

## CO<sub>2</sub>-Bepreisung aus feministischer Perspektive – eine Genderanalyse

Ulrike Röhr

Kontakt: [u.roehr@gendercc.net](mailto:u.roehr@gendercc.net)

Berlin, September 2021

Anfang 2021 wurde in Deutschland ein CO<sub>2</sub>-Preis auf die fossilen Energieträger Kohle, Benzin, Diesel, Heizöl und Gas eingeführt. Ziel ist es, dadurch den Treibhausgas-Ausstoß zu reduzieren und somit einen Beitrag zu Erreichung der Klimaziele zu leisten. Die Höhe des Preises, dessen Wirksamkeit und vor allem, wen das besonders trifft und wie die Mehrkosten sozial ausgeglichen werden können, sind heiße Diskussionen in der politischen Landschaft.

In diesem Papier sollen die Wirkungen des CO<sub>2</sub>-Preises und der verschiedenen Kompensationsvorschläge für Privathaushalte/-personen vorgestellt und deren Gerechtigkeitswirkungen vor allem aus Genderperspektive beleuchtet werden. Dabei geht es nicht darum, die CO<sub>2</sub>-Bepreisung grundsätzlich abzulehnen, im Gegenteil, wir halten sie für ein sinnvolles Instrument. Aber deren Durchführung und Kompensationsmaßnahmen sollen und müssen kritisch beleuchtet und korrigiert werden.

Wir hätten uns gewünscht, die Situation stärker aus einer intersektionalen Perspektive zu beleuchten – leider fehlen dazu nach wie vor die Daten. Von daher ist auch bei unserer Analyse noch ‚Luft nach oben‘.

### Teil 1: Eine kurze Einführung in die CO<sub>2</sub>-Bepreisung, ihre Intention und Wirkung

Ende April 2021 erklärt das Bundesverfassungsgericht das Klimaschutzgesetz von Ende 2019 in Teilen für verfassungswidrig. Es schränke die Freiheitsrechte der jüngeren Generationen ein, indem radikale Klimaschutzmaßnahmen auf spätere Generationen verschoben werden. Bereits zwei Monate später verabschiedet der Deutsche Bundestag eine Novellierung des Gesetzes. Die Minderungsziele für Treibhausgas-Emissionen betragen jetzt 65% bis 2030, 88% bis 2040, bis 2045 soll dann Klimaneutralität erreicht sein<sup>1</sup>.

Eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung wurde bereits 2019 als ein wichtiger Baustein des Klimaschutzprogramm 2030 (BMU 2019) beschlossen. Damit wird neben dem Europäischen nun auch ein nationaler Emissionshandel eingeführt. Allerdings sind die Preise für eine Tonne CO<sub>2</sub> für die nächsten Jahre politisch fixiert. 2021 wurde der Preis nach langem Ringen auf 25 € pro Tonne Kohlenstoffdioxid festgelegt, bis zum Jahr 2025 soll er schrittweise auf 55 € steigen, für 2026 muss der Preis sich in einem Korridor von mind. 55 bis max. 65 € bewegen, erst ab 2027 bestimmen Angebot und Nachfrage den Preis der Verschmutzungsrechte im freien Handel.

---

<sup>1</sup> Klimaneutralität bedeutet, dass nur so viel CO<sub>2</sub> emittiert wird, wie die Natur aufnehmen kann, damit die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre nicht mehr steigt.

Konkret bedeutet das, dass die Preise für die Nutzung fossiler Primärenergie im Gebäude und Verkehrssektor ab 2021 wie folgt steigen werden:

	CO <sub>2</sub> -Preis (t CO <sub>2</sub> in €)	Benzin (ct/l)	Diesel (ct/l)	Heizöl (ct/l)	Erdgas (ct/10 kWh)
2021	25	7,0	7,9	7,9	6
2022	30	8,4	9,5	9,4	7
2023	35	9,9	11,1	11,0	8
2024	45	12,7	14,2	14,2	11
2025	55	15,5	17,4	17,3	13

Quelle: <https://www.bmu.de/service/fragen-und-antworten-faq/fragen-und-antworten-zur-einfuehrung-der-co2-bepreisung-zum-1-januar-2021>

Ziel des Emissionspreises ist es, durch die höheren Preise für fossile Brennstoffe eine Lenkungswirkung zu erzielen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verteuerung zu einem geringeren Verbrauch von Primärenergie führt, und dass mehr Investitionen in emissionsarme Technologien getätigt werden.

Durch die Festlegung der Preise soll Verlässlichkeit signalisiert und Planbarkeit für alle Akteur\*innen hergestellt werden. Und es wird immer wieder erwähnt, dass die CO<sub>2</sub>-Bepreisung aufkommensneutral und sozialverträglich gestaltet werden soll. Ob dem so ist, werden wir später noch sehen.

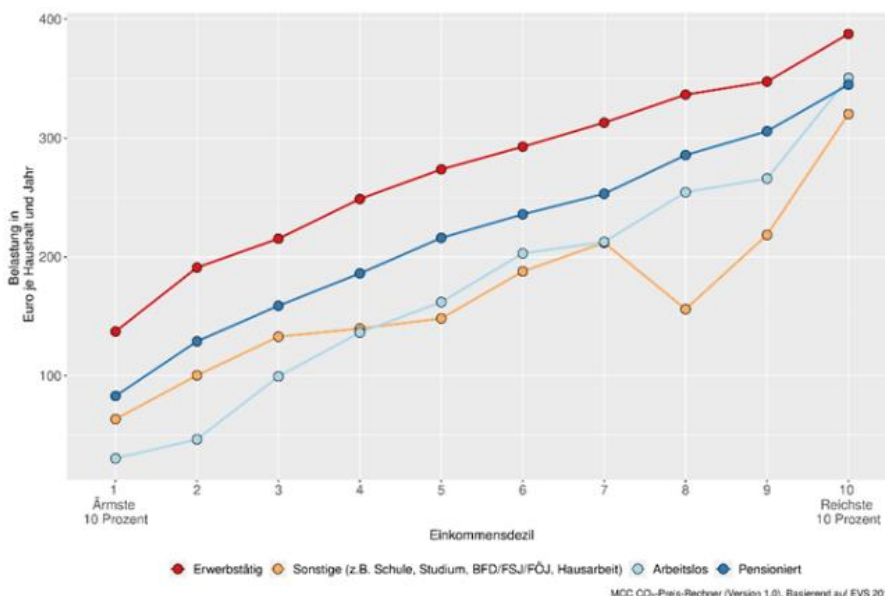
Die reale Lenkungswirkung des aktuellen CO<sub>2</sub>-Preises, darüber sind sich alle Wissenschaftler\*innen einig, ist eher gering. Erforderlich wäre es, dass der Preis für den Ausstoß von Treibhausgasen sich sehr schnell den tatsächlichen Kosten, die durch den Klimawandel uns und zukünftigen Generationen entstehen, nähern muss. Laut UBA (2020) liegen die tatsächliche Klimakosten bei 195 € t/CO<sub>2</sub>.

### Was bedeutet die Verteuerung fossiler Heizenergie und Kraftstoffe für die Verbraucher\*innen?

Die (Mehr-)Kosten pro Haushalt sind natürlich abhängig von Wohnfläche und Autonutzung, grobe Schätzungen gehen für 2021 von durchschnittlich 10 € /Monat und Haushalt aus (Pötter 2021). Ein Blick auf die Belastung nach Einkommensgruppen erweckt den Eindruck, dass die Verteilung der Mehrkosten gerecht ist: die unteren Einkommensdezile haben eine geringere Wohnfläche, haben seltener ein Auto zur Verfügung als die höheren Einkommensdezile und zahlen folgerichtig auch am wenigsten. Je höher das Einkommen, desto höher auch die Belastung.

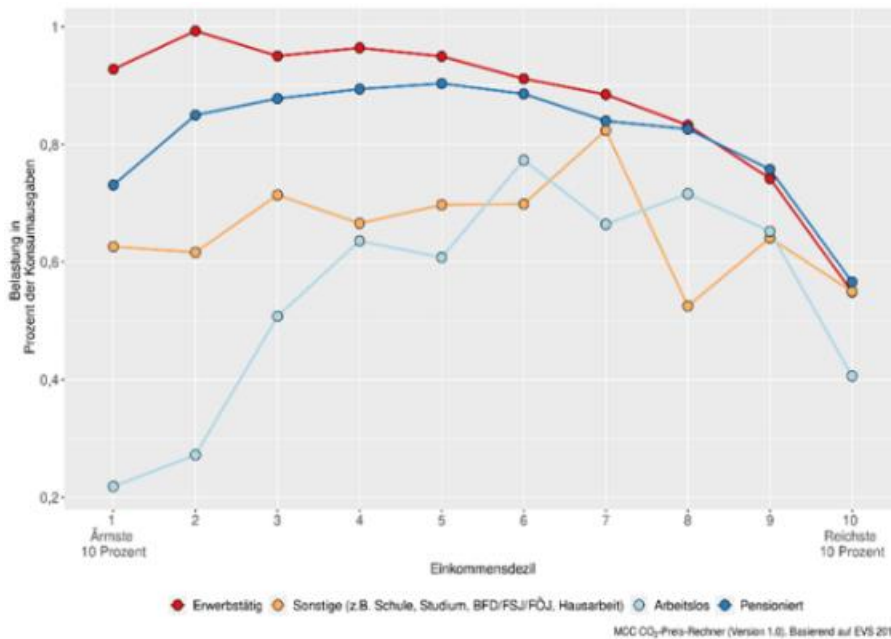
### Belastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis nach Einkommensgruppen (ohne Kompensation, bei 30€/t CO<sub>2</sub>)

Belastung in € / Haushalt und Jahr



Stellt man die gleichen Daten allerdings als prozentualen Anteil am Haushaltseinkommen dar, wird deutlich: die Belastung der reichen Haushalte ist gemessen an ihrem Einkommen am geringsten, einkommensschwache Haushalte zahlen einen deutlich höheren Anteil ihres Einkommens für die CO<sub>2</sub>-Abgabe. Ähnliche Erkenntnisse liegen bereits seit vielen Jahren aus der Diskussion über Energiearmut vor.

#### Belastung In % des Haushaltseinkommens



Quelle für beide Grafiken: <https://mcc-berlin.shinyapps.io/co2preisrechner/>

#### Kompensation der Mehrkosten

Der Staat nimmt durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im ersten Jahr etwa 7,4 Milliarden Euro ein. Um soziale Gerechtigkeit zu berücksichtigen, wurde eine Kompensation der Mehrausgaben aus den Einnahmen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung beschlossen. 60% der Einnahmen fließen in die Rückerstattung und hier in den Energie- und Klimafonds (u.a. Elektromobilität, Austausch Ölheizungen, Energieeffizienz Gebäude) sowie in die Erhöhung der Pendlerpauschale bzw. Mobilitätsprämie. 40% werden zur Reduzierung der EEG-Umlage und damit zur Strompreissenkung genutzt.

Damit soll das Geld **indirekt** an die BürgerInnen zurückfließen: Als Subventionen beim **Austausch von Ölheizungen (an Hausbesitzer\*innen)**, für den **Aufbau von E-Ladesäulen (an E-Autobesitzer\*innen)**, durch eine **höhere Pendlerpauschale (an Fernpendler\*innen)** und für einen **stabilen Strompreis (an alle Stromnutzenden)**. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass wohlhabendere Haushalte durch die Subventionen stärker profitieren als einkommensschwache Haushalte, die eher keine Häuser und E-Autos besitzen und weniger pendeln. Wie sozial und vor allem gender-gerecht die Bepreisung und die verschiedenen Modelle zur Kompensierung der Belastungen sind, soll im 2. Teil des Arbeitspapiers aufgezeigt werden.

## Teil 2: Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung aus Genderperspektive

Nach der Entscheidung über den CO<sub>2</sub>-Preis und seine Höhe gab es viel Kritik daran, vor allem im Hinblick auf deren soziale Auswirkungen. Wie üblich tauchte die Zielgruppe Frauen bei dieser Kritik genauso wenig auf wie die Frage nach möglichen Wirkungen auf die Geschlechterverhältnisse. Einzige Ausnahme war die in der Diskussion über die Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises immer wieder gern als Beispiel für die negativen sozialen Wirkungen herangezogene Altenpflegerin, die in einem ungedämmten Haus auf dem Land wohnt und für ihren Job in die nächste Stadt 25 km fahren muss. Die ist aber ein Phantom. Es gibt sie gar nicht, wie wir später sehen werden.

Die Analyse der CO<sub>2</sub>-Bepreisung wurde entlang der Genderdimensionen unternommen, die wir im Rahmen eines Forschungsprojektes zu Gender und Klima entwickelt haben (Spitzner et al. 2021).

Gender-Dimension	Beschreibung
<b>Versorgungsökonomie (Care)</b>	Auswirkungen auf die Ausübung von Haus- und Versorgungsarbeit (z.B. Zeit, Routinen, Energie- und Mobilitätsbedarf)
<b>Erwerbsökonomie</b>	Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen, Einkommens- und Vermögensverhältnisse
<b>Öffentliche Ressourcen und Infrastrukturen</b>	Zugang zu und Gebrauchsfähigkeit von öffentlichen Ressourcen und Infrastrukturen (Raum, Mobilität, Services etc.)
<b>Gestaltungsmacht auf Akteursebene</b>	Definitions- und Gestaltungsmacht von Frauen und Männern in Wissenschaft, Technik und Politik
<b>Körper, Gesundheit, "Intimacy"</b>	Komforttemperatur, Sensitivität gegenüber Temperaturschwankungen, spezifische Verwundbarkeiten (Schwangerschaft, Stillen, sexuelle Übergriffe und Gewalt)
<b>Symbolische Ordnung (Querschnittsdimension)</b>	Individuelle Ebene: Hierarchisierende bipolare Zuschreibungen, Geschlechterstereotype in Diskursen und Narrativen Strukturelle Ebene: Maskulinitätsmodelle als Maßstab, Problemwahrnehmungen, Aufgabenverständnis etc. (Androzentrismus)

### Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Erwerbsökonomie, Einkommen, Vermögen

Werfen wir zunächst einen Blick auf einige Hintergrunddaten, die für die Bewertung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung aus Genderperspektive relevant sind. Da ist zu allererst das unterschiedliche Einkommen von Frauen und Männern zu nennen, das sich auch durch den Gender Pay Gap zeigt. Dieser beträgt aktuell (2020) 18%<sup>2</sup>. Wesentlich größer ist der Gender Pension Gap, also die Unterschiede bei den Leistungen zur eigenen Alterssicherung von Frauen und Männern, der 2019 bei 49% lag<sup>3</sup>.

Deutlich wird das auch durch einen Blick auf die Nettoeinkommen: Bis zu einem Nettoeinkommen von 1.500 € überwiegt die Anzahl der Frauen, die dieses Einkommen bezieht, in allen Einkommensgruppen darüber sind es mehrheitlich Männer. Gründe dafür liegen bekanntlich u.a. darin, dass die Versorgungsarbeit immer noch vorrangig den Frauen zugeschrieben wird, die dann entsprechend häufiger Teilzeit arbeiten.

<sup>2</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21\\_106\\_621.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_106_621.html)

<sup>3</sup> <https://www.wsi.de/de/einkommen-14619-gender-pension-gap-bei-eigenen-alterssicherungsleistungen-14920.htm>

Nettoeinkommen Frauen und Männer in D 2020



Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/290399/umfrage/umfrage-in-deutschland-zum-einkommen-von-frauen-und-maennern/>

Eine Folge ist, dass unterhalb der Armutsgefährdungsgrenze in Deutschland insgesamt 16,8% der Frauen im Vergleich zu 15,2% der Männer leben. In der Altersgruppe 65+ wird die Differenz größer: 19,8% der Frauen und 16,6% der Männer leben unterhalb der Armutsgefährdungsgrenze. Die meisten Armutsgefährdeten finden sich aber mit 33,8% bei den Alleinerziehenden. Der Anteil der alleinerziehenden Mütter beträgt 84,4%, alleinerziehende Väter 15,6%. (Datenreport 2021)

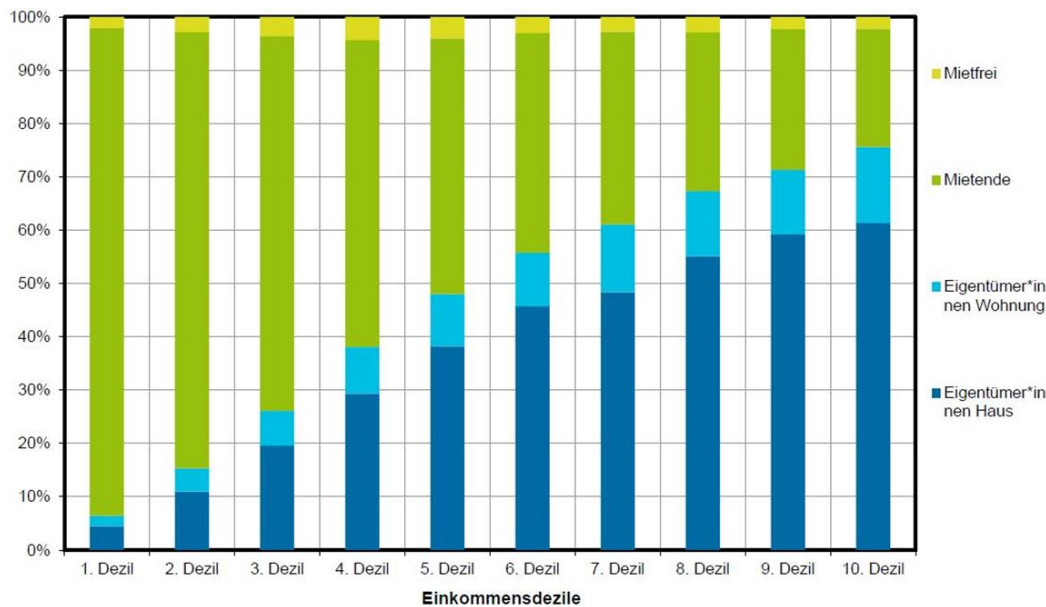
Diese Einkommens- und dadurch auch Vermögensunterschiede beeinflussen die beiden Sektoren Wärme und Mobilität, für die die CO<sub>2</sub>-Bepreisung anfällt. Zum einen in Bezug auf den Einfluss auf die Heizungsart. Je geringer das Einkommen, desto geringer auch das Wohn- oder Hauseigentum (Datenreport 2021). Zur Erinnerung: bei der Kompensation der Mehrkosten wird u.a. die Umstellung von Ölheizung auf eine emissionsärmere Heizung gefördert. Das heißt, sie kommt vermutlich eher den besserverdienenden – mehrheitlich Männer – Eigentümer\*innen zu Gute. Die höhere CO<sub>2</sub>-Agabe für die Heizenergie zahlen aber zu 100% die Mieter\*innen<sup>4</sup> – mehrheitlich Frauen<sup>5</sup>. Da bereits vor Einführung des CO<sub>2</sub>-Preises mehr als ein Fünftel aller Alleinerziehenden subjektiv unter großer Belastung durch die Wohnkosten leidet (ebd.), ist anzunehmen, dass ohne Ausgleich die Belastung zunimmt. Darauf weist auch eine Genderanalyse der Wohnsituation in der Stadt Potsdam hin. Sie belegt, dass diejenigen, die unter 30% ihres Einkommens für Miete aufbringen mehrheitlich männlich sind. Umgekehrt zahlen Frauen mehrheitlich mehr als 30% ihres Einkommens für Miete. Bei Mietausgaben von mehr als 50% des Einkommens ist die Geschlechterdifferenz besonders eklatant: Hier sind doppelt so viele Frauen betroffen wie Männer“ (Autonomes Frauenzentrum Potsdam e.V. 2020).

Wie bereits weiter oben erwähnt: Die große Koalition hatte 2021 einen Kabinettsbeschluss gefasst, dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe zu jeweils 50% zwischen Eigentümer\*innen und Mieter\*innen aufgeteilt werden soll. Damit sollte auch ein Anreiz für die Eigentümer\*innen geschaffen werden, die Heizungsanlage zu erneuern, wenn sie noch fossil betrieben werden. Dagegen lief die Lobby der Wohnungs- und Hauseigentümer Sturm. Mit Erfolg: die CDU/CSU lehnte die Aufteilung im Nachhinein ab, es kam zu keinem Beschluss. Zu Lasten der Mieter\*innen.

<sup>4</sup> Bei selbstgenutztem Wohneigentum trifft das natürlich auch auf die Nutzer\*innen zu – es ist aber davon auszugehen, dass diese eher nicht in den unteren Einkommensgruppen zu finden sind.

<sup>5</sup> Daten von 2011 verweisen darauf, dass 40% der Männer, aber nur 27% der Frauen Wohneigentum besitzen <https://www.immowelt-group.com/presse/pressemitteilungenkontakt/immoweltde/2011/ungleichheit-frauen-weiterhin-seltener-im-wohneigentum/>

## Zusammenhang Einkommen - Eigentumsverhältnisse



Quelle: Schumacher, Cludius 2021

Das geringere Einkommen von Frauen hat aber noch einen weiteren Einfluss auf die Wohnsituation. Zunächst ist einleuchtend, dass je höher das Einkommen, desto größer die Wohnfläche. Damit tragen die höheren Einkommensgruppen massiv zu Flächen- und Ressourcenverbrauch bei, zahlen aber auch einen höheren CO<sub>2</sub>-Beitrag. Umgekehrt wirkt sich für die unteren Einkommensgruppen negativ aus, dass sie häufiger in Gebäuden mit schlechtem energetischem Standard wohnen. Das betrifft sowohl die Menge der benötigten Heizenergie (Dämmung) als auch die Art der Heizung (Brennstoff).

Für diejenigen, die die Versorgungsarbeit leisten und deshalb häufiger in Teilzeit erwerbstätig sind, führt dies zu längeren Aufenthaltszeiten in den Wohnungen. Zeiten, in den die Wohnung beheizt werden muss, was wiederum die CO<sub>2</sub>-Abgabe erhöht.

Eine ähnliche Situation zeigt sich beim Blick auf die CO<sub>2</sub>-Abgabe für Kraftstoffe. Frauen besitzen weniger PKWs, und wenn, dann kleinere und fahren mit diesen weniger Kilometer als Männer (Alber et al. 2018, BMVI, infas 2019). Gut fürs Klima und auch für den eigenen Geldbeutel. Aber: die Autos ärmerer Haushalte, von Frauen mit ihren geringeren Einkommen, sind in der Regel ältere Fahrzeuge. E-Autos und die indirekte Kompensation der CO<sub>2</sub>-Abgabe über die Förderung der entsprechenden Infrastruktur, wie Ladesäulen, kommt wiederum eher den Besserverdienenden (Männern) zu Gute. Die deutlich teureren E-Autos können sich geringer Verdienende (Frauen) nicht leisten. Darauf weisen die Verkaufszahlen von E-Autos hin (siehe unten und Frey & Röhr 2020). Hier zeigt sich ebenfalls eine deutliche Schiefelage der Kompensation zugunsten der Besserverdienenden (Deutsche Bank Research 2021).

Schließlich sei noch angemerkt, dass die intendierte Lenkungswirkung des CO<sub>2</sub>-Preises – Förderung innovativer Technologien, mehr Energieeffizienz im Gebäudebestand und bei Neubauten etc. – Auswirkungen auf bestehende und neue Arbeitsplätze haben wird. Das betrifft vor allem technische und handwerkliche Arbeitsbereiche, in denen der Frauenanteil eher gering ist. Hier gilt es weiterhin Anstrengungen zu unternehmen, um mehr Geschlechterparität zu erreichen, z.B. indem die Arbeitsbedingungen so gestaltet werden, dass sie auch für Frauen attraktiv sind. Gleichzeitig ist aber auch dafür zu sorgen, dass die nicht nur klimaschutz-, sondern auch systemrelevanten Versorgungs-, Pflege- und Erziehungsberufe nicht nur besser bezahlt werden, sondern auch attraktiver für Männer werden. Das führt direkt zur nächsten Genderdimension.

### **Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Versorgungsökonomie, Care-Arbeit**

Die Verbindungen zwischen den Dimensionen Erwerbsarbeit und Versorgungs-/Care-Arbeit liegen auf der Hand: Der hohe Anteil von Frauen bei der Teilzeitarbeit geht einher mit der Verantwortungszuschreibung für die Care-Arbeit. Das führt auch zu Überschneidungen bei den Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Der durch die Care-Arbeit bedingte längere Aufenthalt in den Wohnungen führt, wie oben bereits erwähnt, möglicherweise zu höheren Heizkosten – vorausgesetzt die Heizung wird runtergeregelt, wenn die Wohnung verlassen wird. Was im Rahmen von Klimaschutz selbstverständlich sein sollte. Besonders betroffen sind hier vermutlich die Alleinerziehenden, Daten dazu liegen leider nicht vor.

Auch die durch die Care-Arbeit bedingte Mobilität ist durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung der Kraftstoffe betroffen: Hol- und Bringendienste für Kinder und zu pflegende Angehörige ebenso wie Einkaufsdienste verteuern sich. Im Gegensatz zu der zu beruflichen Fahrten findet hier keine Kompensation statt. Deshalb müssen die Mehrkosten gerade bei Geringverdiener\*innen woanders eingespart werden, was wiederum Auswirkungen auf Hausarbeit und Hausarbeitsroutinen haben kann.

### **Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Körper, Gesundheit, Intimacy**

Der physiologisch bedingte höhere Wärme- und damit Heizbedarf von Frauen wird in vielen Untersuchungen hervorgehoben (Röhr et al. 2018). Das verweist darauf, dass die Verteuerung der Wärme durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung zu einer Verstärkung der Energiearmut führen kann. Diese ist auch in Deutschland zu einem neuen sozialen Risiko geworden. Studien zeigen, dass Haushalte mit weiblichem Haushaltsvorstand doppelt so häufig von Energiearmut betroffen sind wie Haushalte mit männlichem Haushaltsvorstand, und weisen darauf hin, dass dies u. a. durch den hohen Anteil alleinerziehender Mütter bedingt ist (Röhr et al. 2018: 42). Energiearmut macht krank (Caritas 2016) und erhöht die Wahrscheinlichkeit von Stigmatisierung und sozialer Isolation. Erfahrungen aus Großbritannien und Spanien zeigen, dass unter Energiearmut leidende Frauen doppelt so häufig unter physischen und mentalen Erkrankungen leiden im Vergleich zu Frauen, die nicht unter Energiearmut leiden (EEB, WECF 2021)

Medizinische Statistiken weisen in aller Regel nur Männer und Frauen aus, nicht-binäre Personen tauchen auch in der (eher heterozentristisch ausgerichteten) Gender-Medizin nicht auf. Nicht nur beim Thema Gesundheit fällt diese Marginalisierung besonders ins Auge.

### **Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Öffentliche Ressourcen und Infrastrukturen**

Bei dieser Genderdimension stellen sich Fragen nach ausschussfreiem und einkommensunabhängigem Zugang zu Energie- und Mobilitätsdienstleistungen. Darauf, dass eine adäquate Wärmeversorgung durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung erschwert wird, und hier besonders für Personen mit geringem Einkommen, Alleinerziehende und Rentner\*innen betroffen sind, wurde bereits mehrfach hingewiesen. Gleiches gilt für die Mobilität, die im Rahmen der Versorgungsarbeit anfällt. Eine Entlastung für die Versorgungsmobilität in Privathaushalten durch Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist nicht erkennbar.

Die Thematik Öffentliche Ressourcen beinhaltet auch Förder- und Kompensationsprogramme zur Milderung der Wirkungen der Mehrkosten. Hier zeigt sich bei der Umsetzung des CO<sub>2</sub>-Preises eine deutliche Gender-Schiefelage. Viele Wirtschaftszweige werden entlastet, indem ihnen durch sogenannte Beihilfen die Mehrkosten rückerstattet werden (s. GD Gestaltungsmacht). In dem Bereich der Privathaushalte und besonders der Versorgungsarbeit findet sich keine entsprechende Entlastung. Wenn die Kompensationen Privatpersonen zu Gute kommen, sind dies eher die Besserverdienenden (E-Autos, Fernpendler\*innen).



### **Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Gestaltungsmacht**

Die ungleiche Repräsentanz von Frauen und Männern in Entscheidungspositionen in Politik, Wissenschaft und Wirtschaft kann zur Folge haben, dass sich Interessen der Unterrepräsentierten, der Frauen, aber auch anderer gesellschaftlich Marginalisierter (LGBTIQ, Migrant\*innen, BIPOC etc.), wenig durchsetzen können.

Das zeigt sich vor allem bei den Maßnahmen zur Kompensation der Mehrkosten (s. Teil 3). Erwähnt wurde bereits die Problematik bei der einseitigen Aufteilung der Heizungsmehrkosten zu Lasten der Mieter\*innen (s. Genderdimension Erwerbsarbeit, Seite 4ff). Im Gegensatz dazu zeigen die „Beihilfen“ in Höhe von 65 bis 95%, durch die viele Unternehmenszweige die durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung anfallenden Mehrkosten zurückerstattet bekommen, wer sich besser durchsetzt (Carbon Leakage Verordnung). Auch wenn diese gekoppelt sind an ein Energiemanagement und ab 2025 daran, dass 80% der „Beihilfen“ möglichst für Klimaschutz ausgegeben werden sollen (Bundesregierung 2021), lässt dies doch die Wirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung zumindest teilweise fraglich erscheinen lassen.

Auch die Durchsetzung der Erhöhung der Pendlerpauschale spiegelt die Interessen einer bestimmten Gruppe, der zu ihrem Arbeitsplatz Fernpendelnden (mehrheitlich männlich und gutverdienend), wider. Ebenso kommen die „Innovationsprämien“ für den Kauf von E-Autos und die Förderung der Infrastrukturen für E-Mobilität eher der Zielgruppe der Besserverdienenden zugute.

### **Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Genderdimensionen: Symbolische Ordnung**

Als ‚Androzentrismus‘ wird bezeichnet, wenn Problemwahrnehmungen, Aufgabenverständnisse, Prozesse und daraus folgende Maßnahmen bewusst oder unbewusst Maskulinitätsmodelle als Maßstab nehmen. Bei der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und der Kompensation der Auswirkungen steht die Erwerbsarbeit im (ausschließlichen) Mittelpunkt. Der gesamte Sektor der bezahlten und unbezahlten Care-Arbeit und die Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf diesen Bereich werden vollständig ignoriert.

Ignoriert werden damit auch die Präferenzen, Bedarfe, Handlungsmöglichkeiten von Frauen bzw. Versorgungsarbeit Leistenden. Gleiches gilt für die Situation, dass diesen Personen geringere Einkommen/Vermögen zur Verfügung stehen und sie damit geringe Chancen haben, auf den CO<sub>2</sub>-Preis zu reagieren, z.B. durch den Umzug in energieeffizientere, aber teurere Mietwohnungen.

### **Zwischenfazit aus der Genderanalyse**

Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung und vor allem die Kompensation der Mehrkosten sind nicht genderneutral, das hat die Analyse entlang der Genderdimensionen deutlich gezeigt. Grundsätzlich zeigt die Genderanalyse der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, dass sich bei Betrachtung der Kategorie Geschlecht neben den nachgewiesenen (negativen) sozialen Wirkungen noch eine weitere Schieflage auftut. Diese hat ihre Ursache zum Teil in den sozialen Ungleichheiten, geht aber auch darüber hinaus. Die fehlende Aufschlüsselung der Daten nach Geschlecht und weiteren Diskriminierungskategorien überdeckt diese Schieflage und erschwert es, sie zu adressieren.

Negative Auswirkungen zeigen sich vor allem bei Personen mit niedrigem Einkommen, besonders bei Alleinerziehenden und Rentner\*innen. Ob und wie andere marginalisierte Gruppen, wie Migrant\*innen, BIPOC, LGBTIQ\* etc nochmal anders oder besonders betroffen sind, lässt sich vermuten, aber aufgrund der mangelnden Datenlage nicht belegen. Zu vermuten ist aber – und für die Energiearmut aus der Forschung belegt (z.B. Großmann et al. 2017) –, dass Mehrfachdiskriminierungen, z.B. weiblich, Schwarz und Trans, zu deutlich negativeren Auswirkungen führen können.

Positiv ist zu bewerten ist, dass die sozialen Wirkungen der CO<sub>2</sub>-Preise von Politik und Wissenschaft erkannt und thematisiert werden, allerdings ohne Genderwirkungen zu benennen. Negativ fällt leider die Berücksichtigung dieser Erkenntnisse bei der Umsetzung auf, wie im Folgenden dargestellt werden soll.



### Teil 3: Kompensationsmodelle: Bewertung aus Genderperspektive

Im Folgenden sollen die bei den Genderdimensionen bereits häufiger erwähnten Kompensations- und Förderungsmodelle etwas näher betrachtet werden. Diese werden zum Teil bereits umgesetzt, die Pendler\*Pauschale und die Förderung der E-Mobilität, die Klimadividende oder Klimaprämie ist vor allem im Bundestagswahlkampf immer wieder eine Diskussion. Der Bundestagswahlkampf und die folgenden Koalitionsverhandlungen bieten aber auch die Chance, direkt darauf zu reagieren.

„Die soziale Schieflage beim Klimaschutz wollen die potenziellen Regierungsparteien ganz unterschiedlich beseitigen. Alle wollen die EEG-Umlage abschaffen oder senken und durch Steuerfinanzierung ersetzen. Die Union hat die [Erhöhung der] Pendlerpauschale durchgesetzt und bei der Entlastung der Mieter blockiert, sie hält nichts von einer Klimadividende. Die wird zwar von der SPD gefordert, ist aber in der Partei umstritten und verschwindet hinter den Forderungen nach einer Lösung für die Mieter. Die Grünen setzen auf eine Klimadividende, die Geld direkt zurückzahlt – was bürokratisch schwierig ist. Die FDP wiederum fordert, langfristig alle CO<sub>2</sub>-Kosten über den EU-Emissionshandel zu regeln – was nach Rechnung von Experten zu Kosten von über 250 Euro für die Tonne CO<sub>2</sub> führen könnte“ (Pötter 2021).

Nicht eingegangen wurde hier auf die klimapolitische Sinnhaftigkeit der Modelle, weil das ein eigenes Thema wäre. Auch auf eine Genderanalyse der Senkung der Strompreise der Stromtarife wurde verzichtet. Diese verbilligt den Stromverbrauch – egal wie hoch dieser ist, deren Lenkungswirkung ist damit fraglich. Da der Pro-Kopf-Stromverbrauch sich in den verschiedenen Einkommensdezilen nicht wesentlich unterscheidet, sind die Wirkungen eher beim prozentualen Anteil der Stromausgaben gemessen am Einkommen zu finden. Bei einkommensschwachen Haushalten beträgt dieser Anteil 5%, bei einkommensstarken Haushalten 1% (Öko-Institut 2021).

#### Klimadividende / Energiegeld

- ▶ Pro-Kopf-Rückzahlung (Klimadividende, Klimaprämie, Energiegeld)
- ▶ Jede/r Bürger\*in erhält den gleichen Betrag (beim aktuellen CO<sub>2</sub>-Preis ca. 75 €, mit Steigerungsmöglichkeit auf 100-125 € p.a.)

Bei der Klimadividende oder dem Energiegeld sollen die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Pro-Kopf-Pauschale an alle Bürgerinnen und Bürger, unabhängig von Alter, Einkommen, Erwerbsstatus, zurückgegeben werden. Damit sollen vor allem Menschen mit geringen Einkommen unterstützt werden, die aufgrund geringerer Wohnflächen und geringerer PKW-Nutzung weniger CO<sub>2</sub> emittieren als Bezieher\*innen hoher Einkommen. Diese Pauschale soll nach dem Willen der Grünen nicht auf Transferleistungen wie Arbeitslosengeld II angerechnet werden<sup>6</sup> – und nur dann hat sie auch den intendierten Effekt des Ausgleichs für Personen mit geringem Einkommen.

Von Seiten der Wissenschaft wird an dem Konzept der Pro-Kopf-Rückzahlung kritisiert, dass es zu wenig zielgerichtet sei (alle kriegen das Gleiche, unabhängig von Bedürftigkeit) und dass sogenannte Reboundeffekte entstehen können. D.h. das eingesparte Geld wird für mehr Konsum eingesetzt und damit mehr CO<sub>2</sub> emittiert. Das scheint aber bei dem eher geringen Rückzahlungsbetrag ein sehr unwahrscheinliches Konstrukt zu sein. Außerdem liegen die Emissionen bei den Geringverdienenden so deutlich niedriger im Vergleich zu den Vielverdienenden, dass man sich diese Gedanken besser am oberen Ende der Einkommensskala machen sollte.

Problematischer ist da der Vorwurf des administrativen Aufwandes der Rückzahlung, da es in Deutschland kein System gibt, mit dem dies unaufwändig an alle Bürger\*innen möglich wäre.

---

<sup>6</sup> <https://www.gruene.de/themen/klimaschutz>

Alternative Vorschläge sind vor diesem Hintergrund

1. Kompensation einkommensschwacher Personen, z.B. über Transferleistungen, Wohngeld, Effizienzförderung. Diese hätten den Vorteil, dass sie sich zielgerichteter an die wirklich Bedürftigen wenden. Gleichzeitig ist dies aber auch ihr Nachteil, weil es zu Konkurrenz und damit Akzeptanzproblemen kommen könnte: wo fängt Bedürftigkeit an, wo hört sie auf? Auch stellt sich hier die Frage, ob wirklich alle Bedürftigen Transferleistungen beziehen.
2. Die zweite Alternative greift ein Konzept auf, das bereits aus der ökologischen Steuerreform bekannt ist: die Senkung der Lohnnebenkosten aus den Einnahmen. Und auch die großen Nachteile – vor allem aus der Genderperspektive – sind daraus bekannt: Es profitieren ausschließlich Erwerbstätige und gerade viele Einkommensschwache (Renter\*innen, erwerbslose Alleinerziehende etc.) nicht.

### **Pendler\*innenpauschale**

► Wie wird kompensiert:

- Ab dem 20. Kilometer Pendeldistanz wird jeder weitere km mit 2,1 Cent/km bezuschusst (das entspricht einer Erhöhung von 30 auf 35 Cent/km Pendlerpauschale)
- Für Geringverdiener\*innen (unterhalb der Grundfreibetrages): Mobilitätsprämie von 4,9 Cent ab km 21 des Arbeitsweges

Ab dem 20. Kilometer Pendeldistanz eines Haushaltes wird jeder weitere Kilometer Arbeitsweg – unabhängig vom Transportmittel und vom Einkommen – mit 2,1 Cent je Kilometer bezuschusst. Dieser Zuschuss kompensiert genau den durch den höheren CO<sub>2</sub>-Preis bedingten Anstieg der Kraftstoffpreise für einen durchschnittlichen Verbrenner-Pkw. Ab dem 21. Kilometer Pendeldistanz entstehen damit keine Mehrkosten durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Die Regelung entspricht im Prinzip einer Fortsetzung der im Klimapaket 2019 beschlossenen Anhebung der Fernpendlerpauschale von 30 auf 35 Cent 2021 und 38 Cent 2024; im Klimapaket nimmt allerdings die Entlastung der Fernpendler mit steigendem Einkommen und Grenzsteuersatz zu, was in einer sozialen Schieflage resultiert. (MCC 2021, FEST, FÖS. 2021)

Die Daten legen nahe, dass es die gern in der Politik zitierte „ungedämmte Pendlerin“ mit Ölheizung, nur sehr selten gibt: „Selbst wenn man die Grenze bereits bei 20 Kilometer Anfahrtsweg zur Arbeit ansetzt, betrifft das im ärmsten Fünftel nur rund 120.000 Haushalte (...). Für diejenigen, die hier besonders getroffen werden, könnte man sicherlich eine sinnvolle Härtefallregelung entwickeln.“ (Pötter 2021)

Ein Blick auf das monatliche Nettoeinkommen zeigt den engen Zusammenhang zwischen der Höhe des Einkommens und der Entfernung zum Arbeitsweg: Je höher das Einkommen, desto höher ist der Anteil der Fernpendler/-innen. Auch finanziell muss man sich Pendeln leisten können. Gleiches gilt für den Bildungsgrad: Besser Gebildete legen häufiger weite Strecken zur Arbeit zurück. Auch Vollzeitbeschäftigte sind im Vergleich zu Teilzeitbeschäftigten häufiger Fernpendler/-innen. Frauen mit Kindern fahren seltener 25 und mehr Kilometer zur Arbeit als dies bei Kinderlosen der Fall ist. (Statistik kompakt NRW 2014)

Frauen pendeln eher über kürzere Distanz. Ein Grund dafür ist die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, die immer noch die Kinderbetreuung und den Haushalt den Frauen zuschreibt. Deshalb verzichten weibliche Beschäftigte häufiger zugunsten der Familie auf weiter entfernte Arbeitsplätze und beruflichen Aufstieg, während Männer für ihre Karriere häufiger längere Fahrten zur Arbeit in Kauf nehmen (DGB 2016). Im Ergebnis zeigt das: Pendlerpauschale kommt eher gutverdienenden (Männern) zugute.

## **Förderung der E-Mobilität (keine direkte Kompensation, vermittelt über den Kauf von E-Autos,)**

Die Förderung des Kaufs von E-Autos ist keine direkte Kompensation der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, sondern im Corona-Konjunkturpaket angelegt. Zuschüsse bei privat genutzten Ladesäulen und die Bereitstellung von Lade-Infrastruktur finden sich aber auch im Energie- und Klimafonds, der aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe gespeist wird.

- ▶ Gefördert wird
  - „Innovationsprämie“ beim Kauf von E-Autos und Plug-In-Hybriden (bis zu 10.000 € bis Ende 2020, 9.000 € bis Ende 2025)
  - Aufbau Ladeinfrastruktur und private Ladesäulen
  - Erhöhung Dienstwagenpauschale (private Nutzung von Dienstwagen)
- ▶ Wer kauft E-Autos
  - Anteil Neukauf Frauen E-Autos: 27,6% (alle PKWs: 36%)
  - Je höher der Preis, desto geringer der Frauenanteil (Tesla: 14,8%)
  - 59,7 % aller E-Neuzulassungen sind Dienstwagen (Plug-In Hybride: 70%)

### *Anteil Frauen – Männer mit Dienstwagen*

	Fachkräfte		Führungskräfte	
	w	m	w	m
<b>Bruttolistenpreis</b>	28.908 €	36.896 €	42.792 €	52.074 €
<b>Verbreitung</b>	3,21 %	12,12 %	27,40 %	49,33 %

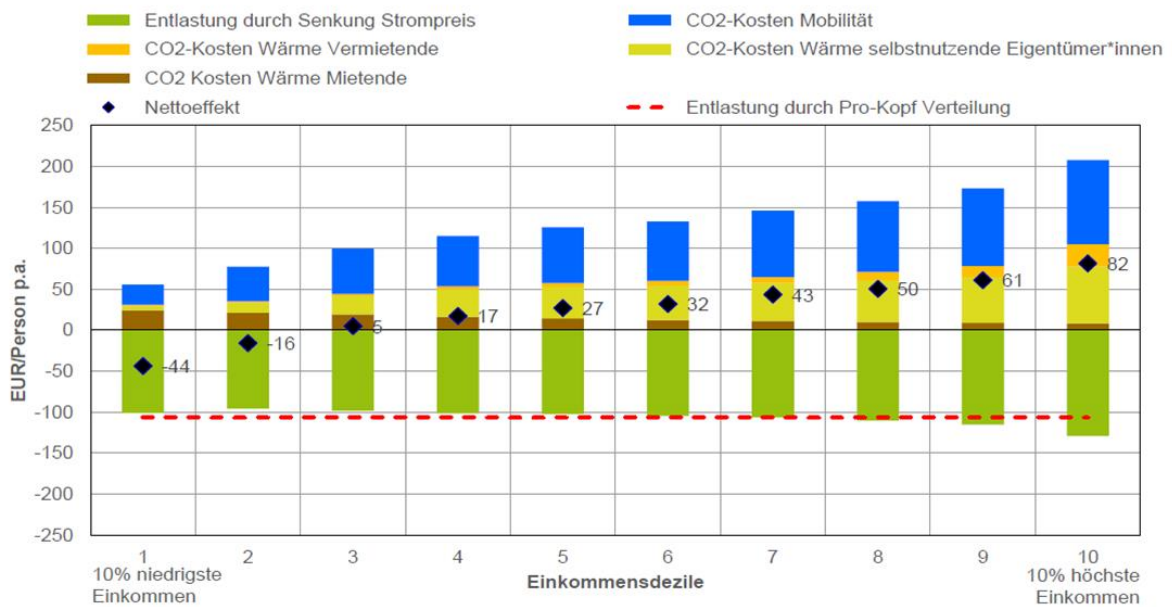
Quelle: Frey, Röhr 2020

Deutlich wird aus diesen Daten, dass die Förderung der E-Mobilität in ihrer jetzigen Form sich tendenziell an eher Gutverdienende (Männer) orientiert (Deutsche Bank Research 2021). Dabei sind es eigentlich gerade diejenigen (Frauen, aber auch Kleinbetriebe im Handwerksbereich), die den PKW für kürzere Strecken benötigen die gut mit einem E-Auto durchgeführt werden können. Gefördert werden bereits E-Autos für soziale Einrichtungen, wie beispielsweise die ambulante Pflege. Eine sinnvolle Förderung, die weiter ausgebaut werden sollte.

### **Fazit aus der Bewertung der Kompensationsmodelle**

Die Verteilungswirkungen der verschiedenen Rückverteilungsmodelle hat das Öko-Institut ausgerechnet. Die Grafik zeigt, dass die beiden unteren Einkommensdezile (Zehntel oder 10% der Bevölkerung) netto von den Modellen profitieren, je höher das Einkommen, desto höher auch die Mehrausgaben – die sich aber selbst bei einem CO<sub>2</sub>-Preis von 55 €/t CO<sub>2</sub> noch sehr moderat auswirken. Zu beachten ist bei der Grafik, dass diese auch eine Aufteilung der Mehrkosten für Wärme zwischen Mietenden und Vermietenden einschließt. Ob diese in der nächsten Legislaturperiode eingeführt wird, hängt von der Zusammensetzung der zukünftigen Regierungskoalition ab.

## Verteilungswirkungen CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit Rückverteilung (2025, CO<sub>2</sub>-Preis 55 €/t)



Quelle: Schumacher, Cludius 2021

Aus Genderperspektive kann konstatiert werden, dass die Pro-Kopf-Rückverteilung der Einnahmen die gerechteste Lösung ist – das gilt auch allgemeiner für die sozialen Wirkungen. Alle anderen Lösungen tendieren dazu, diejenigen zu belohnen, die aktuell viel CO<sub>2</sub>-emittieren, während diejenigen, die wenig emittieren, weitgehend leer ausgehen.

### Handlungsperspektiven

Was können wir (aktuell) tun? Der aktuelle Bundestagswahlkampf und die folgenden Koalitionsverhandlungen bieten die Chance, direkt auf die hier vorgestellten Ergebnisse zu reagieren. Sei es, in dem die jeweiligen Bundestagskandidat\*innen darauf angesprochen werden, oder durch eine Wahlentscheidung, die die Ergebnisse berücksichtigt, z.B. in dem darauf geachtet wird, dass die Pro-Kopf-Verteilung im Programm der zu wählenden Partei steht. Nach der Wahl ist es erforderlich dafür zu sorgen, dass das Thema Geschlechtergerechtigkeit in der Klimapolitik auf die Tagesordnung der Koalitionsverhandlungen kommt – unabhängig davon, wer mit wem verhandelt.

Grundlegende Forderungen, die dort auf die Tagesordnung gebracht werden sollten, wurden im Forschungsprojekt „interdependente Genderaspekte der Klimapolitik“ erarbeitet (Spitzner et al. 2020). Die Forderungen, die gerade von der Gender-AG der Klima-Allianz aufgegriffen und angepasst werden, beinhalten unter anderem

- ▶ Gender im Klimaschutzgesetz und Maßnahmenprogrammen zu verankern
- ▶ Genderkompetenz und -expertise in der Klimapolitik zu stärken
- ▶ Klimapolitische Vorhaben auf Geschlechtergerechtigkeit zu überprüfen
- ▶ Geschlechtergerechtigkeit bei der Ausschreibung und Förderung der Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen
- ▶ Sowie eine Ausrichtung der Klimaschutzpolitik auf gesellschaftliche und soziale Transformation

## Literatur

Alber, John, Martens, Röhr, Rückert-John, Tippe, Weller. 2018. Interdependente Genderaspekte der Bedürfnisfelder im urbanen Raum. Zwischenbericht: Systematische Literatur-Recherche und Auswertung (AP 1). Unveröffentlicht

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. 2019: Klimaschutzprogramm 2030. Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030. Berlin.

[https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutzprogramm\\_2030\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutzprogramm_2030_bf.pdf)

BMVI, infas. 2018. Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn. <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?blob=publicationFile>

Bundesregierung 2021. Verordnung über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage durch den nationalen Brennstoffemissionshandel. [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Gesetze/becv\\_vo\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Gesetze/becv_vo_bf.pdf)

Caritas. 2016. Energiearmut macht krank. In: Neue Caritas, Politik, Praxis, Forschung 2/2016.

<https://www.caritas.de/neue-caritas/heftarchiv/jahrgang2016/artikel/energiearmut-macht-krank>

Deutsche Bank Research / Heymann, Knuth. 2021. Vorfahrt der E-Mobilität vom Staat teuer erkaufte.

Deutschland Monitor. Deutsche Bank Research (Hg). Frankfurt am Main. [https://www.dbresearch.de/PROD/RPS\\_DE-PROD/PROD0000000000519520/Vorfahrt\\_der\\_E-Mobilit%C3%A4t\\_vom\\_Staat\\_teuer\\_erkaufte.PDF](https://www.dbresearch.de/PROD/RPS_DE-PROD/PROD0000000000519520/Vorfahrt_der_E-Mobilit%C3%A4t_vom_Staat_teuer_erkaufte.PDF)

DGB. 2016: Mobilität in der Arbeitswelt: Immer mehr Pendler, immer größere Distanzen. Arbeitsmarkt aktuell. Berlin. <file:///C:/Users/ulrik/AppData/Local/Temp/arbeitsmarkt-aktuell-2-2016-Mobilitaet-in-der-Arbeitswelt-Immer-mehr-Pendler-immer-groessere-Distanzen.pdf>

EEB, WECF. 2021. Why the European Green Deal needs ecofeminism. Moving from gender-blind to gender-transformative environmental policies. Report. <https://mk0eeborgicuyptuf7e.kinstacdn.com/wp-content/uploads/2021/07/Report-16.pdf>

FEST, FÖS. 2021. Sozialverträgliche Kompensation der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehr.

[https://foes.de/publikationen/2021/2021-08\\_FOES-FEST\\_sozialvertraegliche-CO2-Bepreisung-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2021/2021-08_FOES-FEST_sozialvertraegliche-CO2-Bepreisung-Verkehr.pdf)

Frey, Röhr 2020. Das Konjunkturpaket zur Überwindung der Corona-Krise aus Geschlechter- und Klimaperspektive. genanet/GenderCC (Hg.). Berlin. [https://www.genanet.de/fileadmin/user\\_upload/dokumente/Themen/Corona/20200910-GIA-Konjunkturpaket.pdf](https://www.genanet.de/fileadmin/user_upload/dokumente/Themen/Corona/20200910-GIA-Konjunkturpaket.pdf)

Großmann. 2017. Energiearmut als multiple Deprivation vor dem Hintergrund diskriminierender Systeme. In: Großmann, Schaffrin, Smigiel (Hg.). Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa. Wiesbaden: Springer VS, 55–78

Information und Technik Nordrhein-Westfalen. 2014. Der Weg zur Arbeit – kurzer Sprung oder lange Reise? Pendlermobilität im Jahr 2012. Statistik kompakt NRW 2014. Düsseldorf. [https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/NWAusgabe\\_derivate\\_00000071/Z259201403\\_A.pdf](https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/NWAusgabe_derivate_00000071/Z259201403_A.pdf)

MCC / Kalkuhl, Knopf, Edenhofer. 2021. CO<sub>2</sub>-Bepreisung: Mehr Klimaschutz mit mehr Gerechtigkeit. MCC-Arbeitspapier. Berlin [https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18\\_MCC\\_Publications/2021\\_MCC\\_Klimaschutz\\_mit\\_mehr\\_Gerechtigkeit.pdf](https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18_MCC_Publications/2021_MCC_Klimaschutz_mit_mehr_Gerechtigkeit.pdf)

Öko-Institut / Matthes, Schumacher, Blanck, Cludius, Hermann, Kreye, Loreck. 2021. CO<sub>2</sub>-Bepreisung und die Reform der Steuern und Umlagen auf Strom: Die Umfinanzierung der Umlage des Erneuerbare-Energien-Gesetzes. Berlin. [https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/CO2-Bepreisung\\_und\\_die\\_Reform\\_der\\_Steuern.pdf](https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/CO2-Bepreisung_und_die_Reform_der_Steuern.pdf)

Pötter. 2021. Die Armen zahlen drauf. taz 22.8.21: 5. <https://taz.de/Kosten-von-Klimapolitik/?s=Die+Armen+zahlen+drauf/>

Röhr, Alber, Göldner. 2018. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse. Zwischenbericht. UBA-Texte 23/2018. Umweltbundesamt (Hg.) Dessau-Roßlau. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-03-15\\_texte\\_23-2018\\_gender-klima.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-03-15_texte_23-2018_gender-klima.pdf)

Schumacher, Cludius. 2021. Lebensrealitäten unter der Lupe: Kurztrip in die Welt einkommensschwacher Haushalte. Präsentation Workshop Aktionsbündnis Klimaschutz ‚Konsequente Klimaschutzpolitik: Sozial gerecht und gesellschaftlich getragen‘ am, 15.06.2021. Unveröffentlicht

Spitzner, Röhr, Hummel, Alber, Stieß. 2020. Interdependente Aspekte der Klimapolitik-Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Umweltbundesamt (Hg.). UBA Texte 30/2020. Dessau-Roßlau. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-06\\_texte\\_30-2020\\_genderaspekte-klimapolitik.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-06_texte_30-2020_genderaspekte-klimapolitik.pdf)

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB) (Hg.). 2021. Datenreport 2021. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Bonn. <https://www.destatis.de/DE/Service/Statistik-Campus/Datenreport/Downloads/datenreport-2021.html>

UBA / Matthey, Bünger. 2020: Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten. Kostensätze Stand 12/2020. Umweltbundesamt (Hg.) Dessau-Roßlau. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21\\_methodenkonvention\\_3\\_1\\_kostensaetze.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21_methodenkonvention_3_1_kostensaetze.pdf)

## Kontakt

Ulrike Röhr  
genanet – Gender | Umwelt | Nachhaltigkeit  
c/o GenderCC – Women for Climate Justice e.V.  
Anklamer Str. 38  
10115 Berlin  
[www.genanet.de](http://www.genanet.de) | [www.gendercc.net](http://www.gendercc.net)  
[roehr@genanet.de](mailto:roehr@genanet.de) | [u.roehr@gendercc.net](mailto:u.roehr@gendercc.net)  
Berlin, September 2021