

Von Verteilungswirkungen und Lobbyismus: Die sozial-ökologische Transformation ist kein Selbstläufer

Von Franziska Holz und Alexander Schiersch

Die sozial-ökologische Transformation stellt eine der zentralen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte dar – sowohl für Politik und Wirtschaft als auch für die Gesellschaft insgesamt. Umso wichtiger ist es, dass sich die wirtschaftswissenschaftliche Forschung intensiv und in ihrer ganzen Breite mit den damit verbundenen Fragen beschäftigt. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) hat sich dieses Ziel zu eigen gemacht und baut seine Arbeiten zur Transformation kontinuierlich und in allen Abteilungen des Instituts aus. Im Mittelpunkt stehen dabei die Auswirkungen der Transformation auf private Haushalte und Unternehmen, auf Märkte, Investitionen und Innovationen – aber auch auf soziale Gerechtigkeit und Verteilungswirkungen.

Ein Meilenstein dieser Arbeit war der diesjährige Sommerworkshop der institutsweiten Arbeitsgruppe Sozial-Ökologische Transformation. Forschende aus verschiedenen Abteilungen stellten hier ihre laufenden Projekte vor und diskutierten Fragen der sozialen Akzeptanz, die Effekte von Preissignalen für den Energieverbrauch, die gesundheitlichen Belastungen grenzüberschreitender Emissionen sowie die Transformation zentraler Wirtschaftssektoren. Erstmals wurde der Workshop durch eine öffentliche Podiumsdiskussion ergänzt, bei der Vertreter*innen aus Wirtschaft, Gewerkschaften und Ministerialverwaltung über die Rolle des neuen Sondervermögens für Infrastruktur im Transformationsprozess diskutierten. Die rege Beteiligung und der offene Austausch verdeutlichten den Stellenwert dieses Themas – sowohl in der Forschung als auch in der politischen und gesellschaftlichen Debatte.

Vor diesem Hintergrund widmen sich die beiden Beiträge dieses Wochenberichts drängenden Fragen einer sozial ausgewogenen und wirtschaftlich tragfähigen Transformation. Der erste Beitrag nimmt dabei die Auswirkungen steigender

Preise für Kohlenstoffdioxid (CO₂) auf private Haushalte in den Blick. Durch den Übertritt vom nationalen Brennstoffemissionshandel in den europäischen Emissionshandel EU-ETS 2 im Jahr 2027 wird eine deutliche Erhöhung der CO₂-Preise auf fossile Brenn- und Kraftstoffe, wie sie in Haushalten verwendet werden, erwartet. Die Studie untersucht die Wirkungen einer Bepreisung von 160 Euro je Tonne CO₂ auf Kraft- und Brennstoffe für private Haushalte. Demnach kann durch die CO₂-Bepreisung eine erhebliche soziale Schieflage entstehen. Während Haushalte mit höheren Einkommen zwar in absoluten Zahlen stärker belastet werden, ist die relative Belastung – gemessen am verfügbaren Einkommen – für einkommensschwache Haushalte erheblich größer. Das im Bericht simulierte einheitliche Klimageld in Höhe von 360 Euro pro Kopf würde die regressive Belastungswirkung umkehren: Einkommensschwache Haushalte profitierten unter dem Strich von der Reform, während Haushalte mit hohem Einkommen eine leichte Nettobelastung verzeichneten.

Neben der sozialen zeigt die Analyse auch eine regionale Dimension der Verteilungswirkungen. Haushalte in ländlichen Räumen sind durch die CO₂-Bepreisung stärker betroffen als städtische Haushalte. Gründe hierfür sind die längeren Wege zum Arbeitsplatz, kaum verfügbarer öffentlicher Nahverkehr, größere Wohnflächen sowie der häufigere Einsatz von Heizöl. Die regionale Analyse verdeutlicht weiter: Bei einem einheitlichen Klimageld erfährt in Großstädten und Ballungsräumen nur etwa jeder achte einkommensschwache Haushalt deutliche Nettobelastungen, während es im ländlichen Raum fast jeder dritte Haushalt ist.

Daher diskutiert der Bericht die Option einer regional differenzierten Ausgestaltung des Klimagelds in Anlehnung

an das österreichische Modell. Ein regional gestaffeltes Klimageld würde die Belastungsunterschiede zwischen Stadt und Land deutlich reduzieren. Die Zahl der Härtefälle in den unteren Einkommensgruppen würde im ländlichen Raum deutlich sinken: von knapp 30 Prozent bei einem einheitlichen Klimageld auf 25,5 Prozent bei einem regional gestaffelten Klimageld. Das könnte die Akzeptanz der CO₂-Bepreisung gerade in ländlichen Regionen erhöhen, wo der Widerstand gegen klimapolitische Maßnahmen häufig größer ist. Da trotz des regional differenzierten Klimagelds innerhalb der Regionen die Streuung der Belastung groß bleibt, sind darüber hinaus auch gezielte Fördermaßnahmen notwendig, etwa für die energetische Gebäudesanierung oder den Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel.

Der zweite Bericht stellt Unternehmen in den Mittelpunkt der Analyse. Unternehmen haben verschiedene Möglichkeiten, darauf zu reagieren, dass Verbraucher*innen zunehmend umweltfreundlichere („grünere“) Produkte nachfragen. So können Unternehmen ihre Innovationstätigkeit anpassen, um ihre Produktpalette um mehr grüne Produkte zu erweitern. Sie können aber auch durch Lobbying versuchen, eine politische Wende hin zu umweltfreundlicheren Produkten zu verhindern oder zu begünstigen. Lobbying kann also in beide Richtungen agieren: sowohl als Verstärkung als auch als Eindämmung von grüner werdender Nachfrage.

Im Bericht wird mit Daten des Automobilsektors in den USA aus den Jahren 2006 bis 2019 analysiert, in welche Richtung politische Lobbyarbeit tendierte. Dafür wird untersucht, wie die Lobbyarbeit von Automobilunternehmen auf Veränderungen der Präferenzen von Konsument*innen reagiert hat.

Demnach passen Unternehmen ihre Lobbyarbeit an, wenn Verbraucher*innen grünere Präferenzen entwickeln: Kurzfristig setzen sie ihre Lobbyaktivitäten verstärkt gegen umweltfreundliche Regulierung ein. Zudem erhöhen insbesondere Firmen, deren Produktpalette auf wenig umweltfreundliche Verbrennerfahrzeuge konzentriert ist, ihre Lobbyausgaben. Die Autorinnen empfehlen, dass politische Entscheidungsträger*innen die Einflussnahme durch Unternehmen transparenter machen, etwa durch strengere Vorgaben und weitere Offenlegungspflichten über Kontakte mit Wirtschaftsvertreter*innen.

Der Bericht belegt erneut die wichtige Rolle des Automobilsektors und seiner Dekarbonisierung für eine erfolgreiche sozial-ökologische Transformation. Er hilft auch dabei, die Vorgänge rund um die aktuelle Debatte in der EU um eine Rückabwicklung der gesetzlichen Vorgaben zur Verschärfung der Abgasnormen einzuordnen.

Franziska Holz ist stellvertretende Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt und Ko-Sprecherin der Arbeitsgruppe Sozial-ökologische Transformation im DIW Berlin | fholz@diw.de

Alexander Schiersch ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Unternehmen und Märkte sowie in der Forschungsgruppe Entrepreneurship und Ko-Sprecher der Arbeitsgruppe Sozial-ökologische Transformation im DIW Berlin | aschiersch@diw.de



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

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: kundenservice@diw.de

92. Jahrgang 2. Juli 2025

Herausgeber*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Karsten Neuhoﬀ, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann;
Kristina van Deuverden

Lektorat

Dr. Jan Goebel; Prof. Dr. Franziska Holz

Redaktion

Rebecca Buhner; Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer;
Frederik Schulz-Greve; Sandra Tubik

Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter www.diw.de/wochenbericht
abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter
www.diw.de/wb-anmeldung

ISSN 1860-8787

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an
den Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).