



Ergebnisse aus dem Deutschen Umweltpanel (GLEN)

Hohe Akzeptanz für Klimapolitik, doch Zweifel an effektiven Maßnahmen

Katrin Auspurg, Henning Best, Christiane Bozoyan,
Andreas Diekmann, Felix Ries, Claudia Schmiedeberg
Bearbeitung: Andreas Diekmann und Felix Ries

GLEN Trendreport 2025

Zitation: Auspurg, K., Best, H., Bozoyan, C., Diekmann, A., Ries, F., Schmiedeberg, C. (2025). Ergebnisse aus dem Deutschen Umweltpanel (GLEN). GLEN Trendreport 2025.

Kurzfassung

Auch heute leben wir in einer Gesellschaft, die ihre Energie noch zu nahezu 80 % aus fossilen Brennstoffen zieht. Obschon der Klimawandel bereits jetzt mit der Häufung von Extremwetterereignissen und dem in Europa besonders starken Temperaturanstieg spürbar ist. Wie denken in dieser Situation also die Menschen über den Klimawandel und klimapolitische Maßnahmen? Das Deutsche Umweltpanel (German Longitudinal Environmental Study, GLEN) kann darauf mit einer großangelegten Befragung Antworten geben. Schon die ersten Ergebnisse zeigen, dass die grundsätzliche Zustimmung zur Klimapolitik sehr hoch ausfällt. Das Dilemma ist allerdings, dass gerade die klimapolitischen Maßnahmen, die Expertinnen und Experten als besonders effektiv betrachten, weniger befürwortet werden. Auch wenn die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Umweltpanels mit den Kosten verschiedener Maßnahmen konfrontiert werden, sinkt deren Befürwortung deutlich.

Dabei ist es nur eine Minderheit, die nicht an die Belege für den Klimawandel glaubt. Bei über 80 % der mehr als 30.000 Befragten des Deutschen Umweltpanels (Befragungszeitraum November 2024 bis Januar 2025) ist die Botschaft aus der Wissenschaft über die Gefahren des Klimawandels angekommen. Somit unterstützt der Großteil auch Maßnahmen, die den Ausstoß von Treibhausgasen vermindern. In einer Zusatzbefragung im Januar und Februar 2025 mit 17.000 Befragten befürwortet eine große Mehrheit den Ausbau von Bus und Bahn (81 %), die Aufforstung von Waldgebieten (81 %), Fördermittel für die Umstellung von Heizungen auf erneuerbare Energie (65 %), sowie höhere Steuern auf Inlandsflüge (62 %). Auch für die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen („Tempo 130“) spricht sich eine Mehrheit von 54 % aus.

Warum geht es dann so schleppend mit der Klimawende voran? In der Umfrage des Umweltpanels haben wir Fragen zur Klimapolitik mit unterschiedlichen Formulierungen, sowie einmal mit und einmal ohne Hinweis auf eine mögliche Finanzierung gestellt. Die Ergebnisse daraus zeigen, dass beispielsweise die Zustimmung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs von 81 auf 43 % sinkt, wenn der Ausbau durch höhere Staatsverschuldung finanziert werden soll. Kommen höhere Steuern für die Finanzierung ins Spiel, sind nur noch 30 % für den ÖV-Ausbau. Auch die Unterstützung der Aufforstung schwindet erheblich von 81 auf 45 %, wenn dafür landwirtschaftliche Flächen genutzt werden. Dabei ist gewiss zu erwarten, dass die Nennung von Kostenfolgen die Zustimmung der Befragten verringert. Dennoch ist es

bemerkenswert, wie drastisch dieser Rückgang ausfällt. Auffallend ist auch die relativ geringe Zustimmung für Klimaschutzmaßnahmen, die von Expertinnen und Experten als besonders effektiv bewertet werden. Für eine Erhöhung des CO₂-Preises auf Kraftstoffe, Heizöl und Erdgas sind gerade einmal 25 %, selbst wenn die Einnahmen daraus zweckgebunden für die Finanzierung von Klimamaßnahmen bestimmt sind und damit nicht in den allgemeinen Staatshaushalt fließen. Der Wert steigt nur geringfügig auf 28 %, wenn die Einnahmen als „Klimageld“ vollständig an die Bürgerinnen und Bürger zurückerstattet werden. Die unbeliebteste aller Maßnahmen ist das Verbrennerverbot. Nur jeder fünfte Befragte (21 %) stimmt dem EU-Beschluss zu, ab 2035 die Neuzulassung von Autos mit Verbrennermotor zu verbieten.

Somit lässt die Unterstützung drastisch nach, wenn Bürgerinnen und Bürgern vermittelt wird, dass Klimapolitik auch mit Kosten und damit tatsächlichen oder vermeintlichen individuellen Nachteilen verbunden ist. Das lässt sich auch beobachten, wenn Maßnahmen nicht immer mit Belastungen für große Teile der Bevölkerung einhergehen. So würde beispielsweise eine große Mehrheit von einer CO₂-Abgabe mit vollständiger Rückerstattung allein schon finanziell profitieren, da eine solche Rückerstattung für die meisten Bürgerinnen und Bürger die gezahlten CO₂-Abgaben mehr als kompensieren würde. Gerade untere Einkommensschichten würde die Rückerstattung stärker entlasten, da sie im Schnitt weniger CO₂ emittieren.

Des Weiteren besteht bei den Befragten auch Skepsis hinsichtlich Elektroautos. Nur 39 % gehen davon aus, dass E-Autos umweltfreundlicher sind als Autos mit Benzin oder Dieselmotor, obwohl Studien die größere Umweltfreundlichkeit der E-Autos für typische Fahrleistungen nachgewiesen haben. Zudem äußert jeder dritte Befragte (32 %) Zweifel an der Alltagstauglichkeit von E-Autos.

Ebenso wurde Wind- und Solarenergie von den Befragten bewertet. Beide Formen der Stromerzeugung sind heute die günstigsten Energiequellen und billiger als Strom aus Kohle-, Gas- oder Atomenergie. Dennoch ist nur jeder dritte Befragte (34 %) überzeugt, dass diese nachhaltigen Energiequellen den Energiebedarf in Zukunft problemlos decken werden. Aus diesem Ergebnis lässt sich jedoch nicht ablesen, ob eine allgemeine Skepsis gegenüber diesen Technologien besteht oder Zweifel an der Umsetzung notwendiger Maßnahmen der Energiewende wie etwa den Ausbau von Speicherkapazitäten, Stromnetzen und Kraftwerken zur Sicherung der Netzstabilität.

Zwischen Expertenurteilen und Befragtenmeinungen bestehen immer wieder deutliche Diskrepanzen. Die Klimapolitik muss diese Bedenken, Wissenslücken und

Kosten, aber auch die Gewinne durch die Umstellung auf nicht-fossile Energie viel stärker adressieren, wenn die Energiewende gelingen soll. Schließlich sind die Folgekosten der Klimakrise deutlich höher als die Kosten klimapolitischer Maßnahmen. Schon heute wird dies anhand der Häufung von Extremwetterereignissen mit teils verheerenden Schäden an Menschen und Infrastruktur deutlich. Angesichts dessen ist es nicht überraschend, dass sich 85 % der Befragten Maßnahmen gegen Wetterextreme wünschen. Für eine effektive Klimapolitik wäre allerdings wichtig, dass sich insbesondere starke Mehrheiten für effektive Maßnahmen zur Prävention des Klimawandels finden. Dafür wäre es auch förderlich, wenn die Klimapolitik die soziale Balance stärker in den Vordergrund rückt. Dieses Anliegen wird auch durch die Zahlen des Umweltpanels verdeutlicht, denn immerhin 47 % der Befragten sprechen sich dafür aus, dass Wohlhabende mehr zur Bewältigung der Klimakrise beitragen sollten. Schließlich sollte auch viel deutlicher kommuniziert werden, dass Klimapolitik die Lebensqualität erhöht. Unsere Befragung zeigt, dass eine Betonung von Kosten und eventuellen Problemen der Energie- und Verkehrswende die Zustimmungsraten senkt. Dabei liegen die positiven Folgen auf der Hand, denn durch viele Maßnahmen zur Reduktion von CO₂, allen voran das Ende schmutziger Kohle, weniger Autos mit Verbrennungsmotor und grünere Städte werden Lärm und Luftverschmutzung vermindert. Die Folgen wirken sich dabei insbesondere positiv auf die Gesundheit aus. Diese positiven Auswirkungen der Energiewende auf die Lebensverhältnisse werden jedoch viel zu selten thematisiert.

1. Was ist das Deutsche Umweltpanel?

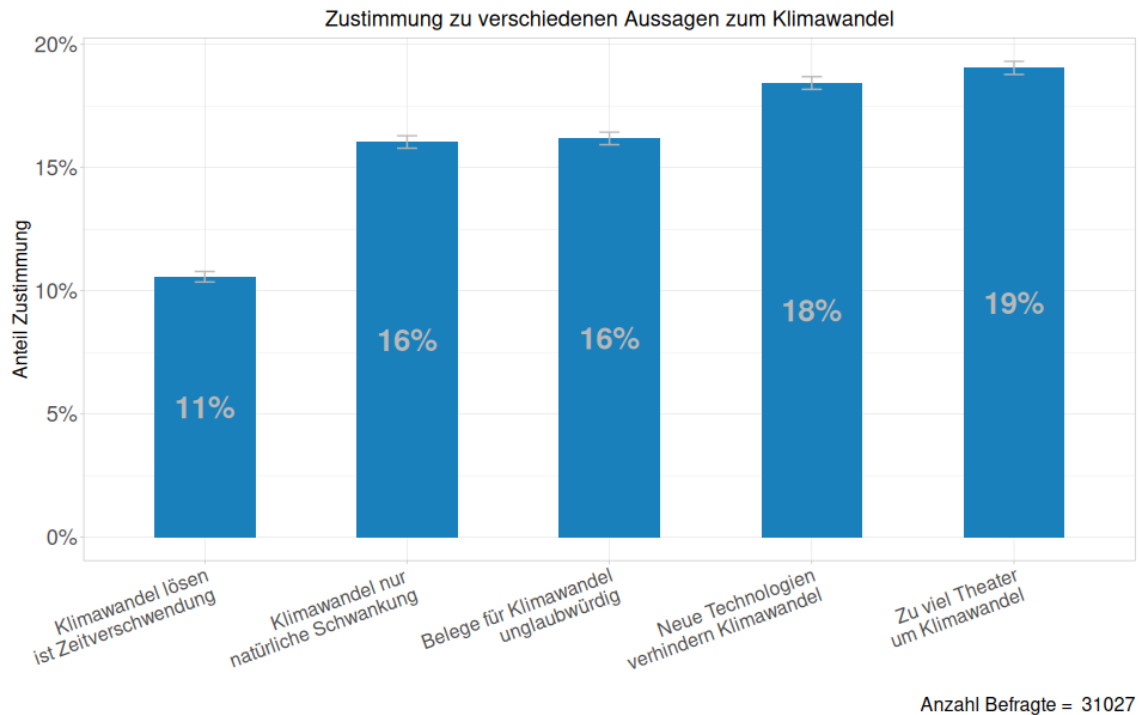
Das Umweltpanel ist eine Befragung zu zahlreichen Aspekten von Umwelt und Lebensverhältnissen am Wohnort, wie beispielsweise Umweltbelastungen durch Luftverschmutzung und Lärm. Des Weiteren werden Einstellungen zum Klimawandel und zur Umweltpolitik sowie klimafreundliches Verhalten abgefragt. Zudem werden Investitionen in Privathaushalten, wie z.B. die Umstellung auf eine neue Heizung oder die Sanierung von Gebäuden erfasst. Das Panel basiert auf einer großen Stichprobe von Erwachsenen aus der Bevölkerung in Deutschland. In einer ersten Umfrage wurden dazu im Herbst und Winter 2024/25 mehr als 30.000 Personen befragt. Eine kurze Wiederholungsbefragung fand im Januar und Februar 2025 mit mehr als 17.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Die erste Stichprobenziehung basiert auf einer zufälligen Auswahl aller gemeldeten erwachsenen Personen aus den Einwohnerregistern. Die ausgewählten Personen, die nach ihrer ersten Teilnahme weiteren Kontaktierungen zugestimmt haben, werden in unserem Panel mehrfach im Laufe des Jahres befragt. Dadurch können individuelle Änderungen auf der Ebene der befragten Personen und Haushalte nachvollzogen werden. Das Befragungsprojekt wird unter dem Namen „German Longitudinal Environmental Study“ (GLEN) von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördert. So soll es in den entscheidenden Jahren der Energiewende bis 2035 grundlegende Daten für die sozialwissenschaftliche Forschung liefern. In diesem Kurzbericht informieren wir über ausgewählte Ergebnisse aus den ersten beiden Befragungen des Panels. Sie stellen lediglich eine Momentaufnahme dar. Genauere Angaben zur Methode der Befragung sind im Anhang des Berichts zu finden.

2. Die große Mehrheit hält die Belege zum Klimawandel für glaubwürdig

Bei den meisten Menschen ist die Botschaft aus wissenschaftlichen Studien zum Klimawandel angekommen, wie die Zahlen des Umweltpanels zeigen. Somit trauen mehr als 80 % der Befragten den diesbezüglichen wissenschaftlichen Forschungen und nur ca. 16 % stimmen der Aussage zu: „Die Belege für den Klimawandel sind unglaublich“. Dennoch spielen 19 % den Klimawandel herunter („zu viel Theater um den Klimawandel“) und 16 % gehen davon aus, dass es sich bei der Erwärmung nur um eine natürliche Temperaturschwankung handelt. Dass die Suche nach Lösungen „Zeitverschwendung“ ist, behauptet eine Minderheit von 11 %, während 18 % glauben, dass neue Technologien eine Klimakatastrophe verhindern werden (Abbildung 1). Es

gibt jedoch nur eine sehr kleine Minderheit von etwa einem Prozent, die alle Aussagen zum Klimawandel oder zur Notwendigkeit, auf ihn zu reagieren, durchgehend negiert. Eine stark ausgeprägte Klimawandelskepsis ist demnach in weiten Teilen der Bevölkerung nicht zu beobachten.

Abbildung 1: Ausmaß von Klimawandelskepsis in der Bevölkerung



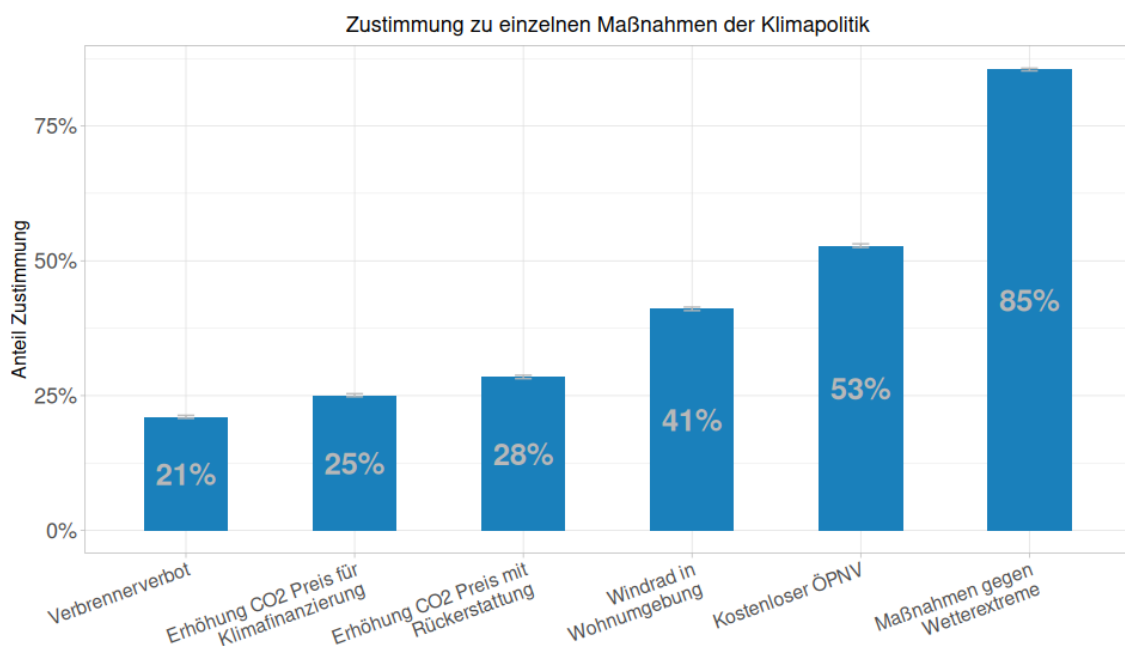
3. Klimapolitik: Hohe Befürwortung von Maßnahmen bei Wetterextremen, geringe Zustimmung zur Erhöhung von CO₂-Abgaben und Verbrennerverbot

Experten machen darauf aufmerksam, dass sogenannte „Push-Maßnahmen“, wie z.B. die CO₂-Bepreisung, besonders wirksam sind, um den CO₂-Ausstoß zu mindern. In der Bevölkerung finden diese aber nur geringe Unterstützung, wie auch unsere Befragung zeigt. Während eine zwar knappe Mehrheit die Forderung nach einem kostenlosen öffentlichen Nahverkehr unterstützt, erhält die Erhöhung von CO₂-Abgaben dagegen nur mäßige Zustimmung. Das ist erstaunlicherweise selbst dann der Fall, wenn die Abgabe in einen zweckbestimmten Klimafonds fließt („Erhöhung des CO₂-Preises auf Kraftstoffe, Heizöl und Erdgas. Die Einnahmen daraus werden für Klima- und Umweltpolitik genutzt“) oder als Klimageld („Erhöhung des CO₂-Preises auf Kraftstoffe, Heizöl und Erdgas. Die Einnahmen daraus werden vollständig wieder an alle Bürger ausgezahlt“) zurückerstattet wird. Selbst mit dieser Zweckbestimmung

stimmt nur jeder Vierte einer Erhöhung von CO₂-Abgaben zu. Wenig überraschend ist es hingegen, dass rund 85 % der Befragten Maßnahmen gegen Extremwetter befürworten. Ebenso sind es immerhin 41 % der Befragten, die dem Bau von Windrädern in ihrer Wohnumgebung zustimmen. Die politische Maßnahme, die die geringste Zustimmung erhält, ist das Verbot von Neuwagen mit Verbrennermotor, das nur von 21 % befürwortet wird (Abbildung 2).

Auffallend ist zudem, dass bei der CO₂-Abgabe und beim Verbrennerverbot mit jeweils 11 % ein relativ hoher Anteil der Antworten auf die Kategorie „weiß nicht“ entfallen. Dieses Ergebnis zeigt, dass insbesondere bei CO₂-Abgaben Aufklärungsbedarf besteht. Seit 2021 werden zur Umsetzung des Klimaschutzgesetzes CO₂-Abgaben auf Heizöl, Gas, Benzin und Diesel erhoben, die derzeit 55 € pro Tonne CO₂-Emissionen betragen. Der Preis wird 2027 voraussichtlich noch stark ansteigen, wenn das nationale Bepreisungssystem in den europäischen Emissionshandel überführt wird. Spätestens dann kann die geringe Akzeptanz zu einem Problem der Klimapolitik werden. Es besteht somit das Problem, dass zwar die große Mehrheit für Klima- und Umweltschutz ist, besonders wirksame Lenkungsmaßnahmen aber nur auf geringe Zustimmung stoßen. Dabei könnte die Akzeptanz von Maßnahmen steigen, wenn die soziale Balance stärker in den Vordergrund gerückt wird. Diese Annahme wird dadurch untermauert, dass sich 47 % dafür aussprechen, dass Wohlhabende mehr zur Bewältigung der Klimakrise beitragen sollten.

Abbildung 2: Zustimmung zu einzelnen Maßnahmen der Klimapolitik



Anzahl Befragte = 31027

4. Klimapolitik ist nicht umsonst!

Grundsätzlich bestehen wenige Einwände gegen Waldaufforstungsprogramme. Sobald aber die Nutzung von für die Landwirtschaft oder gewerbliche Zwecke vorgesehenen Flächen in Frage kommt, lässt die breite Unterstützung deutlich nach. Bei vielen Umfragen werden solche Zielkonflikte nicht konkret thematisiert. In der GLEN-Kurzbefragung im Frühjahr 2025 haben wir jedoch diese Konflikte gezielt mit sogenannten Umfrageexperimenten untersucht. Die Befragten wurden dabei zufällig in verschiedene Befragungsgruppen eingeteilt, wobei beispielsweise Gruppe A eine Frage zur „Vergrößerung von Waldgebieten durch Aufforstung“ erhält. In diesem Beispiel liegt die Zustimmungsrate bei über 80 %. In der Frage, in der genauer konkretisiert wird, dass die Aufforstung auf Kosten von Gewerbegebieten erfolgt, sinkt die Zustimmung auf 67 Prozent. Wenn in der Frage beschrieben wird, dass die Landwirtschaft betroffen ist, dann sind es nur noch 45 % der Befragten, die sich für Aufforstungsprogramme aussprechen. Da die Befragten zufällig auf die unterschiedlichen Befragungsgruppen verteilt wurden, kann man schließen, dass die abnehmende Zustimmung zur Aufforstung tatsächlich allein durch die jeweilige Ergänzung des Zielkonflikts bedingt ist und nicht auf grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten unter den Befragten zurückzuführen ist.

Ähnlich sinken Zustimmungsraten für den Ausbau von Bus und Bahn, wenn Zielkonflikte in der Mittelverwendung thematisiert werden. Zustimmungsraten von pauschal etwa 81 % sinken auf 43 %, wenn der Ausbau durch Staatsschulden finanziert werden soll. Besonders unbeliebt ist die Finanzierung durch höhere Steuern; für dieses Szenario beträgt die Zustimmung nur noch knapp 30 % (Abbildung 3). Besonders stark ist die Ablehnung bei der Umstellung auf Heizungen mit erneuerbarer Energie, wenn der Heizungstausch gesetzlich vorgeschrieben wird. Dafür votiert weniger als jeder Vierte. Staatliche Fördermittel werden dagegen von 65 % der Befragten befürwortet.

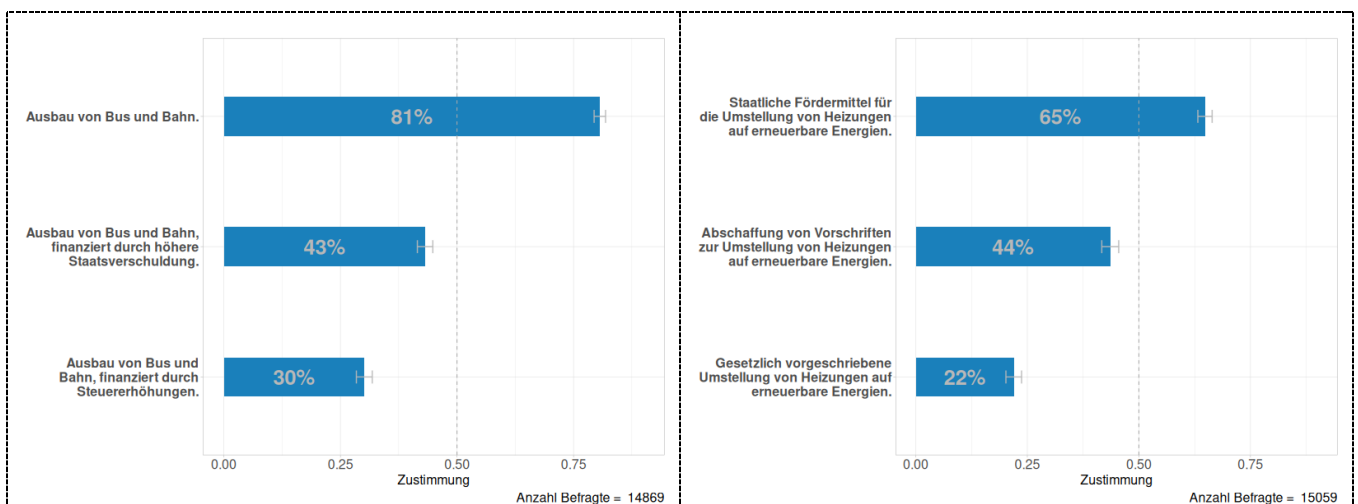
Zu dem Thema Tempolimit wird von mehr als der Hälfte eine Beschränkung auf 130 km/h auf Autobahnen befürwortet. Dass die Zustimmung bei restriktiveren Tempolimits schwindet, ist naheliegend. Dennoch spricht sich noch annähernd eine Mehrheit für ein Tempolimit von 120 km/h aus. Kritisch äußert sich der Großteil zudem auch zu Inlandsflügen, wobei 38 % für ein generelles Verbot stimmen. Der Anteil der Verbotsbefürworter steigt aber auf 62 %, wenn das Ziel innerhalb von vier Stunden mit der Bahn erreichbar ist.

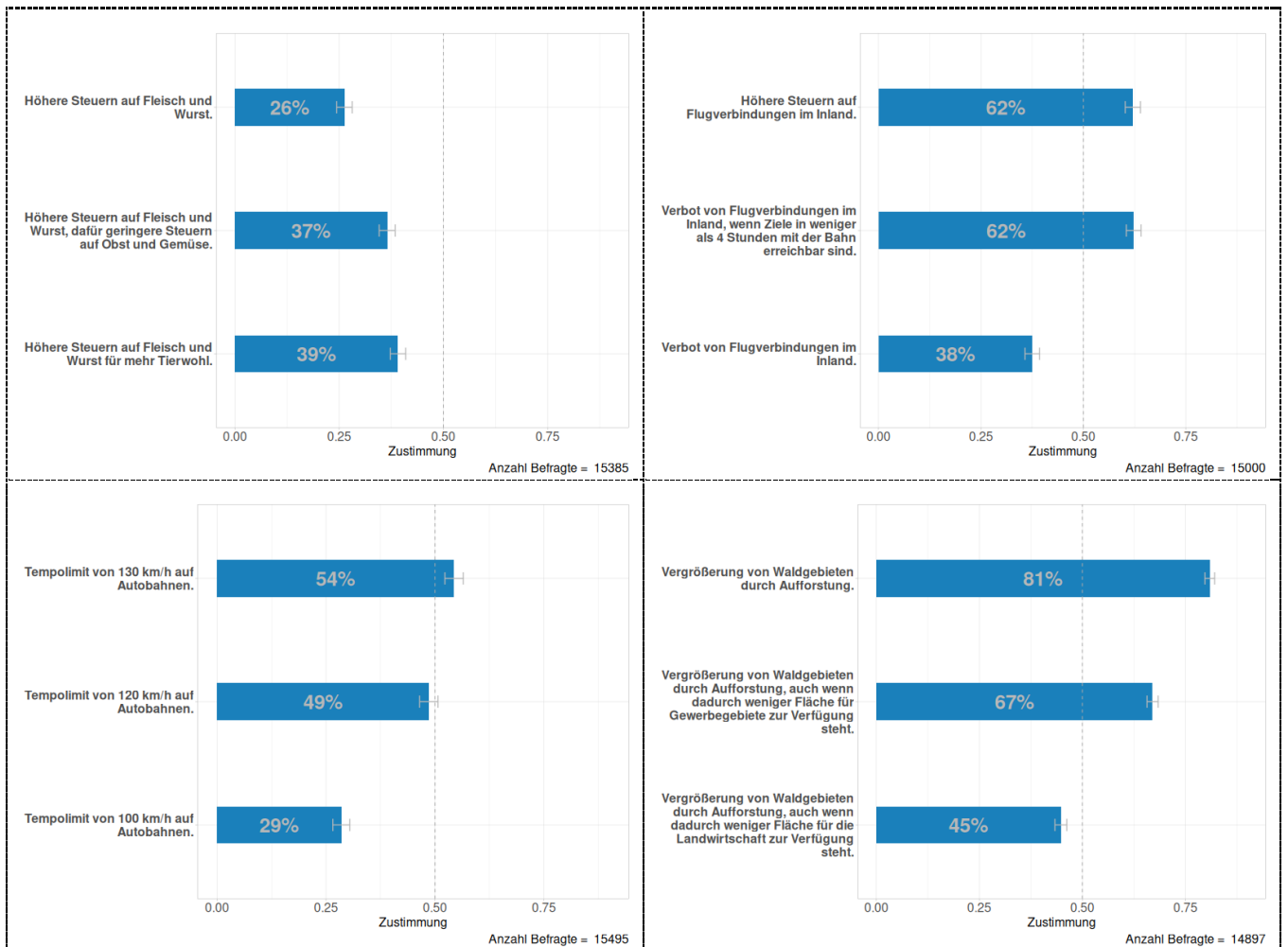
Bei der Besteuerung von Fleisch geht es neben den Kosten auch um Gesundheit und den ethischen Konflikt mit dem Tierwohl. Höhere Steuern auf Fleisch und Wurst werden nur von 26 % akzeptiert. Dabei steigt der Anteil auf 37 %, wenn dafür die Steuer auf Obst und Gemüse gesenkt wird. Die Befürworter von höheren Steuern auf Fleisch und Wurst erreichen 39 %, wenn dafür das Wohl der Tiere berücksichtigt wird.

Alles in allem wird damit deutlich: Zielkonflikte zwischen wünschenswerten Klimamaßnahmen, der Finanzierung dieser Maßnahmen und auch ethischen Gesichtspunkten spielen eine große Rolle. Erst wenn diese in Umfragen thematisiert werden, kommt man einer realistischeren Erfassung von Zustimmungswerten zu Maßnahmen der Klimapolitik auf die Spur; schließlich werden spätestens bei Diskussionen um die Realisierung von Maßnahmen dann auch Zielkonflikte in den Debatten thematisiert. Aus unserer Befragung wird deutlich, dass für die Bürgerinnen und Bürger vor allem die Kosten und die Art der Finanzierung von großer Bedeutung sind.

Auch die Verteilung der Kosten von Klimamaßnahmen war Thema der Befragung. Die Frage dazu lautete: „Es wäre nur gerecht, wenn die, die viel haben, am meisten zur Bewältigung der Klimakrise beitragen müssten“. Nicht ganz die Hälfte der Befragten (47 %) ist der Meinung, dass wohlhabende Bürgerinnen und Bürger die Lasten der Energiewende stärker schultern sollten als weniger wohlhabende Mitbürger.

Abbildung 3: Befragungsexperimente mit klimapolitischen Maßnahmen

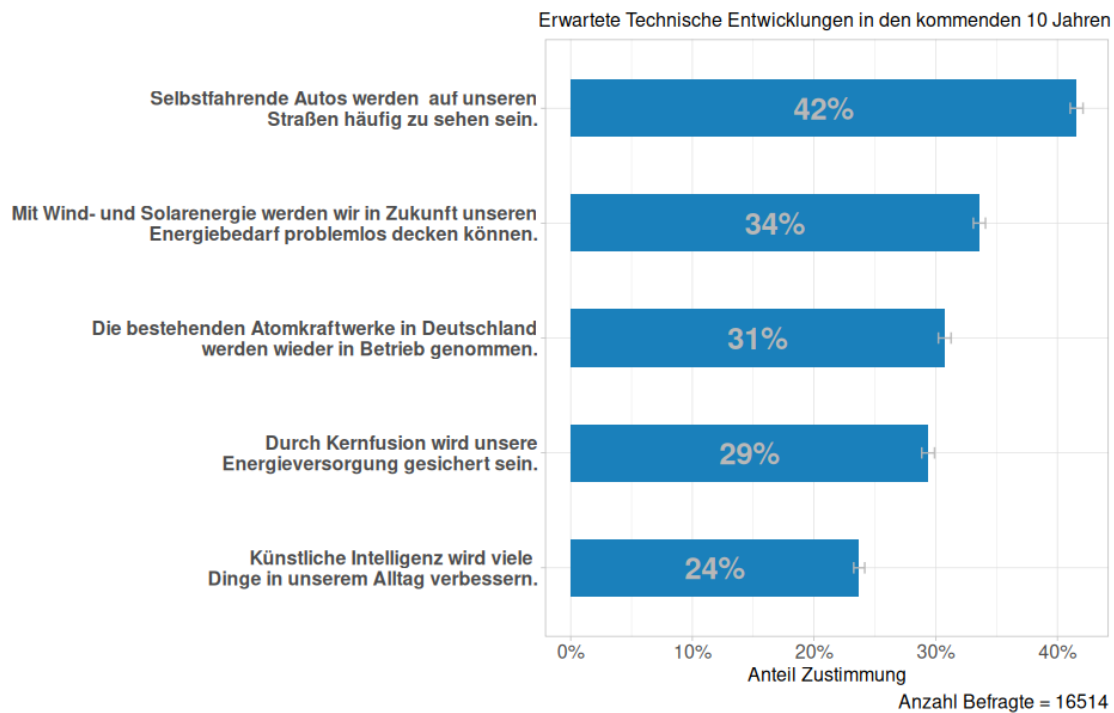




5. Verhaltener Technikoptimismus

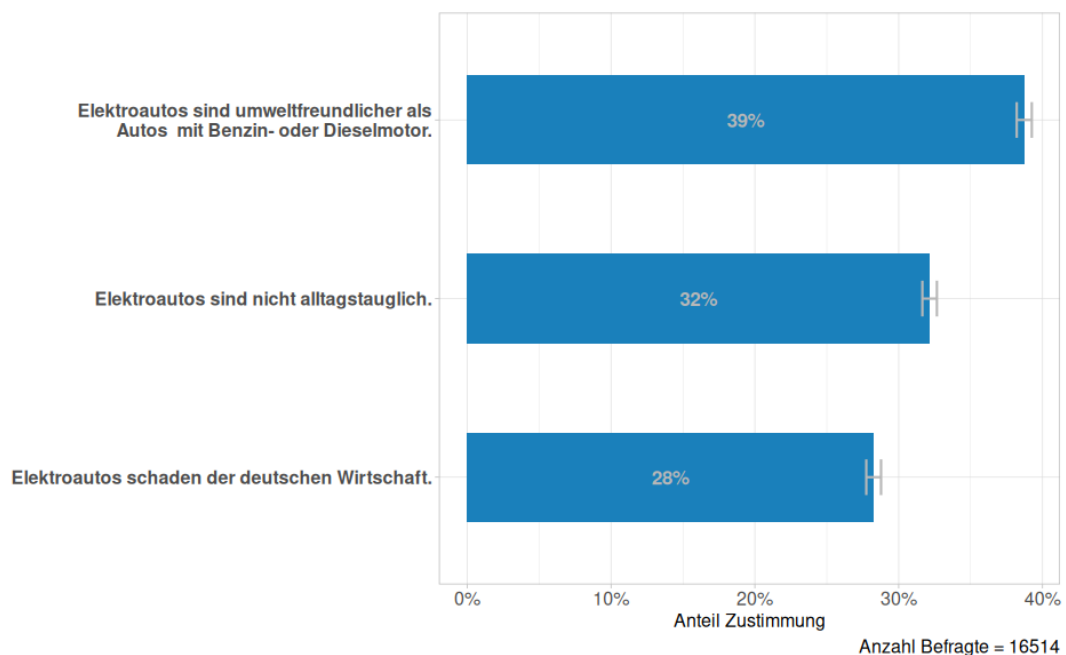
Wie werden technische Innovationen in den kommenden zehn Jahren eingeschätzt? Nur jeder Vierte glaubt, dass künstliche Intelligenz die „Dinge in unserem Alltag verbessern“ wird. Auffallend ist, dass die Skepsis gegenüber Künstlicher Intelligenz, die heute bereits in vielen Bereichen genutzt wird, größer ist als gegenüber Kernfusion. Hier gehen immerhin 29 % davon aus, dass Kernfusion die Energieprobleme lösen wird. Ein etwa ebenso großer Anteil der Befragten geht davon aus, dass die bestehenden Atomkraftwerke wieder den Betrieb aufnehmen werden. Nur ein Drittel erwartet, dass Wind- und Solarenergie in Zukunft problemlos unseren Energiebedarf decken werden. Dahingegen glauben 42 %, dass selbstfahrende Autos künftig häufig auf den Straßen zu sehen sein werden (Abbildung 4).

Abbildung 4: Technische Entwicklungen in den kommenden 10 Jahren



Sind E-Autos umweltfreundlicher als Benziner und mit Diesel angetriebene Fahrzeuge? Das gilt aus Sicht der Bevölkerung noch keineswegs als sicher. Immerhin 39 % gehen davon aus, dass dies der Fall ist. 32 % glauben nicht daran, dass E-Autos alltagstauglich sind und 28 % glauben, dass E-Autos der deutschen Wirtschaft schaden (Abbildung 5).

Abbildung 5: Bewertung von E-Autos

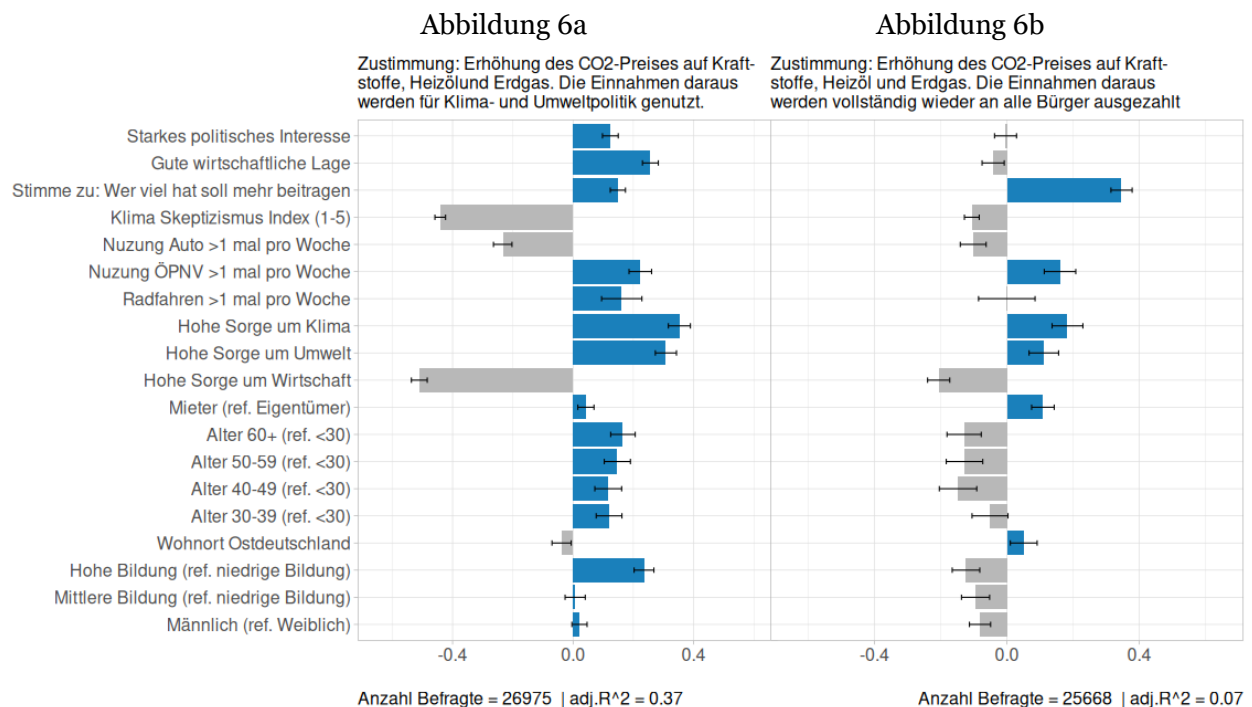


6. Wer unterstützt die Erhöhung von CO₂-Abgaben?

Es ist wenig überraschend, dass Klimawandelskeptiker, Autofahrer und insbesondere auch Personen, die sich Sorgen um die Wirtschaft machen, im Vergleich zu den anderen Gruppen eher gegen eine CO₂-Abgabe sind, wenn die Einnahmen für Klimapolitik genutzt werden. Bei Personen mit starkem politischen Interesse, Personen in guter wirtschaftlicher Lage, ÖPNV-Nutzern, Radfahrern, Befragten, die sich Sorgen wegen Klima und Umwelt machen, sowie den Altersgruppen über 30 Jahren und Personen mit höherer Bildung verhält es sich umgekehrt. Diese Personengruppen würden eine CO₂-Abgabe eher unterstützen (Abbildung 6a).

Interessant sind die Verschiebungen der positiven und negativen Einflüsse, wenn das Geld nicht in einen Klimafonds fließen soll, sondern rückerstattet wird. Bei Klimaskeptikern geht jetzt die Ablehnung zurück, auch bei Autofahrern verringert sich die Ablehnung leicht. Bei den Altersgruppen ab 30 Jahren kehrt sich der Einfluss des Alters um, sodass der Klimafonds im Vergleich zur Rückerstattung bevorzugt wird. Ähnlich ist es bei Befragten in Ostdeutschland, obwohl hier der Unterschied zu Befragten mit Wohnsitz in den westlichen Bundesländern sehr gering ist. Des Weiteren fällt auch die Umkehrung bei der Bildung auf, wobei Personen mit hoher Bildung eher für den Klimafonds im Vergleich zur Rückerstattung der CO₂-Einnahmen sind (Abbildung 6b).

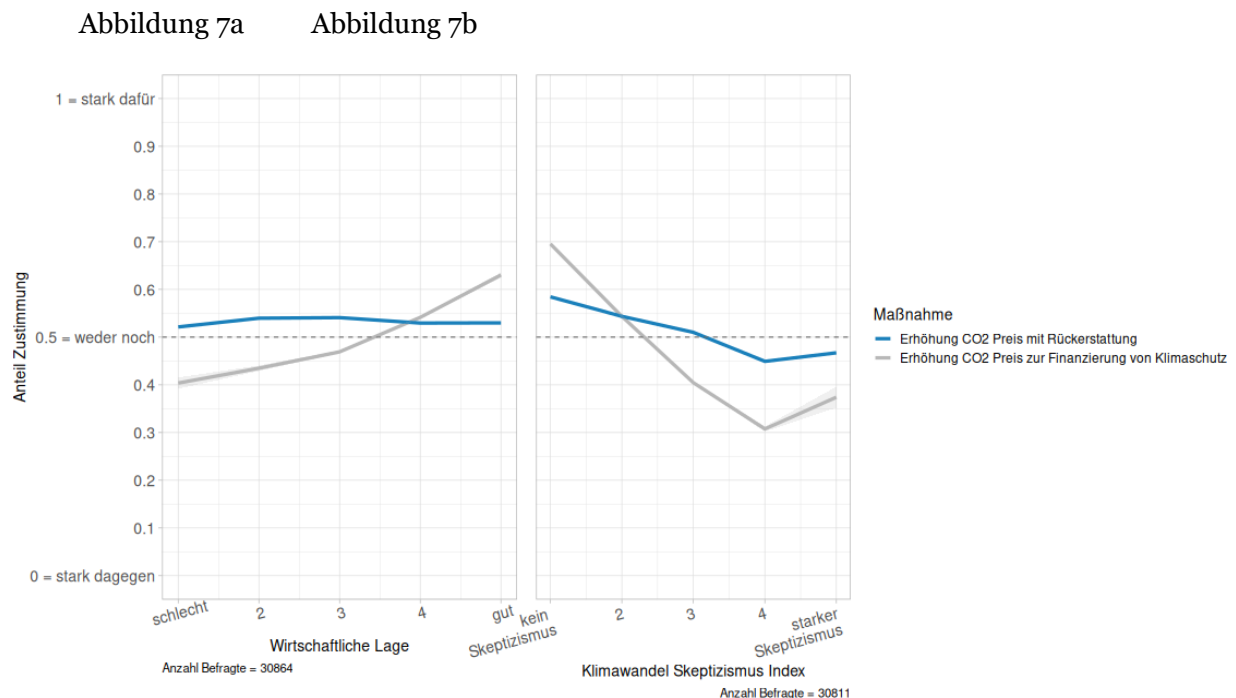
Abbildung 6: Zustimmung sozialer Gruppierungen zur Erhöhung des CO₂-Preises bei Verwendung der Einnahmen für Klima- und Umweltpolitik oder Rückzahlung der Einnahmen



Erläuterung zur Grafik. Bei den grauen und blauen Balken handelt es sich um relative Einflüsse der entsprechenden Gruppe. „Blau“ heißt also nicht mehrheitliche Zustimmung. Blaue und graue Balken markieren die positiven (blau) und negativen (grau) Einflüsse sozialer Gruppenzugehörigkeit auf die Zustimmung zur Erhöhung von CO₂-Abgaben. Beispiel: Personen mit starkem politischem Interesse stimmen einer Erhöhung der CO₂-Abgabe mit Verwendung zur Klima- und Umweltpolitik um etwa 0,1 Skalenpunkte (auf einer Skala von 1-5) eher zu, als Personen mit sonst gleichen Merkmalen, die aber kein starkes politisches Interesse haben (siehe den ersten Effekt in Abbildung 6a). Die dargestellten Werte sind Schätzungen mit einem Regressionsverfahren.

Die Zustimmung zur Erhöhung des CO₂-Preises ist zudem von der wirtschaftlichen Lage der Befragten und ihren Einstellungen zum Klimawandel abhängig. Wir haben dazu die Personen anhand ihrer Antworten zu den Fragen zum Klimawandel (Abbildung 1) eingeordnet. Wer alle diese Fragen bejaht, also den Klimawandel für nicht existent hält, bekommt einen Indexwert von 5. Wer keine der Fragen bejaht, hat den Wert 1. So zeigt sich, dass mit wachsender Klimawandelskepsis die Rückzahlung der Einnahmen der Verwendung für Klimamaßnahmen vorgezogen wird (Abbildung 7b). Das ist durchaus plausibel, denn Klimawandelskeptiker erhalten so immerhin die Rückzahlung, wobei Klimamaßnahmen in ihren Augen folgerichtig auch nicht zweckmäßig wären. Auch der Einfluss der wirtschaftlichen Lage ist nachvollziehbar; je schlechter die eigene wirtschaftliche Situation, desto eher wird die Rückzahlung gegenüber dem Klimafonds präferiert. (Abbildung 7a).

Abbildung 7: Zustimmung zur Erhöhung des CO₂-Preises nach Verwendungsart, wirtschaftlicher Lage und Grad von Klimawandelskeptizismus



Anhang: Methodik der Umfrage

Für die Rekrutierung von Befragungspersonen im Umweltpanel wurde eine Zufallsstichprobe von 80.000 Personen aus den Einwohnermelderegistern von Kreisen und Städten gezogen (zweistufige Zufallsstichprobe mit 400 Land- und Stadtkreisen und 200 Adressen je Kreis). Die Erhebung mit einer Online-Befragung und einem Papierfragebogen als Alternative erfolgte im Zeitraum November 2024 bis Januar 2025. An alle 80.000 Adressen wurde Anfang November 2024 per Post eine Einladung zur Online-Umfrage verschickt, der ein 5-Euroschein als Dank beigelegt war. Mit der zweiten Erinnerung wurde der Papierfragebogen an alle Personen gesandt, die bis dahin noch nicht online teilgenommen hatten. Die angeschriebenen Personen hatten somit die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder den ausgefüllten Papierfragebogen portofrei zurückzusenden. An der ersten Befragung nahmen 31.899 Personen teil (81 % online, 19 % per Papierfragebogen). Die Antwortquote beträgt damit 39 %. Die zweite Kurzbefragung wurde nur online im Januar und Februar 2025 durchgeführt. An ihr nahmen 17.594 Personen teil. Als Dankeschön erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Entschädigung im Wert von 5 €.