2021–2023 nicht direkt miteinander vergleichbar. Es muss zwischen ihnen unterschieden werden, weil nach der Unterbrechung der Befragung im Jahr 2020 die Herangehensweise bei der Stichprobenziehung für die Wellen ab 2021 verändert wurde (vgl. dazu Abschnitt 3). Während zwischen 2017 und 2019 Haushaltsvorstände befragt wurden, setzt sich die Stichprobe ab 2021 aus zufällig ausgewählten Personen der deutschen Bevölkerung zusammen.

Zwischen 2017 und 2019 ist ein enormer Anstieg des Anteils der Menschen zu verzeichnen, die die Umsetzung der Energiewende als ungerecht bewerten: Von jedem Zweiten im Jahr 2017 auf fast 60 Prozent im Jahr 2019. In diesem Zeitraum wurde viel diskutiert über den vorgezogenen Kohleausstieg und die Arbeit der Kohlekommission, die ein Konzept für den Kohleausstieg bis 2038 mit Milliarden Geldern an Strukturhilfen für die betroffenen Regionen und Entschädigungen für die Konzerne und ihre Beschäftigten aushandelte. Begleitet wurde der Prozess von Protesten von Seiten der Arbeitnehmer und Gewerkschaften ebenso wie von Umweltschützern. Insbesondere der Verlust von Arbeitsplätzen und das wirtschaftliche Abhängen ganzer Regionen waren große Themen, die sich auf die Bewertung der Gerechtigkeit bei der Umsetzung der Energiewende ausgewirkt haben dürften.

Die andere Zusammensetzung der Stichprobe dürfte teilweise erklären, weshalb die Bewertung der Umsetzung der Energiewende als ungerecht im Jahr 2021 wieder deutlich weniger verbreitet ist als noch zwei Jahre zuvor. Zusätzlich kann auch der Fokus auf die Coronapandemie, der die Energiewende im öffentlichen Diskurs in den Hintergrund rücken ließ, eine Erklärung für diese Entwicklung sein. 2021 gaben 47,3 Prozent der Befragten an, die Umsetzung der Energiewende sei ungerecht.

In der jüngsten Vergangenheit ist erneut eine deutliche Zunahme der wahrgenommenen Ungerechtigkeit bei der Umsetzung der Energiewende zu verzeichnen. Zwischen 2022 und 2023 stieg der Anteil jener, die die Umsetzung der Energiewende als ungerecht bewerteten, um sechs Prozentpunkte auf nun 53,8 Prozent an. Und auf der anderen Seite blieb der Anteil der Menschen, die sagten, die Energiewende liefere gerecht ab, weitgehend konstant. Gerade Personen, die 2022 noch angaben, die Energiewende liefere weder gerecht noch ungerecht ab, bewerten die Umsetzung der Energiewende ein Jahr später deutlich häufiger als ungerecht (vgl. Abbildung 14). Die Verschlechterung

Je weniger Klimapolitik als gerecht wahrgenommen wird, desto mehr verliert sie an gesellschaftlichem Rückhalt.

der Bewertung dürfte geprägt sein durch die Erfahrungen der Energiepreisanstiege und der Diskussion um die Gaspreismulde und die Entlastungspakete.

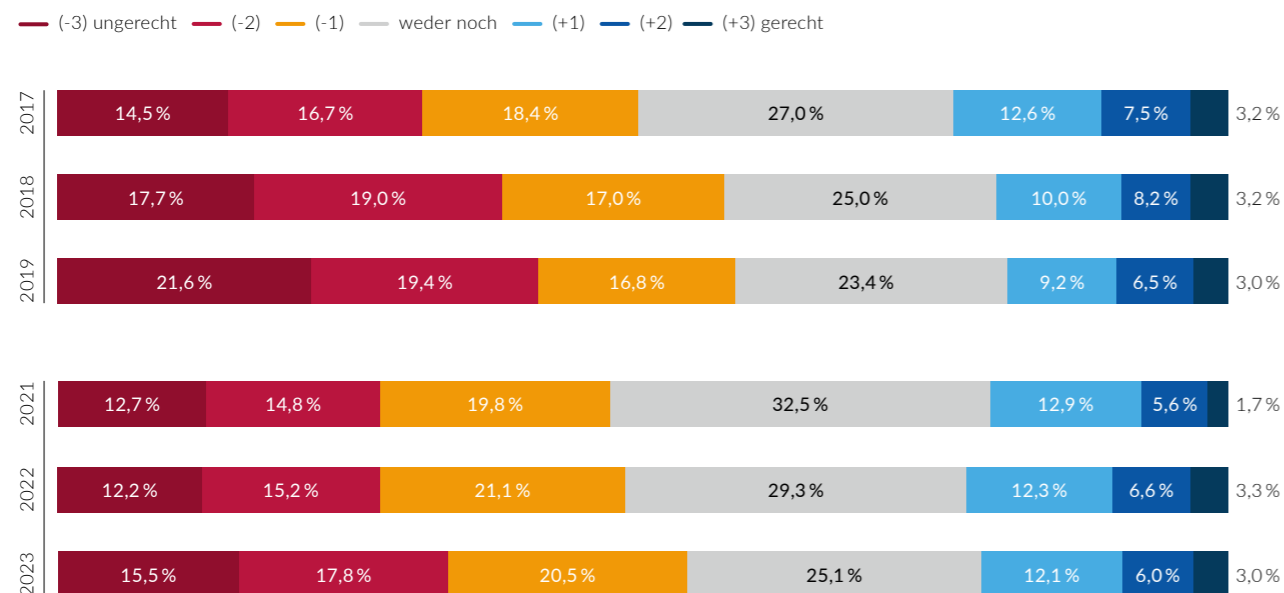
Besonders zwischen Einkommensgruppen werden Verteilungsgerechtigkeiten von Energiewendemaßnahmen wahrgenommen

Ungerechtigkeiten können in der Transformation in vielfältiger Weise auftreten und zwischen ganz verschiedenen Akteuren wahrgenommen werden. Besonders interessant ist der Blick darauf, wie die Verteilung von Kosten und Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen empfunden wird. Nehmen die Menschen eine gerechte Verteilung wahr? Und falls nein: Was denken die Bürger darüber, wer von der Energie- oder Verkehrswende auf der einen Seite profitiert und auf wessen Kosten die entsprechenden Maßnahmen auf der anderen Seite gehen?

Insgesamt bewertete im Jahr 2022 mehr als jeder zweite Bürger die Verteilung von Kosten und Nutzen energiepolitischer Maßnahmen als (eher) ungerecht (54,9%), nur acht Prozent empfanden die Kosten-Nutzen-Verteilung als gerecht. Diejenigen, die angaben, die Verteilung sei nicht gerecht (d. h. Antwortkategorien „sehr / eher ungerecht“ oder „teils / teils“), wurden zudem gefragt, zwischen welchen Gruppen sie die Ungerechtigkeiten am stärksten wahrnehmen. Dabei zeigt sich, dass fast sechs von zehn Befragten Ungerechtigkeiten zwischen Einkommensgruppen wahrnahmen und rund jeder Zweite zudem eine ungerechte Verteilung zwischen

ABBILDUNG 14
Knapp die Hälfte der Menschen in Deutschland hält die Umsetzung der Energiewende für ungerecht

Bewertung der Umsetzung der Energiewende in Deutschland: ungerecht – gerecht



Frage: Im Folgenden sehen Sie eine Liste mit verschiedenen Eigenschaftspaaren. Bitte markieren Sie jeweils ganz spontan, wie Sie die Umsetzung der Energiewende in Deutschland bewerten würden. ungerecht – gerecht | Basis 2017: n = 7.060, 2018: n = 6.232, 2019: n = 6.246, 2021: n = 6.447, 2022: n = 3.175, 2023: n = 3.267 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

Unternehmen und Endverbrauchern sah. Ein weiteres Drittel nahm auch Ungerechtigkeit zwischen Generationen wahr (vgl. Abbildung 15).

Die Verteilungsgerechtigkeit verkehrspolitischer Maßnahmen wird noch negativer eingeschätzt

Im Transformationsfeld „Verkehrswende“ ist die Wahrnehmung der Kosten-Nutzen-Verteilung entsprechender politischer Maßnahmen noch negativer: 58,4 Prozent der Bürger bewerteten die Verteilung von Kosten und Nutzen der Verkehrswende im Jahr 2022 als (eher) ungerecht. Gleichzeitig sahen nur 6,3 Prozent eine (eher) gerechte Verteilung. Eine ungleiche Verteilung von Kosten und Nutzen verkehrspolitischer Maßnahmen nahmen fast sechs von zehn Befragten – und damit die meisten – zwischen Einkommensgruppen wahr.

Weiterhin nahm etwas mehr als jeder Zweite aus der Gruppe derer, die die Verteilung nicht für gerecht hielten, Ungerechtigkeiten zwischen Stadt- und Landbevölkerung wahr. Etwas weniger als jeder zweite Befragte verwies zudem auf Ungerechtigkeiten zwischen Autofahrern und Nicht-Autofahrern (vgl. Abbildung 16).

Die Tatsache, dass Ungerechtigkeiten zwischen Stadt- und Landbevölkerung sowie Autofahrern und Nicht-Autofahrern als sehr stark bewertet wurden, deutet darauf hin, dass gerade hinsichtlich der Verteilungsgerechtigkeit in der Verkehrswende nicht nur finanzielle Ungerechtigkeit eine Rolle spielt. Vielmehr dürfte es darüber hinaus auch um den Zugang zu und die Bezahlbarkeit von Mobilität sowie um eine gleichberechtigte Teilhabe am Verkehrssystem gehen.

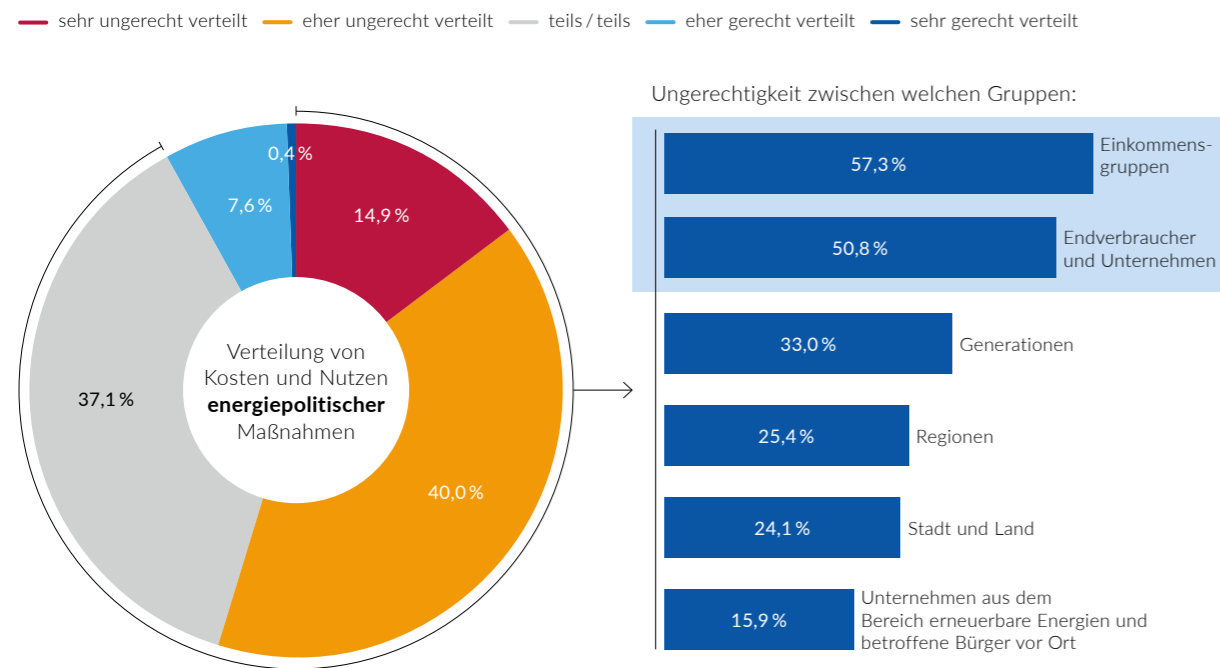
Ungerechtigkeiten in der Kosten-Nutzen-Verteilung zwischen Endverbrauchern und Unternehmen spielen in der Verkehrswende hingegen eine deutlich kleinere Rolle als sie es in der Energiewende tun. Nur ein Drittel derer, die die Verteilung von Kosten und Nutzen verkehrspolitischer Maßnahmen in 2022 nicht für gerecht hielten, wählten diese Option aus. Grund dafür könnte unter anderem sein, dass Unternehmen – insbesondere wohl in der Automobilindustrie – den Menschen in der Regel nicht an erster Stelle als Profiteure der Verkehrswende in den Sinn kommen. Hingegen gibt es im Bereich der Energiepolitik und der Umstellung auf erneuerbare Energien zahlreiche Sonderregelungen oder Subventionen für Industrieunternehmen, etwa Vergünstigungen von der Energie- und Stromsteuer. Gleichzeitig haben die Endverbraucher

durch die EEG-Umlage lange Zeit den Ausbau der erneuerbaren Energien mitfinanziert. Dies könnte dazu beitragen, dass Ungerechtigkeiten zwischen Konsumenten und Unternehmen in der Energiewende bei den Menschen besonders präsent sind.

Die Befürchtung einer sozialen Spaltung durch die Energiewende nimmt 2023 erheblich zu

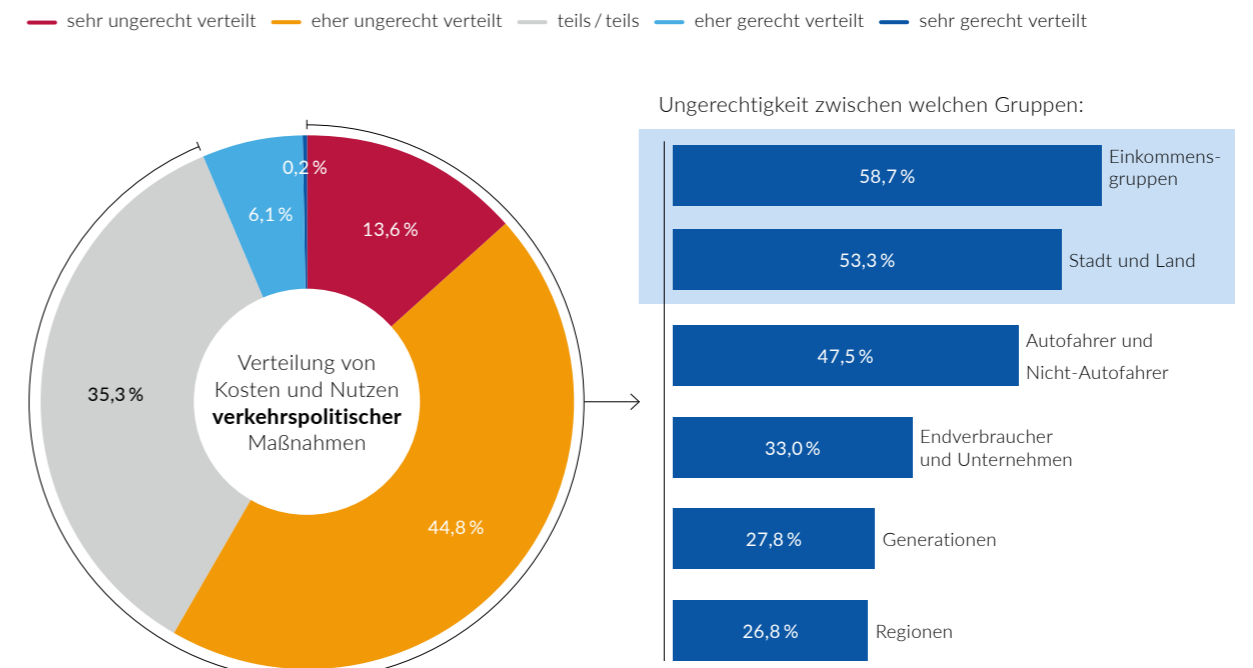
Mit den Erfahrungen der Energiekrise, die im Herbst 2022 gemessen an den Preisanstiegen für Strom und Wärmeenergie ihren Höhepunkt erreichte, ist auch die Befürchtung sozialer Spannungen in Deutschland deutlich gewachsen. So waren die Einschätzungen zu einem Zielkonflikt zwischen sozialem Zusammenhalt und Klimaschutz in den Jahren 2021 und 2022 weitgehend konstant. Rund 45 Prozent der Bürger

ABBILDUNG 15
Ungerechtigkeit in der Energiewende wird am stärksten zwischen Einkommensgruppen wahrgenommen



Frage: Sind Ihrer Meinung nach im Großen und Ganzen die Kosten und der Nutzen energiepolitischer Maßnahmen in Deutschland ungerecht oder gerecht verteilt? Basis 2022: n = 3.036
Wenn bei linker Frage teils / teils, eher ungerecht verteilt oder sehr ungerecht verteilt: Frage: Zwischen welchen Gruppen nehmen Sie diese Ungerechtigkeiten / Ungleichheiten am stärksten wahr? Mehrfachnennungen sind möglich. | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer. | BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 16
Ungerechtigkeit in der Verkehrswende hat eine finanzielle und eine räumliche Dimension



Frage: Sind Ihrer Meinung nach im Großen und Ganzen die Kosten und der Nutzen verkehrspolitischer Maßnahmen in Deutschland ungerecht oder gerecht verteilt? | Basis 2022: n = 3.062
Wenn bei linker Frage teils / teils, eher ungerecht verteilt oder sehr ungerecht verteilt: Frage: Zwischen welchen Gruppen nehmen Sie diese Ungerechtigkeiten / Ungleichheiten am stärksten wahr? Mehrfachnennungen sind möglich. | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer. | BertelsmannStiftung

befürchteten 2021 und 2022 jeweils, dass die Energiewende zu stärkerer sozialer Spaltung führen würde, wohingegen etwas weniger als 30 Prozent dem widersprachen und einen solchen Zielkonflikt nicht wahrnahmen.

Im Jahr 2023 hat sich dieses Bild nun deutlich verändert: Einen Widerspruch zwischen der Energiewende und sozialem Zusammenhalt in Deutschland nehmen nun 55,5 Prozent der Bürger wahr und damit fast zehn Prozentpunkte mehr als noch in den beiden Vorjahren. Gleichzeitig ist eine optimistischere Einstellung in diesem Spannungsverhältnis aus Klimapolitik und gesellschaftlichem Zusammenhalt deutlich weniger verbreitet als noch 2022. Nur noch knapp jeder Fünfte be-

zweifelt, dass die Energiewende zu einer stärkeren sozialen Spaltung hierzulande führe (vgl. Abbildung 17).

Diese negative Entwicklung ist im Bereich der Verkehrswende etwas weniger ausgeprägt

Ein ähnlicher Befund findet sich auch im Transformationsfeld „Verkehrswende“, wenngleich der Anteil derer, die eine stärkere soziale Spaltung als Folge der Verkehrswende befürchten, weniger stark wächst als bei der Energiewende. Genau genommen stieg der Anteil der Bürger, die einen solchen Zielkonflikt wahrnehmen, zwischen 2022 und 2023 um vier Prozentpunkte auf 53,7 Prozent an. Auf der anderen Seite widerspricht in 2023 etwas mehr als jeder Vierte der Aussage, dass die Verkehrswende die soziale Spaltung

verstärke. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr 2022 ergeben sich insbesondere durch die Wanderung von Personen, die zuvor weder zugestimmt noch widersprochen hatten, dass die Verkehrswende die soziale Spaltung verstärke, hin zum Lager derer, die einen Zielkonflikt in diesem Spannungsfeld eindeutig wahrnehmen (vgl. Abbildung 18).

Die beiden vorangegangenen Grafiken bilden eine interessante Entwicklung der jüngsten Vergangenheit ab. Während im Jahr 2022 die Verkehrswende im Vergleich zur Energiewende noch als problematischer für den gesellschaftlichen Zusammenhalt angesehen wurde, haben sich die Bewertungen des Zielkonflikts in den beiden Transformationsfelder nun fast vollstän-

dig angenähert. Tatsächlich ist die Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen sozialem Zusammenhalt und der Energiewende nun in der Bevölkerung sogar ein wenig weiterverbreitet als zwischen sozialem Zusammenhalt und der Verkehrswende.

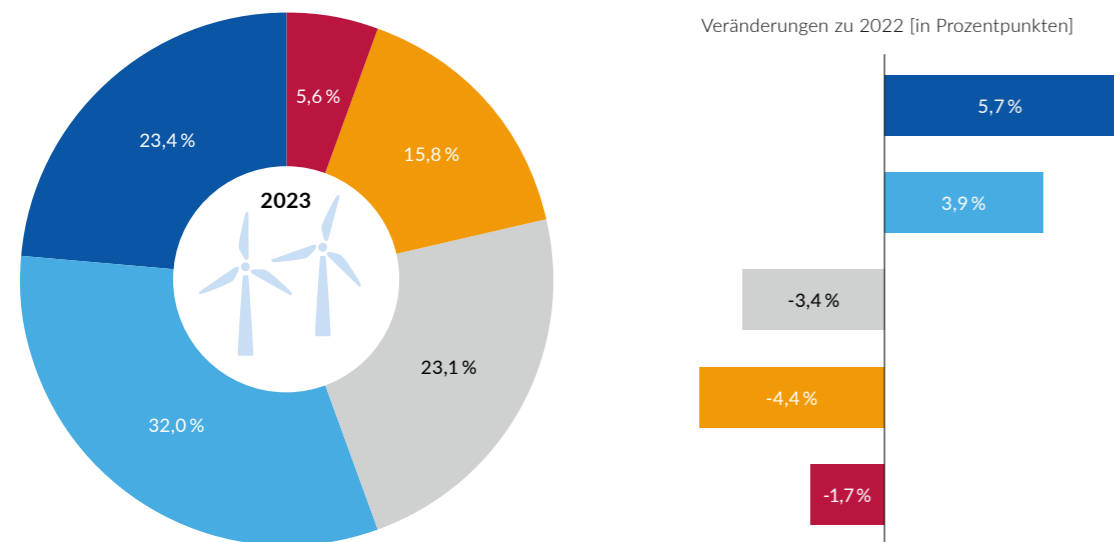
Ein Zielkonflikt mit sozialem Zusammenhalt ist unter einkommensschwächeren Haushalten stärker präsent

Die bisherige Analyse hat deutlich gemacht: Gerade zwischen Einkommensgruppen nehmen die Menschen Ungerechtigkeiten in der Verteilung von Kosten und Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen wahr. Es lohnt sich daher, ein Blick darauf zu werfen, wie ausgeprägt sich die Befürchtung,

ABBILDUNG 17
Immer mehr Menschen in Deutschland sehen den gesellschaftlichen Zusammenhalt durch die Energiewende in Gefahr

Die Energiewende führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland.

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu

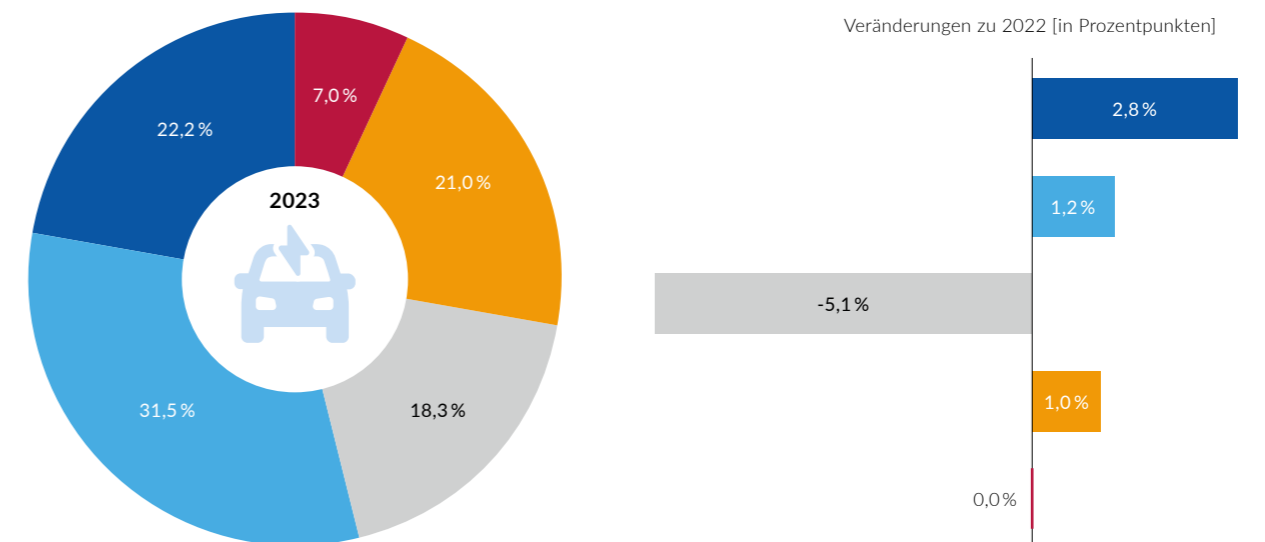


Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich befürchte, dass die Energiewende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird. | Basis 2022: n = 3.247, 2023: n = 3.267 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

ABBILDUNG 18
Mehr als jeder Zweite hält die Verkehrswende für eine Gefahr für den sozialen Zusammenhalt in Deutschland

Die Verkehrswende führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland.

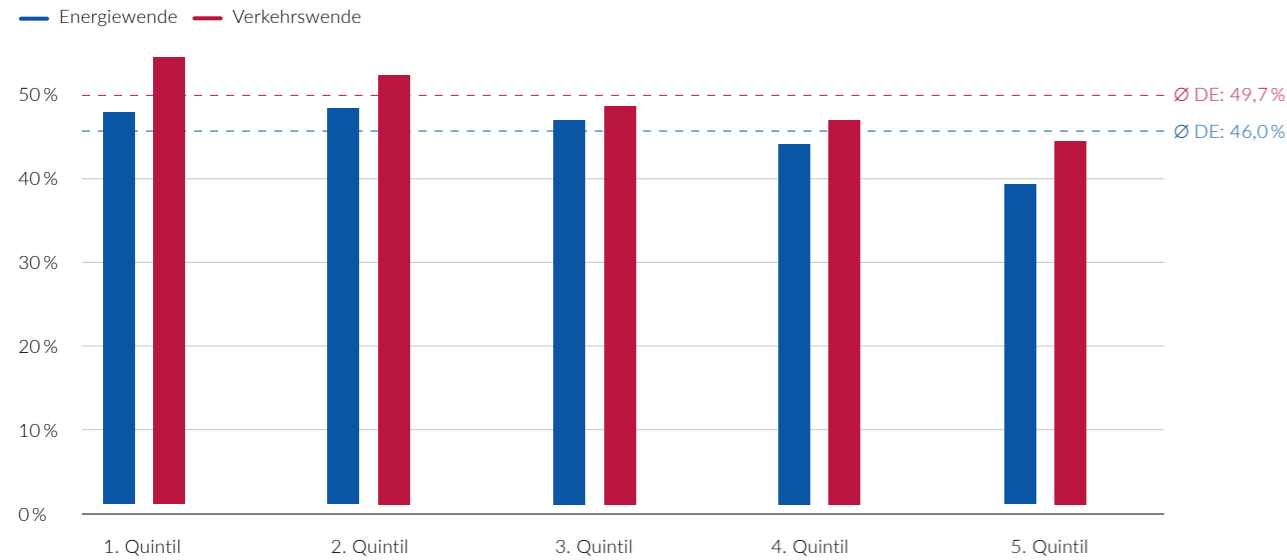
— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Verkehrswende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich befürchte, dass die Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird. | Basis 2022: n = 3.240, 2023: n = 3.267 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

ABBILDUNG 19
Einkommensschwache Gruppen nehmen die Gefahr einer sozialen Spaltung in der Transformation stärker wahr

Die Transformation führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung: Anteil der Befragten, die dieser Aussage (eher) zustimmen

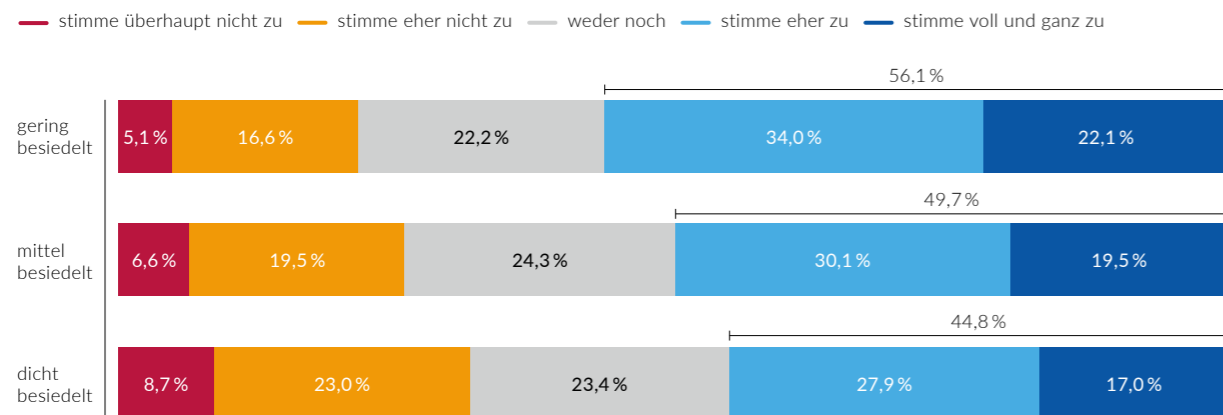


Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Energiewende (Verkehrswende)? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich befürchte, dass die Energiewende (Verkehrswende) zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird. | Hinweis: Abweichungen zwischen der Summe der Anteile in den Quintilen und dem Gesamtdurchschnitt ergeben sich, weil nicht für alle Befragten Informationen zum Einkommen vorliegen. | Basis 2022: EW/VW n = 2.882/2.871 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 20
Im ländlichen Raum wird die Verkehrswende deutlich häufiger als Gefahr für den sozialen Zusammenhalt angesehen

Die Verkehrswende führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland.



Frage: Was denken Sie persönlich über das Thema Verkehrswende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen: Ich befürchte, dass die Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird. | Basis 2022: n = 3.235 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

dass die Energie- und Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen, je nach Position in der Einkommensverteilung darstellt.

Es zeigt sich, dass einkommensschwache Haushalte tatsächlich häufiger als Angehörige der oberen Einkommensquintile befürchten, dass die Transformation zu einer stärkeren sozialen Spaltung führe. Der Anteil derer, die dieser Aussage im Jahr 2022 zustimmten ist innerhalb der Gruppe der einkommensschwächsten 40 Prozent der Bevölkerung (1. und 2. Quintil) am größten und nahm mit dem Übergang in reichere Einkommensgruppen kontinuierlich ab. So waren unter den einkommensschwächsten 20 Prozent der Bevölkerung (1. Quintil) 47,9 bzw. 54,5 Prozent der Menschen der Meinung, dass die Energie- bzw. Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung hierzulande führe. Im 5. Einkommensquintil, also bei den 20 Prozent der Menschen mit den höchsten Einkommen, waren es hingegen 39,0 bzw. 44,4 Prozent der Bürger, die den gesellschaftlichen Zusammenhalt durch die Energie- bzw. Verkehrswende in Gefahr sehen (vgl. Abbildung 19).

Gerade im ländlichen Raum ist die Befürchtung einer sozialen Spaltung in Folge der Verkehrswende ausgeprägt

Die vorangegangenen Ergebnisse zeigen, dass insbesondere im Transformationsfeld „Verkehrswende“ auch die räumliche Dimension bei der Wahrnehmung von Ungerechtigkeiten eine bedeutsame Rolle spielt (vgl. Abbildung 18). Tatsächlich sind beim Blick auf die Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen Verkehrswende und gesellschaftlichem Zusammenhalt bei Bewohnern von städtischen und ländlichen Regionen deutliche Unterschiede erkennbar. Auf der einen Seite befürchtete im Jahr 2022 in gering besiedelten Gebieten mehr als jeder Zweite (56,1%), dass die soziale Spaltung im Zuge der Verkehrswende zunehmen wird. Auf der anderen Seite waren es in dicht besiedelten Gebieten 44,8 Prozent der Menschen – und damit mehr als zehn Prozentpunkte weniger –, die einen Zielkonflikt zwischen dem sozialen Zusammenhalt und der Verkehrswende annehmen (vgl. Abbildung 20).

Dieser Befund deutet erneut darauf hin, dass der Zugang zu Mobilität in der Bewertung des Spannungsfelds „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ in der Verkehrswende eine wichtige Rolle spielen dürfte. Menschen in ländlichen Gebieten, ohne Zugang zu einem gut ausgebauten öffentlichen Personenverkehr und mit starker Angewiesenheit auf das eigene Auto, dürften im Zuge der Verkehrswende häufiger befürchten, gesellschaftlich abgehängt zu werden, wenn entsprechende klimapolitische Maßnahmen die eigene Mobilität verteuern oder erschweren.

Zusammenfassung

Die Wahrnehmung eines Zielkonflikts zwischen Verteilungsgerechtigkeit und ökologischer Nachhaltigkeit ist in beiden Transformationsfeldern sehr stark ausgeprägt. Nur eine Minderheit von rund 20 Prozent der Bevölkerung bewertet die Umsetzung der Transformation als gerecht.

Zuletzt hat die Befürchtung einer sozialen Spaltung im Zuge der Energiewende stark zugenommen. Mehr als jeder Zweite hält die Transformation nun für eine Gefahr für den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Insbesondere zwischen Einkommensgruppen werden Ungerechtigkeiten wahrgenommen. Tatsächlich befürchten einkommensschwache Haushalte deutlich häufiger eine Zunahme der sozialen Spaltung in der Transformation. Bei der Verkehrswende wird Ungerechtigkeit aber auch beim Zugang zu Mobilität gesehen und die Sorge um den Verlust des sozialen Zusammenhalts ist im ländlichen Bereich noch ausgeprägter.

EXKURS 2

Vorschläge für eine gerechtere Kostenverteilung in der Transformation

Im vorangegangenen Abschnitt wurde deutlich: Die Energie- und Verkehrswende werden seit Jahren von einer Mehrheit der Menschen in Deutschland als ungerecht wahrgenommen. Insbesondere empfinden viele Menschen, dass die Kosten und der Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen ungerecht verteilt seien. Dabei stellt das Jahr 2023 für die jüngste Vergangenheit einen Höhepunkt in der Wahrnehmung sozialer Ungerechtigkeit und der Befürchtung gesellschaftlicher Spaltung im Zuge der ökologischen Transformation dar. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Verteilung der Kosten der Energie- und Verkehrswende die Menschen bevorzugen würden, wenn sie die Wahl hätten. Ein Blick in die Daten kann darüber Aufschluss geben.

Eine Entlastung für einkommensschwache Haushalte wird in der Bevölkerung mehrheitlich präferiert

Die hohen und steigenden Energiepreise in den Jahren 2022 und 2023 haben vielen Menschen in Deutschland wieder und stärker vor Augen geführt, wie verletzlich und ausgeliefert gerade einkommensärmere Haushalte gegenüber solchen Preissteigerungen bei Gütern des Grundkonsums (wie Energie, Mobilität, Nahrungsmittel) sind. Die finanzielle Unterstützung für diese Haushalte und Personen war ein wichtiger Bestandteil der Entlastungspakete der Bundesregierung in der Energiekrise. Eine finanzielle Entlastung von Menschen mit niedrigem Einkommen ist den Bürgern auch bei der Umsetzung der Energiewende wichtig.

Die eindeutige Mehrheit der Menschen in Deutschland gibt 2023 an, die Entlastung von Haushalten mit niedrigem Einkommen sei für sie die gerechteste Option zur Verteilung der Kosten der Energiewende. Insgesamt halten zwei Drittel der Bürger eine solche einkommensabhängige Kostenverteilung für gerecht.

Dagegen ist der Anteil derer, die eine energieverbrauchsabhängige Verteilung der Energiewendekosten gerecht fänden, deutlich geringer. 43,2 Prozent der Bürger geben an, wenn gerade Haushalte mit hohem fossilen Energieverbrauch die Kosten der Energiewende tragen müssten, wäre das für sie gerecht. Eine gleichmäßige Verteilung der Kosten der Energiewende – also unabhängig vom Einkommen und vom klimaschädlichen Energieverbrauch – halten nur knapp 18,7 Prozent der Menschen für eine gerechte Verteilungsoption (vgl. Abbildung 21).

Damit sind die Vorstellungen der Bevölkerung hinsichtlich einer gerechten Kostenverteilung in der Energiewende recht klar definiert: Besonders diejenigen, die zusätzliche Belastungen aufgrund ihres geringen Einkommens nicht so einfach stemmen können, sollten finanziell unterstützt werden. Ob das jedoch im Umkehrschluss für die Befragten auch bedeutet, dass diejenigen, die höhere Kosten leichter stemmen können, entsprechend für die Finanzierung dessen aufkommen sollten, kann anhand der vorliegenden Daten leider nicht ermittelt werden.

Zusammenfassung

Zwei Drittel der Bürger halten die Entlastung unterer Einkommen für die gerechtere Option bei der gesellschaftlichen Kostenverteilung in der Energiewende. Die Bemessung am (klimaschädlichen) Energieverbrauch folgt mit deutlichem Abstand auf Rang zwei. Weniger als jeder Fünfte hält es für gerecht, wenn die Kosten der Transformation zu gleichen Teilen von allen getragen werden.

ABBILDUNG 21

Die Entlastung von Haushalten mit geringem Einkommen im Zuge der Energiewende ist den Deutschen sehr wichtig



Vorstellungen zur Verteilung der Kosten der Energiewende. Ich fände es gerecht, wenn ...

— stimme eher zu — stimme voll und ganz zu

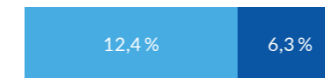
... bei der Aufteilung der Kosten der Energiewende vor allem Haushalte mit niedrigem Einkommen finanziell entlastet würden.



... bei der Aufteilung der Kosten der Energiewende vor allem Haushalte mit einem hohen Energieverbrauch aus klimaschädlichen Quellen (z. B. Öl oder Gas) belastet würden.



... die Kosten der Energiewende gleichmäßig unter allen Haushalten verteilt würden, unabhängig vom Einkommen und davon, wie klimaverträglich deren Energieverbrauch ist.



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

Frage: Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zur Verteilung der Kosten der Energiewende nicht zustimmen oder zustimmen. Ich fände es gerecht, wenn ... | Basis 2023: n = 3.144/3.178/3.141 |

BertelsmannStiftung

Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

Zwei Drittel der Bürger finden die finanzielle Entlastung von Menschen mit niedrigem Einkommen in der Transformation gerecht.



Kosten und Kostenentwicklung

Der Zielkonflikt: Macht die sozial-ökologische Transformation alles teurer?

Kaum ein anderes Thema hat den öffentlichen Diskurs in der jüngsten Vergangenheit so beherrscht wie die steigenden Preise für Energie und Nahrungsmittel. Es ist unbestritten, dass die hohe Abhängigkeit von russischer (fossiler) Energie dazu geführt hat, dass Deutschland in besonderem Ausmaß von der Energiepreiskrise betroffen ist. Die Rolle der erneuerbaren Energien und der ökologischen Transformation für die mittel- und langfristige Senkung der Energiepreise wird jedoch unterschiedlich bewertet.

Auf der einen Seite wird und wurde gerade auf dem Höhepunkt der Energiepreiskrise immer wieder darauf hingewiesen, dass die Energiewende unsere Energieversorgung günstiger machen werde und sie sich somit wirtschaftlich für alle auszahlen werde. Denn schon heute kann Strom aus Photovoltaik- und Windkraftanlagen auch hierzulande günstiger erzeugt werden als aus fossilen Energieträgern. Und dieser Kostenvorteil wird aufgrund von Lern- und Skaleneffekten für erneuerbare Energietechnologien und steigender CO₂-Preise für die fossile Stromerzeugung in Zukunft immer weiter zunehmen (Kost et al. 2021).

Seit Jahren wird die Umsetzung der Energiewende von der Mehrheit der Bevölkerung als teuer bewertet.

Auf der anderen Seite erfordern der Ausbau der erneuerbaren Energien, von Speichern und Übertragungsnetzen und die Steigerung der Energieeffizienz enorme Investitionen. Diese Investitionen müssen sich wirtschaftlich lohnen, damit sie durchgeführt werden. Damit die günstigeren Erzeugungskosten erneuerbarer Energien sich am Ende auch im Marktpreis widerspiegeln, müssen bestehende Subventionen für fossile Energieträger abgebaut und fossiler Energieverbrauch, etwa durch eine CO₂-Bepreisung, verteuert werden. Tatsächlich führen Klimaschutzinstrumente also in Zukunft gezielt zu einer Verteuerung der fossilen Energieversorgung (vgl. Holzmann et al. 2022).

Auch die Mobilität wie wir sie heute kennen – also in aller Regel das Fahren mit dem Pkw mit Verbrennungsmotor – wird im Zuge der Verkehrswende teurer werden. Gleichzeitig sind viele Menschen auf den Pkw-Individualverkehr angewiesen, weshalb diese Preisanstiege als besonders ungerecht wahrgenommen

werden könnten (vgl. Abschnitt 6). Dem gegenüber stehen verkehrspolitische Maßnahmen wie das 9- bzw. das 49-Euro-Ticket, die zeigen, dass es auch anders geht und die Verkehrswende tatsächlich zu einer kostengünstigeren Mobilität beitragen kann.

In der Frage der Kostenentwicklung im Zuge der ökologischen Transformation spielen schlussendlich auch der Betrachtungszeitraum sowie die Verfügbarkeit klimafreundlicher Alternativen eine wichtige Rolle. Auf der Zeitachse ist es so, dass die hohen Investitionsbedarfe der Energie- und Verkehrswende zunächst kostensteigernd wirken können. Langfristig kann die günstigere Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien dann zu Kostensenkungen führen. Die Verfügbarkeit klimafreundlicher Alternativen ist entscheidend, denn wenn es für Menschen bezahlbar und möglichst einfach wird, bei der Gebäudewärme, der Mobilität oder beim Konsum von CO₂-intensiven Produkten auf klimaschonende Optionen umzusteigen, sind sie von der Verteuerung klimaschädlicher Aktivitäten weniger oder kaum betroffen.

Die Umsetzung der Energiewende wird von einer großen Mehrheit als teuer bewertet

Zum jetzigen Zeitpunkt und auch in der jüngsten Vergangenheit nimmt die Bevölkerung die potenziellen kostendämpfenden Effekte der Energiewende nicht wahr. Seit 2017 schätzt ein Bevölkerungsanteil von mindestens zwei Dritteln und meist mehr die Umsetzung der Energiewende beständig als teuer ein. Insgesamt finden 2023 drei von vier Bürger, die Energiewende sei teuer, ihnen gegenüber steht mit nur rund 11,1 Prozent eine Minderheit der Bevölkerung, die die Umsetzung der Energiewende als kostengünstig bewertet (vgl. Abbildung 22).

Wie schon in Abschnitt 6, als es um die Bewertung des Gerechtigkeitsaspekts bei der Umsetzung der Energiewende ging, sind die Zeiträume 2017–2019 und 2021–2023 aufgrund des unterschiedlichen Vorgehens bei der Stichprobenziehung nicht direkt miteinander zu vergleichen. Zwischen 2017 und 2018 ist ein sprunghafter Anstieg der Wahrnehmung der Ener-

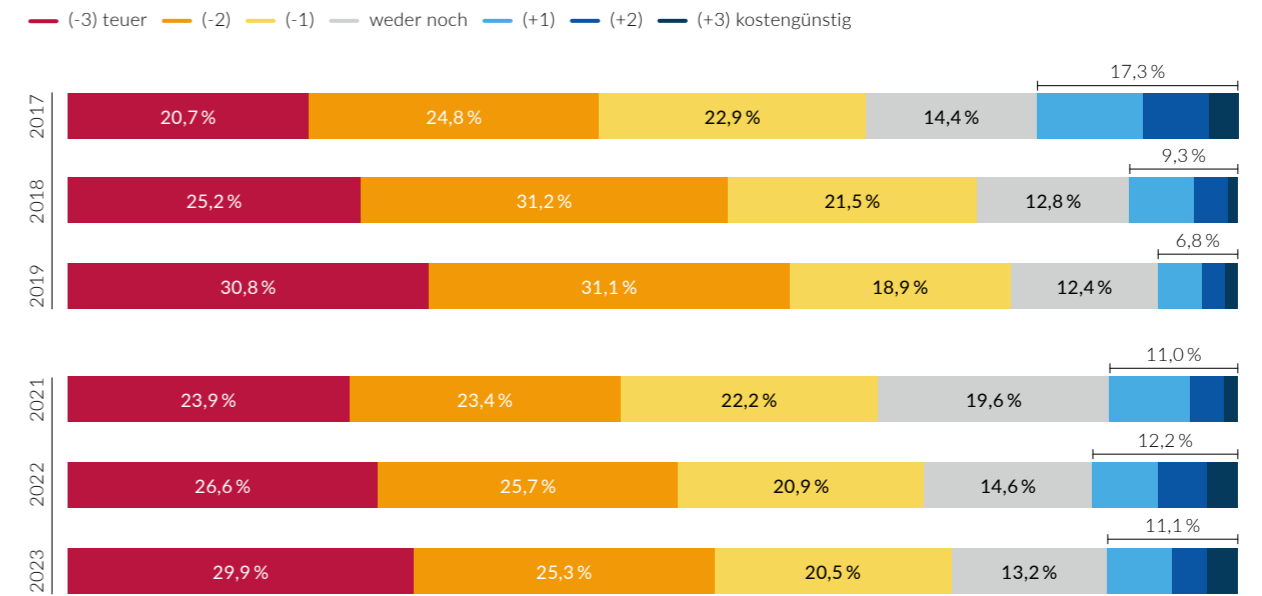
giewende als „teuer“ um fast zehn Prozentpunkte zu verzeichnen. Zum Jahr 2019 findet eine weitere Zunahme des Anteils der negativen Bewertungen für die Umsetzung der Energiewende statt. Acht von zehn Befragten hielten die Umsetzung der Energiewende damals für teuer. Übereinstimmend damit wurde die Umsetzung der Energiewende im gleichen Jahr auch als besonders ungerecht bewertet.

Wie bereits beschrieben, wurde zu dieser Zeit der Kompromiss zum deutschen Kohleausstieg bis 2038 ausgehandelt, der für den Staat mit Milliardensummen an Strukturhilfen und Entschädigungen einherging. Auch über die finanziellen Auswirkungen für Privathaushalte durch höhere Strompreise und über mögliche Entlastungen wurde viel debattiert. Zusätzlich fanden auch erste Diskussionen über die Einführung einer CO₂-Bepreisung in Deutschland statt und in diesem Zusammenhang kursierten stark unterschiedliche Informationen hinsichtlich der Höhe des CO₂-Preises. Und zuletzt war Anfang des Jahres 2018 eine Studie des Industrieverbands BDI sehr prominent in den Medien, die die Kosten der Energiewende in Deutschland auf mehr als zwei Billionen Euro schätzte. Gepaart wurde diese Summe mit der Aussage, Klimaschutz erzeuge vor allem wirtschaftliche Verlierer (vgl. u. a. Welt 2018). Diese Schlagzeilen, die sich sicherlich in den Köpfen vieler Menschen festgesetzt hatten, dürften die Bewertung der Umsetzung der Energiewende als teuer durchaus beeinflusst haben.

Zwischen 2021 und 2023 ist erneut eine kontinuierliche Zunahme des Anteils der Bürger, die die Umsetzung der Energiewende teuer finden, zu beobachten. Während 2021 noch 69,5 Prozent der Befragten angaben, dass die Energiewende teuer abliefe, waren es 2023 75,5 Prozent. Der Anteil derjenigen, die die Umsetzung der Energiewende als kostengünstig bewerten, ist seit 2021 bei etwas mehr als zehn Prozent weitgehend konstant geblieben. Vor allem Personen,

ABBILDUNG 22 Drei Viertel der Menschen in Deutschland bewerten die Umsetzung der Energiewende als teuer

Bewertung der Umsetzung der Energiewende in Deutschland: teuer – kostengünstig



Frage: Im Folgenden sehen Sie eine Liste mit verschiedenen Eigenschaftspaaren. Bitte markieren Sie jeweils ganz spontan, wie Sie die Umsetzung der Energiewende in Deutschland bewerten würden: teuer – kostengünstig
Basis 2017: n = 7.134, 2018: n = 6.327, 2019: n = 6.299, 2021: n = 6.550, 2022: n = 3.221, 2023: n = 3.267
Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

die 2021 noch angaben, die Energiewende werde weder teuer noch kostengünstig umgesetzt – immerhin zwei von zehn Befragten – tendieren im Zeitverlauf immer mehr dazu die Umsetzung der Energiewende als teuer zu bewerten. 2023 antwortet nur noch etwa eine von zehn Personen, die Umsetzung der Energiewende sei weder teuer noch kostengünstig (vgl. Abbildung 22).

Die Zusammenstellung der Befunde in Bezug auf die Gerechtigkeit und die Kosten der Umsetzung der Energiewende zeigt eindeutige Parallelen im Zeitverlauf. In Jahren, in denen die Bewertung der Gerechtigkeit der Energiewende besonders negativ ausfällt – z. B. 2018, 2019 oder 2023 – wird die Umsetzung der Energiewende auch vermehrt als teuer angesehen. Zusätzlich wird aber auch deutlich, dass eine negative Einschätzung beim Kostenaspekt in der Bevölkerung

noch stärker ausgeprägt ist als beim Gerechtigkeitsaspekt. 2023 bewertet etwas mehr als die Hälfte der Bürger die Umsetzung der Energiewende als ungerecht und gleichzeitig sagen drei Viertel der Menschen sie sei teuer (vgl. Abbildungen 14 und 22).

Bei zukünftigen kostensenkenden Effekten durch die Transformation herrscht in der Bevölkerung eher Skepsis

So wie die Auswirkungen der Energie- und Verkehrswende auf die zukünftige Kostenentwicklung für Energie und Mobilität nicht eindeutig geklärt sind, besteht in der Bevölkerung auch eine Uneinigkeit hinsichtlich der langfristigen Kosteneffekte der Transformation – also darüber, ob ein Zielkonflikt zwischen

Klimapolitik und einer kostengünstigen Versorgung mit Energie und Mobilität vorliegt. Im Jahr 2022 erwartete eine knappe Mehrheit der Menschen nicht, dass es eine langfristige Kostensenkung für Energieversorgung oder Mobilität durch die Transformationen geben werde: 44,7 Prozent verneinten dies in Bezug auf die Energiewende und in Bezug auf die Verkehrswende sah fast jeder Zweite einen Zielkonflikt im Bereich der Kostenentwicklung (vgl. Abbildung 23).

Der Vergleich der beiden Transformationsfelder zeigt, dass der Optimismus, die Transformation könne langfristig kostensenkende Effekte haben, 2022 bei der Energiewende etwas weiterverbreitet war als bei der Verkehrswende. So stimmten 37,6 Prozent der Bürger zu, dass die Energiewende unsere Energieversorgung

langfristig kostengünstiger mache. Gleichzeitig gingen nur 31,4 Prozent der Menschen davon aus, dass die Verkehrswende langfristig zu einer kostengünstigeren Mobilität führe (vgl. Abbildung 23).

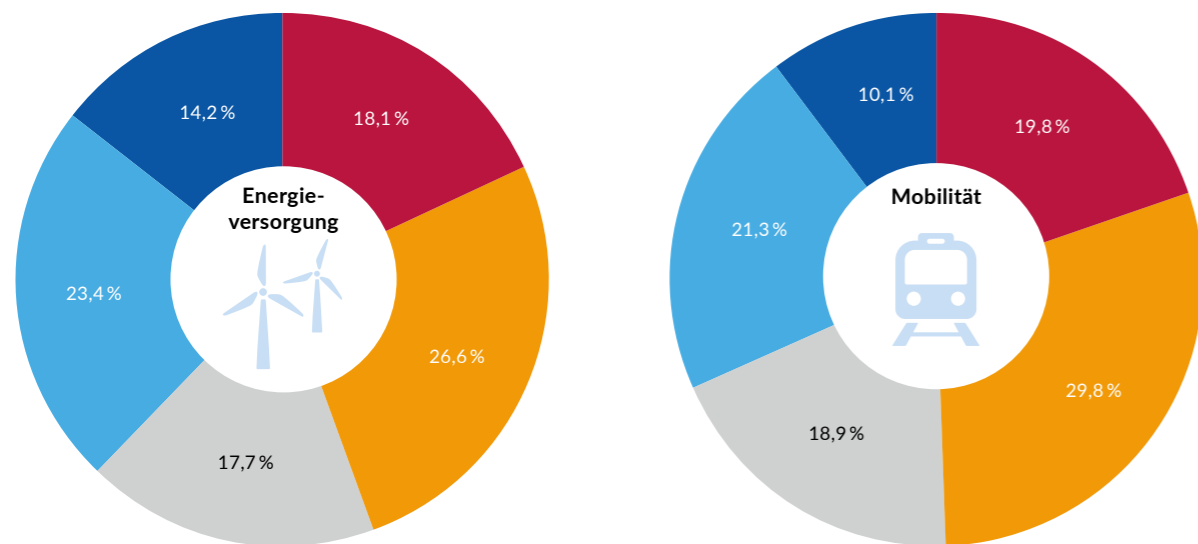
Die aktuelle finanzielle Situation spielt eine große Rolle bei der Einschätzung der zukünftigen Kostenentwicklung

Bei einem genaueren Blick darauf, welche Personengruppen eher kostensenkende Effekte im Zuge der ökologischen Transformation erwarten, ist zunächst einmal die aktuelle finanzielle Situation interessant. Denn tatsächlich hat die Tatsache, ob ein Haushalt aktuell gut, passabel oder nur schwer mit dem ihm zur Verfügung stehenden Einkommen zurechtkommt, einen großen Einfluss darauf, wie optimistisch die Aus-

**ABBILDUNG 23
Rund die Hälfte der Deutschen glaubt nicht, dass die Transformation die Kosten für Energie und Mobilität senken wird**

Die Energie- bzw. Verkehrswende führt langfristig zu einer kostengünstigeren ...

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu



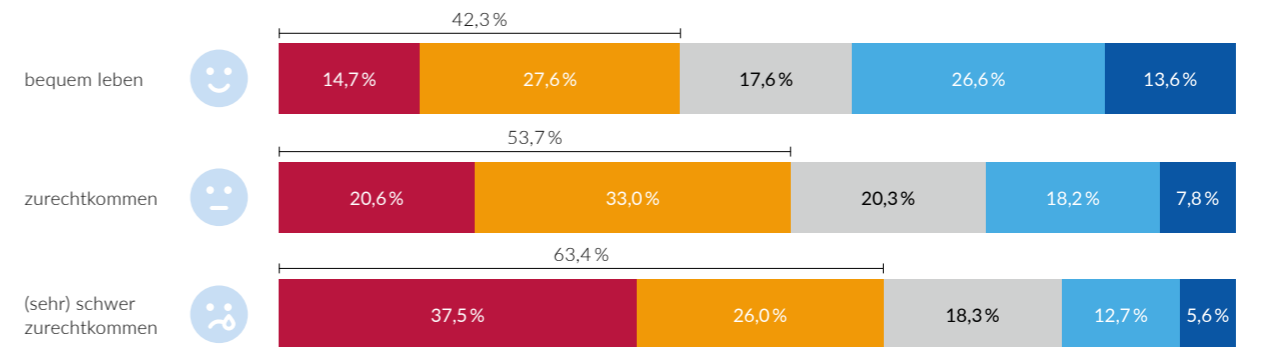
Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Energiewende (Verkehrswende) gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Energiewende (Verkehrswende) macht unsere Energieversorgung (Mobilität) auf lange Sicht kostengünstiger. | Basis 2022: EW/VW n = 3.109/3.086 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

**ABBILDUNG 24
Menschen, die finanziell schwer über die Runden kommen, erwarten seltener geringere Kosten durch die Transformation**

Zustimmung/Ablehnung zur Aussage „Die Verkehrswende macht unsere Mobilität auf lange Sicht kostengünstiger“ nach subjektiver Einschätzung der eigenen finanziellen Situation.

— stimme überhaupt nicht zu — stimme eher nicht zu — weder noch — stimme eher zu — stimme voll und ganz zu

Mit meinem gegenwärtigen Haushaltseinkommen kann ich ...



Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Verkehrswende gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Verkehrswende macht unsere Mobilität auf lange Sicht kostengünstiger. | Basis 2022: n = 3.057
Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

wirkungen der Energie- und Verkehrswende auf die Kostenentwicklung bewertet werden oder ob von einem Zielkonflikt zwischen der Transformation und einer zukünftig kostengünstigen Versorgung mit Energie und Mobilität ausgegangen wird.

Bürger, die im Jahr 2022 angaben, dass sie mit ihrem aktuellen Haushaltseinkommen nur schwer zurechtkommen, lehnten die Aussage, die Energie- bzw. Verkehrswende mache die Energieversorgung oder Mobilität langfristig günstiger, zu fast zwei Dritteln ab. Sowohl bei der Energie- als auch bei der Verkehrswende lag hier gegenüber dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung eine Differenz von mehr als 16 Prozentpunkten vor. Währenddessen erwarteten in der Gruppe der Menschen, die mit ihrem derzeitigen Haushaltseinkommen bequem leben können, immerhin rund 40,1 Prozent langfristig kostensenkende Effekte der Verkehrswende (im Transformationsfeld Energiewende erwarteten in dieser Personengruppe 44,5 Prozent der Menschen Kostensenkungen). Der Anteil optimistischer Antworten in dieser Bevölkerungsgruppe lag somit deutlich über dem gesamtdeutschen Anteil von 31,4 bzw. 37,6 Prozent, die im Spannungsfeld „Kostenentwicklung“ keinen Zielkonflikt sahen (vgl. Abbildung 23).

Eigentümer sehen deutlich häufiger einen Zielkonflikt im Bereich der zukünftigen Kostenentwicklung

Je nach Wohnsituation können Menschen sehr unterschiedlich von den Kosten der Energiewende betroffen sein. Denn während Gebäude- oder Wohnungseigentümer die Energieträger zur Beheizung ihres Wohnraums selbst wählen können, haben Mieter in der Regel keinen Einfluss auf die Heizungsart der Mietwohnung. Dennoch zahlen Mieter im Normalfall ihre Heizkosten und müssen damit einhergehend gegebenenfalls auch Preissteigerungen für fossile Energieträger tragen. Auf der anderen Seite sind Eigentümer mit den Investitionskosten für eine Umstellung auf erneuerbare Energien, klimafreundliche Wärmeversorgung und energetische Sanierungsmaßnahmen konfrontiert.

Der Blick in die Daten unterstreicht, dass Mieter und Eigentümer durchaus unterschiedlich über einen potenziellen Zielkonflikt im Bereich der Kostenentwicklung in der ökologischen Transformation denken. Tatsächlich waren Mieter im Jahr 2022 optimistischer hinsichtlich der Kosteneffekte der Energiewende. So ergab sich im Hinblick auf die Erwartung, dass die

Energiewende die Energieversorgung auf lange Sicht kostengünstiger mache, ein Unterschied von sieben Prozentpunkten zwischen Menschen, die zur Miete wohnen und selbstnutzenden Eigentümern (vgl. Abbildung 25).

Konkret erwartete fast die Hälfte der selbstnutzenden Eigentümer, dass die Energiewende auf lange Sicht nicht zu einer kostengünstigeren Energieversorgung hierzulande führe. Sie lehnten die Aussage mehrheitlich ab und nahmen einen Zielkonflikt zwischen Energiewende und einer günstigen Energieversorgung wahr. In der Gruppe der Mieter hingegen war es mit 39,2 Prozent der Menschen ein deutlich geringerer Anteil, der im Hinblick auf die zukünftige Kostenentwicklung einen Zielkonflikt erwartete (vgl. Abbildung 25).

Die Wahrnehmung eines Zielkonflikts hängt stark mit der Abhängigkeit vom Auto zusammen

Im Transformationsfeld „Verkehrswende“ ist die Abhängigkeit vom eigenen Auto ein entscheidender Faktor dafür, ob für die Zukunft kostensenkende oder kostenerhöhende Effekte der Transformation erwartet

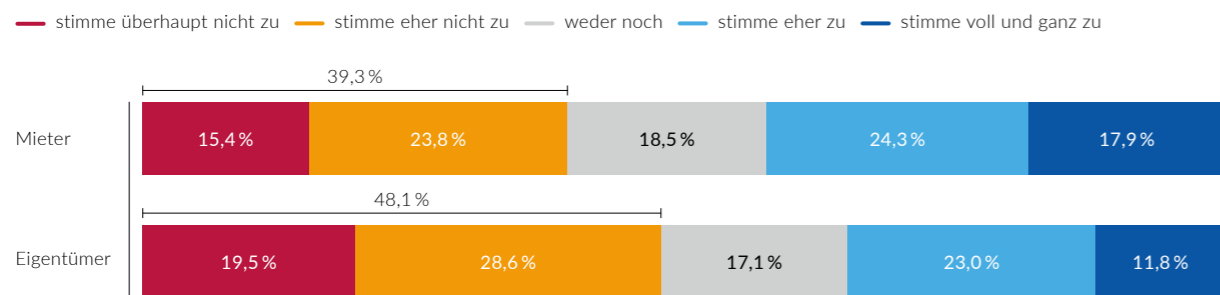
werden. Denn gerade für Vielfahrer mit Verbrenner-Pkw dürfte die individuelle Mobilität zukünftig aufgrund der steigenden Preise für Benzin und Diesel deutlich teurer werden – vor allem, wenn ein Umstieg auf Elektromobilität aus finanziellen oder anderen Gründen nicht möglich ist.

Und tatsächlich werden kostensenkende Effekte der Verkehrswende auf die Mobilität gerade bei Vielfahrern sehr skeptisch gesehen (vgl. Abbildung 26). Unter Personen, die mehr als 15.000 km jährliche Fahrleistung mit dem Pkw erbringen, widersprachen 2022 59,3 Prozent der Aussage, dass die Verkehrswende die Mobilität langfristig kostengünstiger machen werde (Mittelwert 2,7). Auch in der Personengruppe, die jährlich zwischen 10.000 und 15.000 km mit dem Pkw zurücklegt, war mehr als jeder Zweite der Ansicht, dass es einen Zielkonflikt zwischen der Verkehrswende und einer kostengünstigen Mobilität gebe.

Je weniger ein Befragter mit dem Auto unterwegs ist, desto eher stimmt er zu, dass die Verkehrswende die Mobilität langfristig kostengünstiger machen werde –

**ABBILDUNG 25
Bei der zukünftigen Energiekostenentwicklung sind Mieter optimistischer als Eigentümer**

Zustimmung/Ablehnung zur Aussage „Die Energiewende macht unsere Energieversorgung auf lange Sicht kostengünstiger“ nach Wohnform



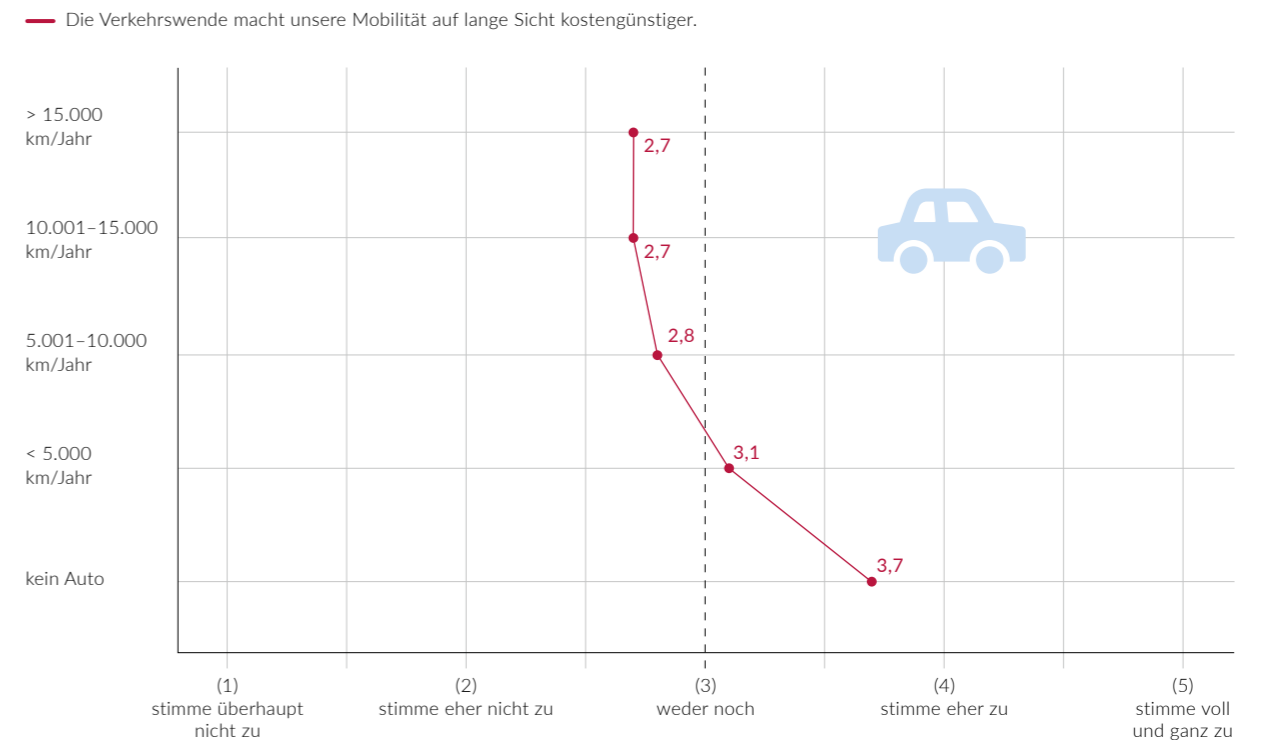
Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Energiewende gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Energiewende macht unsere Energieversorgung auf lange Sicht kostengünstiger. | Basis 2022: n = 3.075
Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.



BertelsmannStiftung

**ABBILDUNG 26
Je geringer die eigene Pkw-Nutzung, desto eher erwarten Menschen günstigere Mobilität durch die Verkehrswende**

Wahrnehmung des Zielkonflikts nach Fahrleistung mit dem Auto (Mittelwerte)



Frage: Zu den möglichen Auswirkungen der Verkehrswende gibt es unterschiedliche Meinungen oder Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Die Verkehrswende macht unsere Mobilität auf lange Sicht kostengünstiger. | Basis 2022: n = 3.014 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

der Mittelwert steigt kontinuierlich. Anders gesagt: Menschen, die wenig oder kein Auto fahren, nahmen 2022 einen Zielkonflikt zwischen Verkehrswende und kostengünstiger Mobilität seltener wahr (vgl. Abbildung 26). In der Gruppe von Personen, die jährlich weniger als 5.000 km mit dem Auto unterwegs sind, widersprachen noch 43,9 Prozent der Bürger der Aussage, dass die Verkehrswende langfristig zu einer kostengünstigeren Mobilität führe (Mittelwert 3,1). Unter Personen ohne Auto sank der Anteil derer, die einen Zielkonflikt wahrnehmen weiter auf weniger als ein Viertel (Mittelwert 3,7). Gleichzeitig stimmten in dieser Gruppe 58,7 Prozent der Menschen (eher) zu, dass die Verkehrswende die Mobilität langfristig günstiger mache – das waren fast doppelt so viele Menschen wie im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung im Jahr 2022.

Zusammenfassung

Die Umsetzung der Energiewende wird von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung (75,7%) als teuer und kostenintensiv bewertet. Diese Ansicht ist seit Jahren vorherrschend und hat zuletzt noch leicht zugenommen.

Auch für die Preisentwicklung in der langfristigen Zukunft sind die Menschen hinsichtlich einer kostensenkenden Wirkung der Energie- oder Verkehrswende auf Energieversorgung bzw. Mobilität eher skeptisch. Die Wahrnehmung dieses Zielkonflikts hängt dabei stark mit Faktoren wie der individuellen finanziellen Situation, dem Wohnverhältnis und der Abhängigkeit vom Auto zusammen. Je stärker die individuelle Betroffenheit, desto eher erwarten die Menschen, dass Energieversorgung und Mobilität durch die Transformation langfristig teurer werden.

EXKURS 3

Zahlungsbereitschaft für Klimaschutz und CO₂-Preis

In den vorangegangenen Abschnitten wurde deutlich: Die Menschen in Deutschland empfinden die Umsetzung der ökologischen Transformation häufig als teuer und ungerecht. Auch hinsichtlich eines kostensenkenden Effekts der Energie- und Verkehrswende auf die zukünftige Energieversorgung oder Mobilität sind viele Bürger skeptisch. Die Menschen hierzulande erwarten oder befürchten, dass sie im Zuge der Transformation kurz- und unter Umständen auch längerfristig mit höheren Preisen konfrontiert sein dürften.

Klimaschädliches Verhalten ist aktuell zu günstig – und muss teurer werden

Weltweit entsprechen die Kosten der Nutzung fossiler Energieträger nicht den tatsächlichen volkswirtschaftlichen Kosten. Zu den Gesamtkosten einer umweltschädlichen Aktivität gehören nämlich nicht nur die Kosten der Nutzung der fossilen Energieträger selbst, sondern auch hohe gesellschaftliche und umweltbezogene Folgekosten. So verursachen Pkw und Lkw (mit Verbrennungsmotoren) unter anderem Luftschadstoffe und Lärm, die Menschen krank machen oder ihre Lebensqualität beeinträchtigen können. Bei der Verbrennung fossiler Energieträger – sei es in der Stromerzeugung, in der Industrieproduktion oder in Fahrzeugen – entstehen hohe Emissionen von CO₂ und anderen Treibhausgasen, welche den anthropogenen Treibhausgaseneffekt und den globalen Klimawandel mit all seinen Folgekosten verursachen.

Laut Umweltbundesamt belaufen sich die Schadenskosten des Ausstoßes einer Tonne CO₂ zum jetzigen Zeitpunkt auf mindestens 237 Euro – Tendenz steigend, da die entstehenden Schäden mit zunehmendem Klimawandel immer größer und teurer werden dürften (vgl. UBA 2023b). Diese enormen Schadenskosten von CO₂-Emissionen spiegeln sich aber nur sehr unzureichend in den tatsächlichen Marktpreisen für klimaschädliche Aktivitäten wider. Etwa liegt der nationale CO₂-Preis in Deutschland aktuell bei 30 Euro pro Tonne CO₂. Das führt dazu, dass es bisher nur geringe wirtschaftliche Anreize gibt, die Umweltbelastungen zu reduzieren und klimafreundliche Alternativen zu nutzen.

Die vollständige Berücksichtigung der Umweltkosten in den Marktpreisen für Benzin, Diesel, Kohle, Heizöl oder Gas würde zu einer drastischen Verteuerung klimaschädlicher Aktivitäten führen. Auch eine teilweise Berücksichtigung dieser Kosten, wie sie etwa in Deutschland oder der EU im Rahmen der CO₂-Bepreisung stattfindet, verteuert klimaschädliches Verhalten. Die Politik hierzulande hat sich auf genau dieses Vorgehen – die Verteuerung CO₂-intensiver Aktivitäten – als wichtigstes, wenn auch nicht alleiniges, Instrument in der Klimapolitik verständigt. Das bedeutet, es ist politisch gewollt und ökologisch notwendig, dass die Menschen in Deutschland und Europa zunehmend mehr für fossile Energie zahlen müssen.

Bei der Zahlungsbereitschaft für Klimaschutz ist die Gesellschaft gespalten

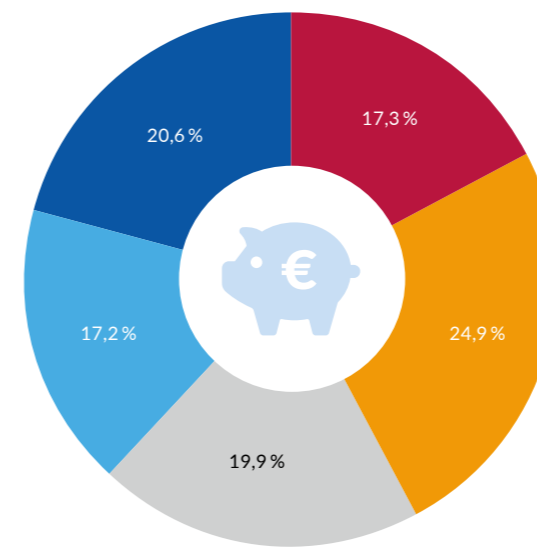
Die große Mehrheit der Menschen in Deutschland ist angesichts der Folgen des Klimawandels besorgt und befürwortet die ökologische Transformation (vgl. Abbildungen 1 und 2). Gleichzeitig ist die Zahlungsbereitschaft für Klimaschutz, d.h. die Zustimmung für eine Klimapolitik, die auch den eigenen Geldbeutel betrifft, deutlich weniger ausgeprägt. Im Jahr 2023 sind 42,2 Prozent der Menschen bereit, für den Klimaschutz höhere Kosten für Benzin, Diesel, Heizöl

Die Bereitschaft, höhere Kosten für den Klimaschutz zu tragen, ist nicht in der gesamten Gesellschaft gegeben.

ABBILDUNG 27
Eine Klimapolitik, die höhere Kosten verursacht, hat keine breite Zustimmung in Deutschland

Ich bin grundsätzlich nicht bereit, für den Klimaschutz höhere Kosten für fossile Energieträger zu zahlen.

- stimme überhaupt nicht zu
- stimme eher nicht zu
- teils / teils
- stimme eher zu
- stimme voll und ganz zu



Frage: Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Ich bin grundsätzlich nicht bereit, für den Klimaschutz höhere Kosten für Benzin, Diesel, Heizöl und Gas zu tragen. | Basis 2023: n = 6.543 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

| BertelsmannStiftung

oder Gas zu zahlen. Gleichzeitig ist etwas mehr als ein Drittel (37,8 %) der Bürger nicht bereit, für den Klimaschutz höhere Kosten für klimaschädliches Verhalten zu tragen. Jeder Fünfte ist bei der dieser Frage unentschlossen (vgl. Abbildung 27). Um welche Beträge es sich bei der Zahlungsbereitschaft aber konkret handelt, also wie viel Geld die Menschen tatsächlich und real bereit wären für den Klimaschutz zusätzlich zu zahlen, kann mit diesen Angaben jedoch nicht überprüft werden.

Im Vergleich zum Vorjahr 2022 zeigen sich bei den Angaben in 2023 zur grundsätzlichen Zahlungsbereitschaft trotz der Erfahrungen der Energiepreiskrise nur geringfügige Veränderungen. In der Tendenz gehen sie aber in die Richtung, dass weniger Menschen bereit sind, höhere Kosten für den Klimaschutz in Kauf zu nehmen. 2022 lag der Anteil derer, die nicht bereit sind, mehr Geld für den Klimaschutz zu zahlen, bei rund 33,8 Prozent und damit um vier Prozentpunkte niedriger als am aktuellen Rand.

Menschen zahlen bereits höhere Energiepreise aufgrund des Klimaschutzes

In der Realität zahlen die Menschen in Deutschland tatsächlich bereits höhere Preise für fossile Energieträger. Grund dafür ist allen voran die bereits angesprochene CO₂-Bepreisung, welche auf EU-Ebene im Industriebereich und in Deutschland in den Sektoren Wärme und Verkehr Anwendung findet. Der nationale CO₂-Preis, der für Diesel, Benzin, Heizöl und Gas anfällt, wurde 2021 eingeführt, beträgt zurzeit 30 Euro je Tonne CO₂ und steigt zum Jahresbeginn 2024 auf 40 Euro. Der Preisanstieg erhöht die Preise für einen Liter Diesel und Benzin an der Tankstelle um jeweils drei bis vier Cent. Perspektivisch ist mit weiteren, deutlicheren Preisanstiegen zu rechnen.

Auf der einen Seite ist die CO₂-Bepreisung, also die Verteuerung klimaschädlicher Aktivitäten, in der EU und in Deutschland eines der Leitinstrumente der Klimapolitik. Gleichzeitig wurde jedoch deutlich, dass eine Bereitschaft, höhere Kosten für den Klimaschutz zu tragen, nicht in der gesamten Gesellschaft gegeben ist. Diese gewisse Ablehnung einer grundsätzlichen Zahlungsbereitschaft für Klimaschutz könnte sich auch darauf auswirken, wie der CO₂-Preis als klimapolitisches Instrument bei den Bürgern bewertet wird.

Die Wirksamkeit eines CO₂-Preises wird von vielen Menschen in Frage gestellt

Zunächst einmal ist die Frage wichtig, ob die Bevölkerung überhaupt davon überzeugt ist, dass die Bepreisung von CO₂-Emissionen im Allgemeinen ein wirksames Instrument ist, um Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen zu senken. In der ökonomischen Theorie und empirischen Praxis gilt die generelle Wirksamkeit eines CO₂-Preises als Klimaschutzinstrument als Konsens. Denn die höheren Preise für klimaschädliches Verhalten setzen direkte Anreize, entsprechende Aktivitäten zu reduzieren, machen Investitionen in klimafreundliche Alternativtechnologien lohnenswerter und damit attraktiver und fördern Innovationen in diesen klimafreundlichen Bereichen (vgl. u. a. Edenhofer et al. 2019). Gleichzeitig ist

die CO₂-Bepreisung allein nicht ausreichend für wirksamen Klimaschutz, da nicht alle Hemmnisse (z. B. Lock-In-Situationen, politische Glaubwürdigkeit, Akzeptanzprobleme) durch einen CO₂-Preis adressiert werden können (vgl. Kemfert et al. 2021).

Der Blick auf die Einstellungen der Bevölkerung jedoch zeigt, dass die generelle Wirksamkeit des CO₂-Preises zur Senkung von Energieverbrauch und CO₂-Emissionen von vielen Menschen bezweifelt wird. So widersprachen im Jahr 2022 45,2 Prozent der Bürger der Wirksamkeit des Instruments. Dieser Personengruppe gegenüber steht ein Drittel der Bevölkerung, das der Meinung war, die CO₂-Bepreisung sei zur Senkung von Energieverbrauch und Emissionen generell wirksam (vgl. Abbildung 28).

Der derzeitige CO₂-Preis wird mehrheitlich als ungerecht bewertet

Ein weiteres wichtiges Kriterium zur Bewertung des CO₂-Preises in der Bevölkerung dürfte die wahrgenommene Gerechtigkeit der Regelung sein. Der derzeitige CO₂-Preis in Höhe von 30 Euro pro Tonne CO₂ wurde 2022 in der Mehrheit der Bevölkerung als ungerecht angesehen. Insgesamt gab mehr als jeder Zweite an, die Abgabe ungerecht zu finden. Gleichzeitig hielt auch nur gut jeder Fünfte die aktuelle Regelung für gerecht (vgl. Abbildung 29).

Der CO₂-Preis wird öffentlich häufig als unwirksam und ungerecht wahrgenommen.

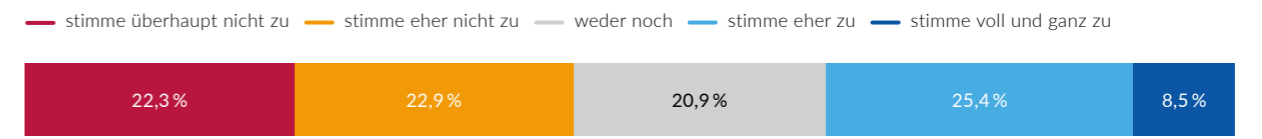
Dieser Befund passt auch zusammen mit der Erkenntnis, dass die Mehrheit der Menschen hierzulande eine einkommensabhängige Verteilung der Kosten der ökologischen Transformation einer energieverbrauchsabhängigen Kostenverteilung vorziehen würde. Wie in Abbildung 21 dargestellt, geben nämlich zwei Drittel der Bürger an, eine Kostenverteilung gerecht zu finden, bei der einkommensschwache Haushalte entlastet werden. Hingegen halten nur rund 43 Prozent der Menschen eine Kostenverteilung, bei der Haushalte mit hohem fossilen Energiekonsum mehr Lasten tragen, für gerecht (vgl. Exkurs 2).

Der Mechanismus, welcher der aktuellen Regelung der CO₂-Bepreisung in Deutschland zugrunde liegt, entspricht genau dem weniger häufig als gerecht bewerteten Vorschlag – der Verteilung der Transformationskosten abhängig vom fossilen Energiekonsum. Denn je mehr fossile Energie ein Haushalt aktuell verbraucht, desto höher ist die gesamte Belastung, die sich aus der CO₂-Bepreisung für diesen Haushalt ergibt. Auf der anderen Seite zahlen Haushalte mit einem sparsamen Umgang mit Energie oder Haushalte, die erneuerbare Energien nutzen, kumuliert weniger CO₂-Abgabe. Vom Haushaltseinkommen ist die Höhe

ABBILDUNG 28

Nur ein Drittel der Deutschen hält einen CO₂-Preis für ein wirksames Klimaschutzinstrument

Der CO₂-Preis ist generell ein wirksames Mittel, um Energieverbrauch und Emissionen in Deutschland zu senken.



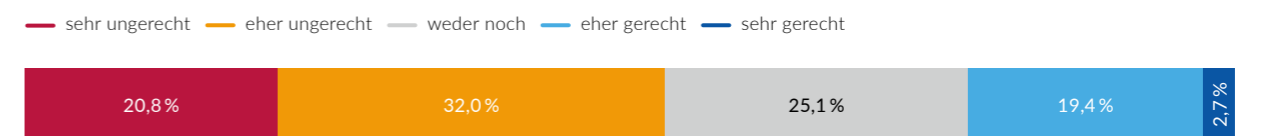
Frage: Zu Beginn des letzten Jahres wurde in Deutschland ein CO₂-Preis für Benzin, Diesel, Heizöl und Gas eingeführt. Durch die gezielte Verteuerung dieser Energieträger soll der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂ reduziert werden. Die Mehreinnahmen werden über Fördermaßnahmen (z. B. für den Ausbau klimafreundlichen Verkehrs) und Entlastungen an anderer Stelle (z. B. bei Strompreisen, Pendlerpauschale) an die Bürger:innen zurückgegeben. Der CO₂-Preis liegt derzeit bei 30 €/t und wird bis 2025 schrittweise auf 55 € ansteigen. Zum CO₂-Preis gibt es verschiedene Ansichten. Bitte geben Sie an, ob Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen. Der CO₂-Preis ist generell ein wirksames Mittel, um den Energieverbrauch und den Ausstoß klimaschädlicher Gase in Deutschland zu senken. | Basis 2022: n = 6.374 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

| BertelsmannStiftung

ABBILDUNG 29

Die Hälfte der Deutschen findet den aktuellen CO₂-Preis ungerecht

Zum derzeitigen CO₂-Preis: Gerechtigkeit der Abgabe im Allgemeinen



Frage: Bitte geben Sie zum derzeitigen CO₂-Preis an, wie ungerecht oder gerecht Sie die Abgabe im Allgemeinen finden. | Basis 2022: n = 6.273 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

| BertelsmannStiftung

der CO₂-Abgabe nicht direkt abhängig und einkommensschwache Haushalte erfahren in der aktuellen Regelung auch keine spezifische Entlastung von den Kosten.

Die finanzielle Belastung einkommensschwacher Haushalte durch den CO₂-Preis wird anerkannt

Dass der CO₂-Preis in der Bevölkerung mehrheitlich als ungerecht bewertet wird, ist vor dem Hintergrund der gesellschaftlich präferierten und als gerecht wahrgenommenen Kostenverteilungsoption also nicht verwunderlich. Denn in der Realität bedeutet der CO₂-Preis in seiner aktuellen Form eine starke Mehrbelastung einkommensschwacher Haushalte und keinerlei finanzielle Entlastung bei den Kosten der Transformation, wie in den Idealvorstellungen der Bürger eigentlich vorgesehen.

Wie bereits beschrieben zahlen Haushalte mit geringen CO₂-Emissionen kumuliert zwar weniger CO₂-Abgabe. In Relation zum verfügbaren Einkommen sind einkommensschwache Haushalte jedoch besonders stark von der Abgabe belastet: Sie geben einen größeren Anteil ihres Geldes für Energie aus als wohlhabendere Haushalte. Zudem haben sie weniger Ausweichoptionen, da ihnen die Mittel oder Möglichkeiten für klimafreundliche Investitionen fehlen (vgl. Holzmann et al. 2022).

Die beschriebene Ungerechtigkeitsdimension des CO₂-Preises ist auch in der Bevölkerung präsent. Einer überwältigenden Mehrheit von 91,2 Prozent der Bürger war 2022 bewusst, dass die Abgabe insbesondere einkommensschwächere Haushalte finanziell schlechter stellt. Jeder Zweite war sogar der Meinung, die Abgabe stelle diese Haushalte finanziell viel schlechter. Und auch auf die persönliche finanzielle Situation der Menschen hatte der CO₂-Preis ihren Einschätzungen zufolge sehr (18,9 %) oder eher (51,4 %) negative Auswirkungen (vgl. Wolf et al. 2022).

Rückerstattung der Einnahmen aus dem CO₂-Preis sorgt für sozialen Ausgleich

Eine Möglichkeit, diesen sozial-ungerechten Wirkmechanismus des CO₂-Preises zu adressieren, ist die sozialpolitische Flankierung, insbesondere durch die Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung. Neben seiner Lenkungswirkung weg von klimaschädlichen hin zu klimafreundlichen Verhaltensweisen hat der CO₂-Preis nämlich den weiteren Vorteil, dass er Einnahmen generiert. Diese Einnahmen können einfach in den Staatshaushalt fließen, zweckgebunden für Klimaschutzinvestitionen verwendet werden oder an die Bürger zurückerstattet werden.

Im Status quo fließen die Einnahmen aus der nationalen und der europäischen CO₂-Abgabe in ein Sondervermögen, den sogenannten Klima- und Transformationsfonds (KTF). Dieser ist das zentrale Finanzierungsinstrument für Klimaschutzinvestitionen in Deutschland und stellt etwa für den Ausbau der erneuerbaren Energien, für die Förderung der energetischen Gebäudesanierung oder den Klimaschutz in der Industrie Gelder bereit. Die Bundesregierung hat allerdings im Koalitionsvertrag angekündigt, ein „Klimageld“ einzuführen, um die Bürger von den steigenden CO₂-Preisen zu entlasten. Für dieses Klimageld sollen die Einnahmen der CO₂-Bepreisung an die Bürger zurückerstattet werden.

Insbesondere aus zwei Gründen ist die Einführung eines solchen Klimagelds wichtig: Die Rückerstattung der Einnahmen kann die gesellschaftliche Akzeptanz für den CO₂-Preis und die Klimapolitik als Ganze stärken und steigende Kosten für fossile Energieträger abfedern, d. h. es schafft einen sozialen Ausgleich für den derzeit sozial ungerechten CO₂-Preis. Bisher wird die Einführung dieser wichtigen Maßnahme jedoch verzögert. Zum einen steht noch kein Auszahlungskanal an alle Bürger bereit. Zum anderen werden die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung im KTF weitgehend und zunehmend anderweitig verplant, sodass der finanzielle Spielraum für sozialen Ausgleich schrumpft (vgl. Knopf und Illenseer 2023).

Die Rückerstattung über ein pauschales Klimageld findet in der Bevölkerung keine Mehrheit

Eine Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung an alle Bürger in gleicher Höhe hatte im Jahr 2022 in der Bevölkerung keine Mehrheit. Tatsächlich stimmten dieser Option genauso viele Menschen zu, wie sie ablehnten: 39,2 Prozent der Menschen befürworteten die pauschale Rückerstattung, 37,8 Prozent lehnten sie ab (vgl. Abbildung 30). Insbesondere wurde diese Form der Rückerstattung vermehrt als ungerecht bewertet und es wurde bezweifelt, dass einkommensschwache Haushalte ausreichend entlastet würden.

Die Deutschen erkennen, dass der derzeitige CO₂-Preis gerade einkommensschwache Haushalte finanziell schlechter stellt.

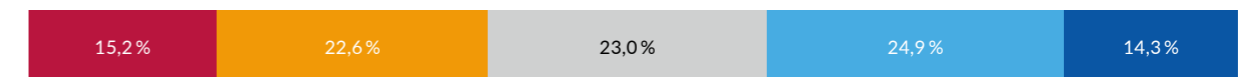
ABBILDUNG 30
Eine einkommensabhängige Rückverteilung des CO₂-Preises ist beliebter als ein pauschales Klimageld



Befürwortung von Rückerstattungsoptionen beim CO₂-Preis

— lehne ich stark ab — lehne ich etwas ab — weder noch — befürworte ich etwas — befürworte ich stark

Rückerstattung in gleicher Höhe an alle Bürger



Rückerstattung ausschließlich an einkommensschwächere Haushalte



Frage: Um bei steigenden CO₂-Preisen die privaten Haushalte finanziell zu entlasten und die Mehrkosten sozialverträglich zu gestalten, wird vorgeschlagen, die Einnahmen der Abgabe an alle Bürger:innen in gleicher Höhe zurückerstatten. Eine derartige Rückerstattung der Einnahmen durch den CO₂-Preis würde besonders einkommensschwächere Haushalte entlasten, da sie in der Regel mehr Geld zurückerstattet bekommen würden als sie an Mehrkosten zu tragen haben. Der Anreiz zur Vermeidung von klimaschädlichen Gasen bleibt dabei grundsätzlich erhalten, da jede Person unabhängig von dem jeweiligen Verbrauch eine pauschale Rückerstattung erhält.
a. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie die Rückerstattung in gleicher Höhe an alle Bürger:innen ablehnen oder befürworten. | b. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie eine Rückerstattung, die ausschließlich an einkommensschwächere Haushalte gezahlt wird, ablehnen oder befürworten. | Basis 2022: n = 6.373, n = 6.448 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

| BertelsmannStiftung

Hingegen war die Rückerstattung ausschließlich an einkommensschwache Haushalte in 2022 deutlich beliebter. Diese Regelung wurde von etwas mehr als der Hälfte der Menschen befürwortet, gleichzeitig lehnten aber 30,1 Prozent der Bürger auch diese Option der Rückerstattung der Einnahmen aus dem CO₂-Preis ab (vgl. Abbildung 30).

Die Bevölkerung hat wenig Vertrauen, dass eine direkte Rückzahlung der Einnahmen tatsächlich kommen wird

Nicht nur ist der CO₂-Preis ein eher unbeliebtes Instrument in der Bevölkerung und für die geplante pauschale Rückerstattung in gleicher Höhe an alle Bürger findet sich keine Mehrheit. Hinzu kommt auch noch, dass die Menschen in Deutschland wenig Vertrauen in die Politik haben, dass eine Rückzahlung der Einnahmen aus dem CO₂-Preis auch tatsächlich umgesetzt werden wird. Mehr als jeder Vierte gab 2022 an, dass er gar kein Vertrauen in die Politik diesbezüglich habe, weitere 36,1 Prozent hatten sehr wenig Vertrauen, dass es eine Rückerstattung der Einnahmen geben werde (vgl. Abbildung 31).

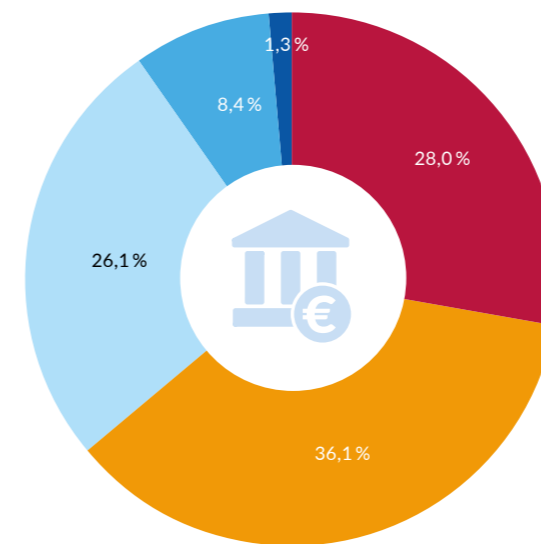
Nicht einmal jeder Zehnte hatte viel oder sogar sehr viel Vertrauen in die Politik, dass die Einnahmen aus dem CO₂-Preis an die Bevölkerung direkt zurückerstattet werden. Dieses Bild ist besonders besorgniserregend, weil das Klimageld ein explizites Versprechen aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung für die Legislaturperiode 2021–2025 ist und dieser Koalitionsvertrag zum Zeitpunkt der Befragung im Frühjahr 2022 gerade ein paar Monate alt war. Damit spricht das Ergebnis für ein nicht unerhebliches Grundmisstrauen in die Politik, was die Umsetzung einer sozialen Klimapolitik und die Mittelverwendung aus dem CO₂-Preis angeht.

Ein pauschales Klimageld findet in der Bevölkerung keine Mehrheit. Gleichzeitig haben die Menschen wenig Vertrauen, dass es überhaupt eingeführt wird.

ABBILDUNG 31
Nur wenige Menschen vertrauen der Politik, dass es die Rückerstattung des CO₂-Preises tatsächlich geben wird

Vertrauen in die Politik, dass die Einnahmen aus dem CO₂-Preis an die Bevölkerung direkt zurückerstattet werden

überhaupt kein Vertrauen sehr wenig Vertrauen
 etwas Vertrauen viel Vertrauen sehr viel Vertrauen



Frage: Wie viel Vertrauen haben Sie in die Politik, dass die Einnahmen aus dem CO₂-Preis an die Bevölkerung direkt zurückerstattet werden? | Basis 2022: n = 6.436 | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer. | BertelsmannStiftung

Zusammenfassung

Die Deutschen stehen dem CO₂-Preis kritisch gegenüber. Viele bezweifeln die generelle Wirksamkeit des Instruments und halten die aktuelle Regelung für ungerecht. Ein Grund dafür dürfte sein, dass den Menschen bewusst ist, dass die CO₂-Bepreisung in ihrer jetzigen Form einkommensschwache Haushalte übermäßig stark belastet.

Die Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung – also ein Mechanismus, der einkommensschwache Haushalte deutlich entlasten könnte – ist bei vielen Befragten unbeliebt. Zwischen pauschalem Klimageld und Rückerstattung allein für einkommensschwache Haushalte verfügt letztere Option über größeren, wenn auch nicht großen, gesellschaftlichen Rückhalt. Allerdings sind große Bevölkerungsteile sehr skeptisch, dass die Rückerstattung – immerhin ein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag – überhaupt stattfinden wird.



Einflussfaktoren auf die Wahrnehmung von Zielkonflikten

Um den Zusammenhang zwischen verschiedenen sozio-demographischen, ideologischen und anderen Strukturmerkmalen und der Wahrnehmung von Zielkonflikten in der ökologischen Transformation systematisch zu ermitteln, wurde eine Reihe von Regressionsanalysen durchgeführt. Dieses Vorgehen ermöglicht es, den Einfluss verschiedener personenbezogener Merkmale (unabhängige Variablen) auf die Einstellung zu Zielkonflikten in der Transformation (abhängige Variable) zu bestimmen. Genaue Angaben zu den unabhängigen Variablen, die in dieser Regression verwendet wurden, sind im Anhang dieser Studie zu finden. Zur Identifikation von Zielkonflikten in den unterschiedlichen Spannungsfeldern wurden verschiedene Items aus der Befragung des SNB genutzt (vgl. Abbildung 5). Diese wurden für die Regressionsanalyse als abhängige Variablen verwendet. Der Regressionsanalyse liegen die Befragungsdaten aus dem Jahr 2022 zugrunde.

Im Einzelnen wurde die Regressionsanalyse in vier Stufen (Modelle) unterteilt, in denen jeweils zusätzliche Strukturmerkmale als unabhängige Variablen hinzugefügt wurden:

1. Zunächst wurde die Regressionsanalyse allein mit mehreren soziodemographischen und -ökonomischen Merkmalen als unabhängige Variablen durchgeführt. Dazu gehören das Alter der Befragten, ob sie Mieter oder selbstnutzende Eigentümer einer Wohnimmobilie sind, ihr Einkommen, ob sie in West- oder Ostdeutschland leben und ob sie in dicht, mittel oder gering besiedeltem Gebiet leben.
2. In der zweiten Stufe wurde zusätzlich die Information zur politischen Orientierung der Befragten ergänzt. Diese wurde anhand des Wahlverhaltens der Personen mit der Zweitstimme bei der Bundestagswahl 2021 ermittelt.
3. Im dritten Modell wurde eine Information hinsichtlich der finanziellen Belastung der Befragten aufgrund von hohen Energiekosten hinzugefügt. Dabei handelt es sich um den Mittelwert aus den Angaben darüber, wie stark Strom-, Heiz- und Mobilitätskosten für den jeweiligen Haushalt eine Belastung darstellen. Für jede Kostenart wurde das Ausmaß der Belastung auf einer Skala von eins

(= überhaupt keine finanzielle Belastung) bis sieben (= sehr hohe finanzielle Belastung) gemessen, wobei die Werte dazwischen dazu dienen, Abstufungen in der Bewertung der Belastung deutlich zu machen.

4. Zuletzt wurde im vierten Modell ergänzt, ob und wie sehr die befragte Person aufgrund des Klimawandels besorgt ist. Dazu wurde für jede Person das jeweilige Antwortverhalten bei der in Abbildung 1 dargestellten Frage verwendet, um deutlich zu machen, wie sehr die ökologische Krise der Person Sorgen macht.

Einflussfaktoren sind über alle Transformationsfelder und Spannungsfelder sehr ähnlich

Die Ergebnisse der Regressionsanalysen in den verschiedenen Spannungsfeldern (Wohlstand, Arbeitsmarkt, Verteilungsgerechtigkeit und Kostenentwicklung) und dort jeweils in den beiden Transformationsfeldern der Energie- und Verkehrswende folgen grundsätzlich einem einheitlichen Muster. Dabei zeigen sich nur geringfügige Abweichung zwischen den verschiedenen Analysen hinsichtlich der Effekte der unabhängigen Variablen auf das Antwortverhalten, auf die im Folgenden aus Platzgründen nicht weiter eingegangen wird. Zur Veranschaulichung der Ergebnisse der Analyse werden nun exemplarisch die Resultate der Regressionen zu den Einflussfaktoren der Wahrnehmung eines Zielkonflikts im Spannungsfeld „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ im Kontext der Energiewende ausführlich darstellt. Als abhängige Variable wurden die Daten aus dem SNB für das Item „Ich habe Sorgen, dass die Energiewende auf lange Sicht den Wohlstand in Deutschland gefährdet“ verwendet. Die Antworten für dieses Item befinden sich auf einer fünfstufigen Skala zwischen „stimme überhaupt nicht zu“ und „stimme voll und ganz zu“ (vgl. Abbildung 5).

Die Detailergebnisse der Regression sind im Anhang dieser Studie zu finden. Abbildung 32 zeigt die Regressionsergebnisse für die vier separat gerechneten Modelle, die jeweils durch unterschiedliche Farben der Punkte repräsentiert werden. Die Punkte selbst markieren den Wert des Regressionskoeffizienten für die jeweilige erklärende Variable im jeweiligen Modell. Der Wert des Regressionskoeffizienten zeigt die Zunahme der abhängigen Variable (also die Zunahme der Tendenz, der Aussage „Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland“ zuzustimmen), wenn die Größe der unabhängigen Variable (z. B. das Alter) um eine Einheit zunimmt.

Räumliche Faktoren erklären unter den soziodemographischen Merkmalen am meisten

Im ersten Modell, dessen Ergebnisse in Abbildung 32 mit dunkelblauen Punkten eingezeichnet sind, wurden nur soziodemographische Merkmale als erklärende Variablen genutzt. Mit Ausnahme vom Einkommen und der Wohnsituation (d. h. Mieter vs. selbstnutzende Eigentümer) sind alle Variablen signifikant (Signifikanzniveau: 5%). Jedoch haben nur die räumlichen Faktoren Ost- vs. Westdeutschland und Besiedlungsdichte einen Koeffizienten, dessen Wert von Null abweicht.

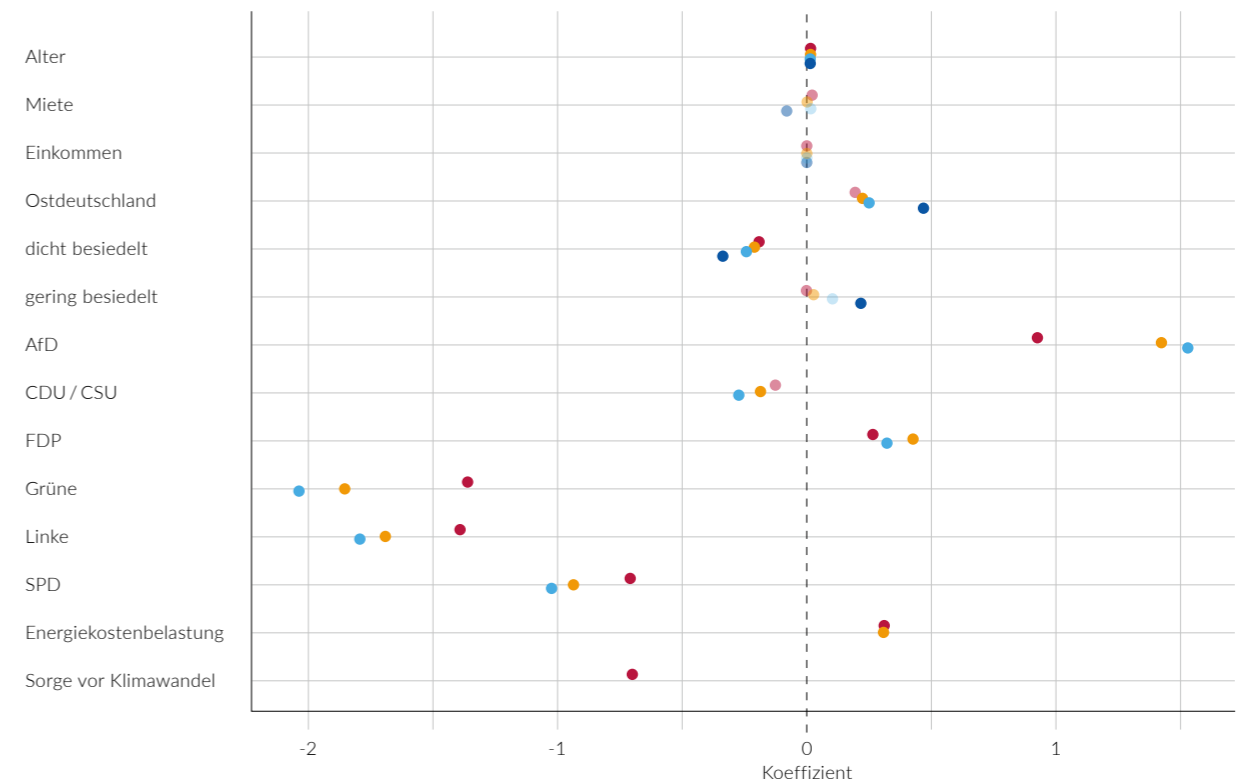
Den größten erklärenden Wert in diesem ersten Modell hat die Dummy-Variablen „Ostdeutschland“. Sie nimmt die Werte 0 oder 1 an und gibt damit an, ob ein Befragter in West- (Wert: 0) oder Ostdeutschland (Wert: 1) wohnhaft ist. Sie hängt positiv mit der Ergebnisvariable (d. h. hier der Wahrnehmung des Zielkonflikts im Spannungsfeld „Wohlstand“) zusammen. Das bedeutet, ein ostdeutscher Befragter stimmt im Gegensatz zu einem Befragten aus Westdeutschland der Aussage „Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland“ mit höherer Wahrscheinlichkeit zu, d. h. er nimmt eher einen Zielkonflikt zwischen Energiewende und Wohlstand wahr.

ABBILDUNG 32
Wahrnehmung von Zielkonflikten ist am stärksten durch die politische Orientierung geprägt



Regressionsergebnisse in den verschiedenen Modellstufen, Item: Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland.

● Soziodemographie ● + politische Orientierung ● + finanzielle Belastung ● + Sorge vor dem Klimawandel
Die transparenten Datenpunkte stehen für Koeffizienten, die im jeweiligen Modell das 5%-Signifikanzniveau nicht erreicht haben:
● Soziodemographie ● + politische Orientierung ● + finanzielle Belastung ● + Sorge vor dem Klimawandel



Lesehilfe: Die Punkte markieren den Wert des jeweiligen Koeffizienten in verschiedenen Modellspezifikationen. Die Modellvarianten werden durch die vier Farben unterschieden, wobei dunkelblau für das einfachste Modell steht, in dem lediglich die soziodemographischen Variablen als unabhängige Variablen verwendet wurden. Das rote Modell ist das umfangreichste, in welchem neben Soziodemographie, politischer Orientierung und finanzieller Belastung auch die Sorge vor dem Klimawandel als unabhängige Variable verwendet wurde. Die Unterschiede zwischen den verschiedenen eingefärbten Punkten innerhalb einer Zeile bilden die Unterschiede zwischen den Werten der Koeffizienten in den jeweiligen Spezifikationen ab und lassen Veränderungen, die durch das Ergänzen weiterer unabhängiger Variablen entstehen, erkennbar werden. | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

BertelsmannStiftung

Die beiden Dummies für die Besiedlungsdichte wirken in entgegengesetzter Richtung auf die Wahrnehmung des Zielkonflikts. Ein Befragter aus der Stadt stimmt der Aussage „Die Energiewende gefährdet den Wohlstand“ mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu als ein Befragter aus dem ländlicheren Raum oder vom Land. Entsprechend gibt ein Befragter vom Land mit höherer Wahrscheinlichkeit an, einen Zielkonflikt wahrzunehmen als ein Befragter aus dichter besiedeltem Raum.

Die politische Orientierung des Befragten hat einen großen erklärenden Wert

In Modell zwei werden nun zusätzlich zu den soziodemographischen Merkmalen auch verschiedene Dummy-Variablen für die parteipolitische Orientierung als erklärende Variablen in die Regression hinzugefügt. Die Ergebnisse sind mit hellblauen Punkten in Abbildung 32 eingezeichnet. Das Ergänzen dieser Variablen schwächt die Aussagekraft der genannten räumlichen Faktoren, die im ersten Modell viel Erklärungskraft haben, deutlich. Der Faktor „geringe Besiedlungsdichte“ verliert sogar seine Signifikanz.

Die Dummy-Variablen für parteipolitische Präferenz sind hingegen alle signifikant und vom Wert des Koeffizienten absolut gesehen in vielen Fällen größer als alle soziodemographischen Variablen. Insgesamt erklären weit rechte und weit linke parteipolitische Präferenzen in allen Modellen das Antwortverhalten im Hinblick auf die Wahrnehmung eines Zielkonflikts am meisten. Dabei stimmen Anhänger der AfD einem Zielkonflikt mit deutlich höherer Wahrscheinlichkeit zu, Anhänger von Grünen und Linken lehnen die Aussage mit deutlich höherer Wahrscheinlichkeit ab. Auch Wähler der SPD widersprechen mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit der Aussage, dass die Energiewende den Wohlstand in Deutschland gefährde. Anhänger der FDP hingegen nehmen tendenziell eher einen Zielkonflikt wahr, der erklärende Wert dieses Dummies ist aber recht klein. Wähler der Union widersprechen einem Zielkonflikt mit höherer Wahrscheinlichkeit, der Koeffizient ist allerdings ebenfalls nahe Null.

Das Hinzufügen von Energiekostenbelastung bringt wenig zusätzliche Erkenntnis

Für das dritte Modell werden Informationen zum Ausmaß der Energiekostenbelastung des Haushalts als erklärende Variable ergänzt. Die Ergebnisse sind durch die orangefarbenen Punkte in Abbildung 32 markiert. Es zeigt sich, dass eine höhere Belastung durch Energiekosten die Wahrscheinlichkeit steigert, der Aussage „Die Energiewende gefährdet den Wohlstand“ zuzustimmen. Der erklärende Wert der Variable ist signifikant, aber recht klein und senkt die Aussagekraft anderer Variablen nur geringfügig. Als einzige Variable gewinnt das Dummy für Wähler der FDP an erklärender Bedeutung, wenn auch die Energiekostenbelastung Teil des Modells ist.

Die Sorge über den Klimawandel beeinflusst Zielkonflikt-Wahrnehmung durchaus

Zuletzt wird für das vierte Modell noch eine erklärende Variable ergänzt, die das Ausmaß der Sorge über den Klimawandel angibt. Das Hinzufügen dieser Information wirkt sich tatsächlich deutlich auf den erklärenden Wert der parteipolitischen Orientierung aus. Die Variable „Sorge vor dem Klimawandel“ selbst hat einen signifikanten und negativen Koeffizienten: Empfindet ein Befragter eine größer ausgeprägte Sorge vor dem Klimawandel befürchtet er mit geringerer Wahrscheinlichkeit, eine Wohlstandsgefährdung durch die Energiewende.

Vor allem aber senkt das Hinzufügen dieser erklärenden Variablen den Einfluss von politischer Orientierung deutlich. Besonders auffällig ist dies an den beiden Rändern des parteipolitischen Spektrums: Die vormals sehr aussagekräftigen Variablen „Grüne“ und „AfD“ verlieren durch die Ergänzung der Variable, die eine Besorgnis über die Folgen der ökologischen Krise ausdrückt, deutlich an erklärendem Wert. Auch für die

Dummies der anderen Parteien ist dieses Muster zu erkennen, jedoch verlieren diese Variablen in deutlich geringerem Umfang an Aussagekraft. Der erklärende Wert der soziodemographischen Merkmale wie auch der Energiekostenbelastung verändert sich durch das Hinzufügen der Sorge über den Klimawandel kaum.

Zusammenfassung

Die exemplarische Regressionsanalyse deutet darauf hin, dass die Bewertung von Zielkonflikten besonders stark durch die parteipolitische Orientierung der Bürger und damit durch ideologische Denkmuster geprägt ist. Dies gilt insbesondere für die beiden Pole „Grüne“ und „AfD“. Darüber hinaus spielen aber auch die Sorge über den Klimawandel und raumstrukturelle Faktoren wie Besiedlungsdichte und Region eine Rolle für die Wahrnehmung von Zielkonflikten in der ökologischen Transformation.

Weit rechte und weit linke parteipolitische Präferenzen haben den größten Einfluss auf die Wahrnehmung eines Zielkonflikts.



Wahrnehmung der verschiedenen Zielkonflikte im Vergleich

In den vorangegangenen Abschnitten wurde ausführlich betrachtet, welche Zielkonflikte in der Bevölkerung wahrgenommen werden, bei welchen Bevölkerungsgruppen diese eine besonders große Rolle spielen und welche personenbezogenen Merkmale die Wahrnehmung von Zielkonflikten maßgeblich beeinflussen. Zum Abschluss lohnt sich ein vergleichender Blick darauf, in welchem Transformationsfeld und in welchem Spannungsfeld in der ökologischen Transformation die Sorge der Bürger um Zielkonflikte am ausgeprägtesten ist. Nehmen die Menschen in Deutschland verstärkt Zielkonflikte im Zuge der Verkehrswende wahr oder eher in der Energiewende? Und ist die Sorge vor wirtschaftlichen Einbußen, Beschäftigungsverlusten, sozialer Spaltung oder langfristig hohen Kosten am größten? Durch diesen Vergleich lässt sich identifizieren, wo die Bevölkerung die größten „Bauchschmerzen“ bei der Umsetzung von Klimapolitik hat, was wiederum wichtig ist für die Gestaltung und Vermittlung entsprechender Maßnahmen.

Aufgrund der Formulierung der Fragen aus dem Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende (SNB), die für die Identifikation von Zielkonflikten genutzt werden, ist leider kein direkter Vergleich der Spannungsfelder möglich (vgl. Abbildung 5). Denn manche Items sind „positiv“ formuliert („Die Energiewende schafft mehr Arbeitsplätze als sie vernichtet.“), während andere „negativ“ formuliert sind („Die Energiewende führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung.“). Daher wurden zur Vorbereitung des folgenden Vergleichs die positiv formulierten Items in den beiden Spannungsfeldern „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“ und „Kosten und Kostenentwicklung“ recodiert.

Bei der Verkehrswende machen sich die Menschen größere Sorgen als bei der Energiewende, gerade was Arbeitsplatzabbau und Bezahlbarkeit angeht.

Konkret bedeutet das, dass die Formulierungen und das Antwortverhalten bei den betreffenden Items umgedreht wurden. Wenn auf die positiv formulierte Aussage im Spannungsfeld „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“ also mit „stimme voll und ganz zu“ geantwortet wurde, bedeutet dies annahmegemäß nun für die negativ gestellte Aussage „Die Energiewende vernichtet mehr Arbeitsplätze als sie schafft.“ entsprechend die Antwort „stimme überhaupt nicht zu“. Gleiches gilt für die andere Richtung, d. h. eine ursprünglich ablehnende Antwort wird bei Recodierung des Items nun eine zustimmende Antwort und ebenso für die Zwischenpositionen „stimme eher zu“ und „stimme eher nicht zu“. Die Position „weder noch“ bleibt auch bei der Recodierung unverändert.

Zielkonflikte der ökologischen Transformation werden bei der Verkehrswende stärker wahrgenommen als bei der Energiewende

Der Vergleich der Mittelwerte der Antworten für die jeweiligen Spannungsfelder im Bereich der Energie- und Verkehrswende zeigt, dass Zielkonflikte im Bereich der Verkehrswende bei den Menschen durchweg präsenter sind (vgl. Abbildung 33). Der größte Unterschied zwischen Energie- und Verkehrswende in der Wahrnehmung eines Zielkonflikts besteht im Spannungsfeld „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“. So befürchtet die Bevölkerung im Durchschnitt eher einen Zielkonflikt zwischen der Verkehrswende und einem hohen Beschäftigungsniveau (Mittelwert 3,2), während sie zwischen der Energiewende und einem hohen Beschäftigungsstand eher keinen Konflikt sieht (Mittelwert 2,8).

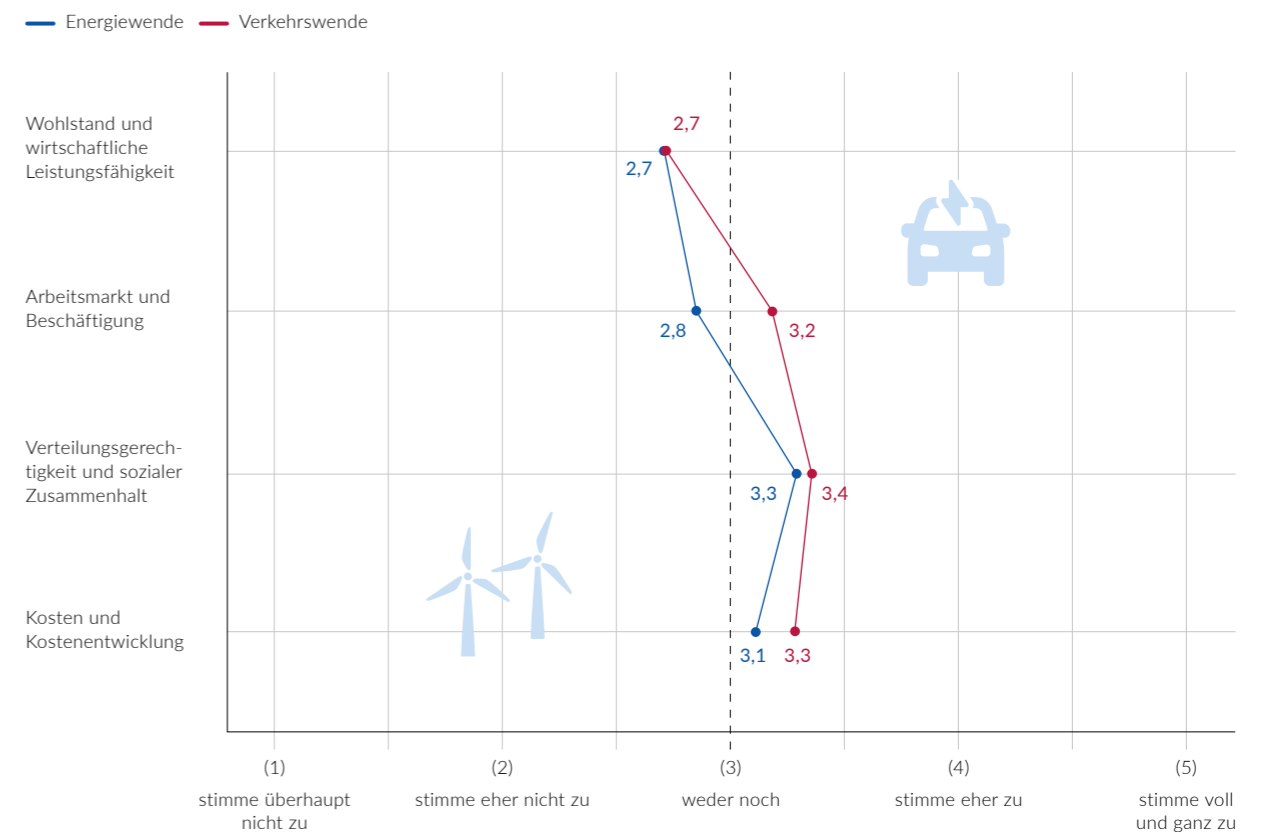
Auch im Spannungsfeld „Kosten und Kostenentwicklung“ wird eher ein Zielkonflikt im Kontext der Verkehrswende wahrgenommen als im Zusammenhang mit der Energiewende. Der Unterschied zwischen den beiden Transformationsfeldern ist hier jedoch geringer ausgeprägt als im Spannungsfeld „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“. In den Spannungsfeldern „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ und „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ gibt es nur geringfügige Unterschiede in der Wahrnehmung von Zielkonflikten zwischen Energie- und Verkehrswende (vgl. Abbildung 33).

Die Erkenntnis, dass Zielkonflikte im Rahmen der Verkehrswende präsenter bei den Menschen sind, passt zusammen mit dem anfänglichen Befund, dass grundsätzlich mehr Menschen die Verkehrswende ablehnen als die Energiewende (vgl. Abbildung 2). Die Differenzen bei der grundsätzlichen Befürwortung bzw. Ablehnung von Energie- und Verkehrswende ließen bereits vermuten, dass potenzielle oder tatsächliche

Die Befürchtung vor zunehmender sozialer Spaltung in der Energie- und Verkehrswende ist bei den Menschen am weitesten verbreitet.

ABBILDUNG 33
Eine stärkere soziale Spaltung macht den Menschen in Deutschland in der Energie- und Verkehrswende die meisten Sorgen

Wahrnehmung von Zielkonflikten im Vergleich (Mittelwerte)



Lesehilfe: Abgetragen ist für jedes Spannungsfeld der Transformation der Mittelwert aller Antworten, jeweils für die Transformationsfelder Energie- und Verkehrswende. Ist der Mittelwert kleiner als „3/weder noch“, wird in diesem Spannungsfeld im Durchschnitt kein Zielkonflikt wahrgenommen. Ist der Mittelwert größer als „3/weder noch“, wird in diesem Spannungsfeld im Durchschnitt ein Zielkonflikt wahrgenommen. Je größer der Abstand des Mittelwerts zu „weder noch“, desto stärker oder weniger stark ist die Wahrnehmung eines Zielkonflikts in diesem Spannungsfeld. Zwei Beispiele: Im Transformationsfeld Energiewende beträgt der Mittelwert aller Antworten auf die Aussage „Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland“ 2,7 auf der Skala von 1: stimme überhaupt nicht zu, 3: weder noch bis 5: stimme voll und ganz zu. In der Tendenz wird dieser Zielkonflikt nicht wahrgenommen. Hingegen beträgt der Mittelwert aller Antworten auf die Aussage „Die Verkehrswende führt zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland“ 3,4. Hier wird tendenziell ein Zielkonflikt wahrgenommen. | Quelle: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer.

Konflikte mit anderen wirtschaftspolitischen oder gesellschaftlichen Zielen in der Bevölkerung bei der Verkehrswende intensiver wahrgenommen werden als bei der Energiewende. Dies bestätigt sich nun ebenso wie die Tatsache, dass die Wahrnehmung von Zielkonflikten bei Energie- und Verkehrswende je nach Spannungsfeld ganz unterschiedlich ausgeprägt ist.

Sorge um den Verlust des sozialen Zusammenhalts ist am präsentesten

Nicht nur zwischen den Transformationsfeldern innerhalb eines Spannungsfeldes bestehen mitunter deutliche Unterschiede hinsichtlich der Wahrnehmung von Zielkonflikten. Auch werden die verschiedenen Spannungsfelder selbst im Hinblick auf das Auftreten von Zielkonflikten sehr unterschiedlich bewertet. So ist die Befürchtung vor zunehmender sozialer Spaltung im Zuge der Energie- und Verkehrswende in der Bevölkerung am weitesten verbreitet (Mittelwert 3,3 bzw. 3,4) (vgl. Abbildung 33). Das deutet darauf hin,

dass die Menschen in Deutschland starke Verteilungsungerechtigkeiten in der ökologischen Transformation wahrnehmen und entsprechend zunehmende soziale Spannungen befürchten. Die Frage des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der Gerechtigkeit der sozial-ökologischen Transformation ist für die deutsche Bevölkerung also die wichtigste.

Auch sehr präsent in der Bevölkerung sind Befürchtungen, dass die Verkehrswende die Mobilität langfristig teurer machen könnte (Mittelwert 3,3) und dass sie mehr Arbeitsplätze vernichte, als sie neue schaffen würde (vgl. Abbildung 33). Wie bereits aufgezeigt werden Zielkonflikte mit der Energiewende in diesen beiden Spannungsfeldern „Kosten und Kostenentwicklung“ und „Arbeitsmarkt und Beschäftigung“ im Durchschnitt weniger stark wahrgenommen. Durchschnittlich erwarten die Menschen sogar eher keinen Zielkonflikt zwischen der Energiewende und einem hohen Beschäftigungsstand.

Am wenigsten ausgeprägt ist bei den Menschen die Sorge, dass die Energiewende den Wohlstand hierzulande gefährde oder dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort schade. Im Durchschnitt befürchten die Bürger in diesem Spannungsfeld keine Zielkonflikte mit der Energie- oder Verkehrswende (Mittelwerte 2,7) (vgl. Abbildung 33). Natürlich sind die Aspekte Wirtschaftsleistung und Verteilungsgerechtigkeit keineswegs getrennt voneinander zu sehen und zwischen ihnen bestehen vielfältige Wirkungszusammenhänge. Was jedoch die Herausforderungen der Transformation angeht, fürchten die Deutschen vor allem Ungerechtigkeit und soziale Spannungen und sind weitaus weniger besorgt, dass es zu Wohlstandseinbußen kommen könnte.

Zunehmend sorgen sich die Menschen auch vor wirtschaftlichen Einbußen in der Transformation.

Zielkonflikte mit Wohlstand und sozialem Zusammenhalt werden 2023 vermehrt wahrgenommen

Für den Vergleich der Wahrnehmung von Zielkonflikten wurden die Befragungsdaten aus dem Jahr 2022 herangezogen, da in diesem Jahr alle vier Spannungsfelder abgefragt wurden. Für „Wohlstand und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ sowie für „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ wurden auch 2023 Daten erhoben. Dabei fällt auf, dass Zielkonflikte in beiden Spannungsfeldern zwischen 2022 und 2023 vermehrt wahrgenommen werden: Der Anteil derer, die befürchten, dass die Energiewende den Wohlstand gefährde bzw. dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort schade, ist etwa zehn Prozentpunkte größer als 2022 (vgl. Abbildung 6 und 7). Entsprechend steigen die Mittelwerte hier von 2,7 auf 3,0 im Jahr 2023 an. Das bedeutet, inzwischen lehnen die Menschen in Deutschland im Durchschnitt nicht mehr ab, dass die Energie- bzw. Verkehrswende den Wohlstand gefährde bzw. dem Wirtschaftsstandort schade.

Auch der Anteil der Menschen, die in der Energiewende eine Gefahr für den sozialen Zusammenhalt sehen, nimmt zwischen 2022 und 2023 um fast zehn Prozentpunkte zu. Bei der Verkehrswende beträgt diese Zunahme vier Prozentpunkte (vgl. Abbildung 17 und 18). Der Mittelwert im Spannungsfeld „Verteilungsgerechtigkeit und sozialer Zusammenhalt“ steigt 2023 für die Energiewende von 3,3 auf 3,5. Für die Verkehrswende verbleibt er bei 3,4. Bei der Interpretation der in Abbildung 33 dargestellten Ergebnisse sind diese Tendenzen am aktuellen Rand im Hinterkopf zu behalten.

Zusammenfassung

Die vergleichende Zusammenschau der Ergebnisse zeigt, dass Zielkonflikte in der ökologischen Transformation von den Menschen in Deutschland bei der Verkehrswende stärker wahrgenommen werden als bei der Energiewende. Dies gilt insbesondere für die Befürchtung von Beschäftigungsverlusten und steigenden Kosten für Mobilität durch die Verkehrswende.

Insgesamt macht aber die Gefahr einer stärkeren sozialen Spaltung in der Energie- und Verkehrswende den Menschen in Deutschland die größten Sorgen. Ein Zielkonflikt zwischen Klimaschutz und gesellschaftlichem Zusammenhalt wird von den Menschen am stärksten wahrgenommen.

AUS

BLI

CK

Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit gehören zusammen

Ohne den Rückhalt der Bevölkerung werden unsere Klimaziele nicht zu erreichen sein. Die ökologische Transformation braucht gesellschaftlichen Zusammenhalt – doch gleichzeitig befürchten viele Menschen, dass sie stattdessen zu einer stärkeren gesellschaftlichen Spaltung führen wird. Die Ergebnisse des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers zeigen sehr deutlich: Gerade die Auswirkungen der Energie- und Verkehrswende auf die Gerechtigkeit und den sozialen Zusammenhalt machen den Menschen in Deutschland große Sorgen.

Dabei beunruhigt auch der Klimawandel selbst viele Menschen und die Mehrheit der Bevölkerung spricht sich grundsätzlich für die Energie- und Verkehrswende als zentrale Strategien zu seiner Eindämmung aus. Schaut man jedoch genauer hin, wird schnell deutlich, dass die Bürger besorgt und unsicher sind: Viele sehen nicht nur die Gefahr, dass die Transformation mit zunehmenden sozialen Spannungen einhergeht, sondern befürchten auch Wohlstandseinbußen, Beschäftigungsverluste und steigende Kosten. Zu beobachten ist auch, dass diese Sorgen umso ausgeprägter sind, je unmittelbarer die Menschen von den jeweiligen Klimaschutzmaßnahmen betroffen sind.

Die ökologische Transformation braucht gesellschaftlichen Zusammenhalt. Gleichzeitig befürchten viele Menschen, dass sie zu einer stärkeren sozialen Spaltung führen werde.

Um nur zwei Beispiele zu nennen: Gerade Menschen aus dem ländlichen Raum sehen die Verkehrswende als eine Gefahr für den gesellschaftlichen Zusammenhalt an – wahrscheinlich auch aus Mangel an Mobilitätsalternativen und der Angst davor, „abgehängt zu werden“. Und Personen, die aktuell finanzielle Sorgen haben, erwarten viel seltener, dass die Transformation Energie und Mobilität langfristig kostengünstiger machen werde. Finanziell besser abgesicherte Personen bewerten das deutlich optimistischer.

Ob überhaupt einige dieser befürchteten Zielkonflikte auf dem Weg in eine Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft tatsächlich auftreten – und wenn ja welche – das hängt von der politischen Strategie ab. Klimaschutz geht nicht unweigerlich zulasten von Wohlstand, Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit oder gesellschaftlichem Zusammenhalt. Vielmehr sind all diese Faktoren Vorbedingungen dafür, dass die Transformation in eine klimaneutrale Gesellschaft überhaupt gelingen kann.

Aus der Beobachtung, dass viele Menschen in Deutschland große Sorgen um vermeintliche Zielkonflikte haben, folgt ein erheblicher Nachbesserungsbedarf für die Gestaltung und die Vermittlung von klimapolitischen Maßnahmen. Denn die politische Ausgestaltung der Transformation hat Einfluss darauf, wer von den Veränderungen profitiert und wer durch sie belastet wird. Und die politische Kommunikation kann die Sorgen der Menschen anerkennen, die Entscheidungsfindung transparenter machen und Entschlüsse besser begründen. Sie kann die Chancen des Wandels starkmachen und dazu beitragen, eine positive Sicht auf die Transformation zu etablieren.

Ob die befürchteten Zielkonflikte überhaupt auftreten, hängt von der politischen Strategie ab.

Natürlich sind ambitionierter Klimaschutz und die ökologische Transformation Herkulesaufgaben, die den Menschen und den Unternehmen, in denen sie arbeiten, viel abverlangen. Die Akzeptanz der Bürger für eine Klimapolitik, die ihre Lebensrealität so unmittelbar berührt und verändert, kann daher nur durch praktikable und praxisnahe Lösungen, klare und zügige Entscheidungsprozesse und das spürbare Umsetzen sozialer Ausgewogenheit (wieder-)gewonnen werden. Dies dürfte zum Beispiel für das geplante Klimageld zutreffen, welches einen sozialen Ausgleich für die CO₂-Bepreisung schaffen soll. Allerdings wurde es bis heute nicht umgesetzt und seine Ausgestaltung und Einführung bleiben vage. Hier gilt es, eigenen Versprechen gerecht zu werden, um die Glaubwürdigkeit der sozial-ökologischen Transformationspolitik zu erhalten.

Zuletzt sind mit dem Haushaltsurteil des Bundesverfassungsgerichts und der damit entstandenen Finanzierungslücke bei Klimaschutzvorhaben die Herausforderungen weiter gewachsen. Die politischen Konflikte um die Verteilung und Verwendung finanzieller Ressourcen aus dem Staatshaushalt dürften damit nur noch intensiver werden. Bisweilen fehlen konkrete Lösungsansätze, wie das bereits verplante Geld, das nun fehlt, zu ersetzen ist oder ob andernorts entsprechend gekürzt werden muss. Aus Teilen des politischen Spektrums wird gefordert, beim Bürgergeld, bei der Kindergrundsicherung oder anderen Sozialausgaben zu sparen. Diese Entwicklung lässt befürchten, dass Soziales und Klimaschutz gegeneinander ausgespielt werden könnten. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen jedoch, dass es weder eine gute Idee ist, Klimaschutz auf Kosten der sozialen Gerechtigkeit zu machen noch zugunsten des sozialen Zusammenhalts auf Klimaschutz zu verzichten. Ökologische und soziale Ziele bedingen sich und bei keinem der beiden sind Abstriche ratsam.

Denn einerseits ist mit wachsender sozialer Ungleichheit und als ungerecht wahrgenommener Klimapolitik zu befürchten, dass populistische Parteien weiteren Aufschwung bekommen. Mit Blick auf anstehende Wahlen, etwa in Sachsen, Thüringen und Brandenburg

im kommenden Jahr, sollte es deshalb darum gehen, verlorenes Vertrauen und Glaubwürdigkeit wiederherzustellen. Und andererseits ist nicht zu vergessen, dass ein ungebremster Klimawandel ein ungleich härterer Test für die Handlungs- und Zukunftsfähigkeit von Demokratien und für die Freiheit ihrer Bürger ist. Die ökologische Transformation schützt deshalb nicht nur das Klima, sondern auch die Demokratie. Und sie wird nur gelingen, wenn sie auch ökonomisch und sozial eine Erfolgsgeschichte wird. Das machen die Ergebnisse dieser Studie deutlich.

Die ökologische Transformation wird nur gelingen, wenn sie auch ökonomisch und sozial eine Erfolgsgeschichte wird.

Literatur

Bär, H., F. Peiseler, B. Richter und I. Aleksandrova (2023). „Klima- und Finanzpolitik zusammendenken: Wechselwirkungen und Zielkonflikte“. Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Focus Paper #7. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Bergquist, M., A. Nilsson, N. Harring und S. C. Jagers (2022). „Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws“. Nature Climate Change 12, 235–240. <https://doi.org/10.1038/s41558-022-01297-6>.

BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) (2022). Programm „Innovation & Strukturwandel“ – Strukturschwache Regionen 2022–2027. https://www.innovation-strukturwandel.de/SiteGlobals/Forms/strukturwandel/gebietsabgrenzung/gebietsabgrenzung_formular.html

Braml, M. und G. Felbermayr (2022). „Außenwirtschaftliches Gleichgewicht im 21. Jahrhundert“. Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Focus Paper #1. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Destatis (o. J.). Stellung im Beruf. Arbeitsmarkt. Statistisches Bundesamt. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Glossar/stellung-beruf.html>.

Edenhofer, O., C. Flachsland, M. Kalkuhl, B. Knopf und M. Pahle (2019). „Optionen für eine CO₂-Preisreform. MCC-PIK-Expertise für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“. Arbeitspapier 04/2019. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wiesbaden.

Fingerhut, J., A. Mertens und G. Herdin (2023). Dringend gesucht: Arbeitskräfte für die Energiewende Nachfrage nach Berufen in der Wind- und Solarbranche – eine Analyse von Online-Stellenanzeigen (Zusammenfassung). Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Fischer, A.-K., J.-H. Huttarsch und I. Wolf (2022). Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021 – Daten- und Methodenbericht. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Potsdam.

Göke, L., C. Kemfert, M. Kendziorśki und C. von Hirschhausen (2021). „100 Prozent erneuerbare Energien für Deutschland: Koordinierte Ausbauplanung notwendig“. DIW Wochenbericht 29/30 / 2021. S. 507-513. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung. Berlin.

Grothmann, T., V. Frick, R. Harnisch, M. Münsch, S. Kettner und C. Thourn (2023). Umweltbewusstsein in Deutschland 2022. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau.

Holzmann, S., T. Petersen, D. Posch und M. Wortmann (2022). Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft. Wirtschaftspolitische Ziele und Zielkonflikte in der ökologischen Transformation. Verlag Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Holzmann, S., T. Petersen und M. Wortmann (2023). „Wachstum oder Schrumpfung in der sozial-ökologischen Transformation: Eine Frage der Entkopplung“. Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Focus Paper #8. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Holzmann, S. (2023). „Anspruch und Wirklichkeit der deutschen Klimapolitik – Wie steht es um die Klimaziele?“ Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Policy Brief 2023|11. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Huttarsch, J.H. und E. Matthies (o. J.). „Perceived Carbon Pricing Effectiveness Impacts its Perceived Fairness – Going Beyond the Greed-Efficiency-Fairness Hypothesis“. Noch unveröffentlicht: In Begutachtung.

Kemfert, C., J. Evert, S. Holzmann und M. Priem (2021). „Grenzen einer CO₂-Bepreisung. Dekarbonisierungsmaßnahmen jenseits eines CO₂-Preises“. Greenpeace e.V. Hamburg.

Knopf, B. und N. Illenseer (2023). „Die Finanzierung der Transformation: Klimafonds, Klimageld und Kernhaushalt“. Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC). Berlin.

Kost, C., S. Shammugam, V. Fluri., D. Peper., A. Memar und T. Schlegl (2021). „Stromgestehungskosten Erneuerbare Energien. Juni 2021“. Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE. Freiburg.

Pittel, K. (2012). „Das energiepolitische Zieldreieck und die Energiewende“. ifo Schnelldienst 12/2012 – 65. Jahrgang. ifo Institut für Wirtschaftsforschung. München.

Rehm, M., V. Huwe und K. Bohnenberger (2023). „Klimasoziale Transformation – Klimaschutz und Ungleichheitsreduktion wirken Hand in Hand“. Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Focus Paper #6. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Renn, O., I. Wolf und D. Setton (2020): Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energiewende. Collection. <https://doi.org/10.7802/2120>

UBA (Umweltbundesamt) (2023a). Technische Kohlenstoffsinken. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/technische-kohlenstoffsinken>. Letzter Zugriff 27.10.2023.

UBA (Umweltbundesamt) (2023b). Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#gesamtwirtschaftliche-bedeutung-der-umweltkosten>. Letzter Zugriff 16.10.2023.

Weber, E. und G. Zika (2023). „Nachhaltige Beschäftigung – Arbeitsmarkteffekte der grünen Transformation“. Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft Focus Paper #15. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.

Wolf, I., B. Ebersbach und J.-H. Huttarsch (2023). Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2023: Was die Menschen in Deutschland bewegt – Ergebnisse einer Panelstudie zu den Themen Energie und Verkehr. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Potsdam.

Wolf, I., J.-H. Huttarsch, A.-K. Fischer und B. Ebersbach (2022). Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2022: Was die Menschen in Deutschland bewegt – Ergebnisse einer Panelstudie zu den Themen Energie und Verkehr. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Potsdam.

Wolf, I., A.-K. Fischer und J.-H. Huttarsch (2021). Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021: Kernaussagen und Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Potsdam.

Zick, A., B. Küpper und N. Mokros (Hrsg.) (2023). „Die distanzierte Mitte. Rechtsextreme und demokratiegefährdende Einstellungen in Deutschland 2022/23“. Herausgegeben für die Friedrich-Ebert-Stiftung von Franziska Schröter. Bonn.

Anhang

TABELLE 2
Regressionsanalyse: Unabhängige Variablen

Einkommen	Nettoäquivalenzeinkommen nach OECD in Euro (nach Anzahl und Alter der Haushaltsmitglieder gewichtetes Nettoeinkommen)
Alter	Alter des Befragten in Jahren
Ostdeutschland	Befragter lebt in einem ostdeutschen Bundesland Dummy mit 0: Westdeutschland und 1: Ostdeutschland
Miete	Wohnsituation des Befragten Dummy mit 0: Eigentum und 1: Miete (inkl. Untermiete, Dienst- und Werkswohnung, sozialer Wohnungsbau, gemietetes Haus)
dicht besiedelt	Befragter lebt in einem dicht besiedelten Gebiet Dummy mit 0: alleinstehendes Haus auf dem Land, Dorf, Stadt oder Kleinstadt und 1: Großstadt oder Randgebiet einer Großstadt
gering besiedelt	Befragter lebt in einem gering besiedelten Gebiet Dummy mit 0: Großstadt, Randgebiet einer Großstadt, Stadt oder Kleinstadt und 1: Großstadt oder Randgebiet einer Großstadt
AfD	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme die AfD gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: AfD
CDU/CSU	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme die CDU/CSU gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: CDU/CSU
FDP	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme die FDP gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: FDP
Grüne	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme Bündnis 90/Die Grünen gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: Bündnis 90/Die Grünen
Linke	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme die Die Linke gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: Die Linke
SPD	Befragter hat bei der Bundestagswahl 2021 mit der Zweitstimme die SPD gewählt Dummy mit 0: andere Partei oder nicht gewählt und 1: SPD
Energiekostenbelastung	Stellen Strom-, Heizungs- oder Mobilitätskosten für den Haushalt des Befragten eine Belastung dar? Skala von 1: überhaupt keine finanzielle Belastung bis 7: sehr hohe finanzielle Belastung Mittelwert aus den Angaben der Belastung durch die drei Kostenarten
Sorge vor Klimawandel	Wie besorgt sind Sie über den Klimawandel? Skala von 1: überhaupt nicht besorgt bis 5: äußerst besorgt

BertelsmannStiftung

TABELLE 3
Regressionsanalyse: Werte der Koeffizienten und Konfidenzintervalle

Item: Die Energiewende gefährdet den Wohlstand in Deutschland

Variable	Modell 1: Soziodemographie			Modell 2: + politische Orientierung			Modell 3: + finanzielle Belastung			Modell 4: + Sorge vor Klimawandel		
	Koeffi- zient	95% Konfidenzintervall		Koeffi- zient	95% Konfidenzintervall		Koeffi- zient	95% Konfidenzintervall		Koeffi- zient	95% Konfidenzintervall	
Einkommen	0,0000	-0,0001	0,0001	-0,0001	-0,0002	0,0000	0,0001	0,0000	0,0001	0,0000	-0,0001	0,0001
Alter	0,0122	0,0091	0,0152	0,0106	0,00711	0,0141	0,0110	0,0072	0,0147	0,0118	0,0078	0,0159
Ostdeutschland	0,4619	0,2843	0,6395	0,2555	0,0707	0,4403	0,2194	0,0309	0,4079	0,1901	-0,0003	0,3804
Miete	-0,0813	-0,2085	0,0460	0,0125	-0,1258	0,1508	0,0045	-0,1408	0,1497	0,0187	-0,1337	0,1710
dicht besiedelt	-0,3398	-0,4944	-0,1852	-0,2385	-0,4038	-0,0731	-0,2148	-0,3832	-0,0464	-0,1955	-0,3673	-0,0237
gering besiedelt	0,2162	0,0623	0,3701	0,1005	-0,0626	0,2635	0,0266	-0,1481	0,2013	-0,0044	-0,1835	0,1747
AfD				1,5209	1,5054	1,5364	1,4136	1,3988	1,4283	0,9208	0,9051	0,9364
CDU/CSU				-0,2733	-0,4129	-0,1338	-0,1919	-0,3325	-0,0512	-0,1235	-0,2653	0,0183
FDP				0,3182	0,1646	0,4717	0,4197	0,2644	0,5749	0,2602	0,0966	0,4237
Grüne				-2,0353	-2,1704	-1,9001	-1,8555	-1,9927	-1,7183	-1,3665	-1,5109	-1,2222
Linke				-1,7937	-1,8339	-1,7535	-1,6918	-1,7323	-1,6513	-1,3949	-1,4367	-1,3531
SPD				-1,0198	-1,1528	-0,8868	-0,9338	-1,0675	-0,8002	-0,7079	-0,8411	-0,5747
Energiekostenbelastung							0,3106	0,2702	0,3510	0,3107	0,2669	0,3546
Sorge vor Klimawandel										-0,7035	-0,7760	-0,6310

BertelsmannStiftung

Adresse | Kontakt

Bertelsmann Stiftung
Carl-Bertelsmann-Straße 256
33311 Gütersloh
Telefon +49 5241 81-0
bertelsmann-stiftung.de

Sara Holzmann
Project Manager
Programm Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft
Telefon: +49 5241 81-81143
E-Mail: sara.holzmann@bertelsmann-stiftung.de

www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/nachhaltig-wirtschaften