Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieforschung und Cleantech

Schlussbericht vom 15.10.2026

WahrVel: Verteilungswirkung von energiepolitischen Instrumenten: Wahrnehmung und Präferenzen



Quelle: Marina Bräm (viz.-bybraem).

UNIVERSITÄT LUZERN

INTERFACE

Schafft Wissen | Entre science et pratique

Datum: 15. Oktober 2026

Ort: Bern

Subventionsgeberin:
Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieforschung und Cleantech
CH-3003 Bern
www.bfe.admin.ch

Subventionsempfänger/innen:
Universität Luzern
Frohburgstrasse 3, 6002 Luzern
www.unilu.ch

Interface Politikstudien Forschung Beratung AG
Seidenhofstrasse 12, 6003 Luzern
https://www.interface-pol.ch/

Autor/in:
Andreas Balthasar, Universität Luzern, andreas.balthasar@unilu.ch
Oliver Prinzing, Universität Luzern, oliver.prinzing@unilu.ch
Amadea Tschannen, Interface Politikstudien Forschung Beratung AG, tschannen@interface-pol.ch
Aline Hänggli, Interface Politikstudien Forschung Beratung AG, haenggli@interface-pol.ch

BFE-Projektbegleitung:
Anne-Kathrin Faust, anne-kathrin.faust@bfe.admin.ch

BFE-Vertragsnummer: SI/502526-01

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autoren/-innen dieses Berichts verantwortlich.

Zusammenfassung

Das Ziel dieses Forschungsprojekts besteht darin, die Wahrnehmung der Fairness von energie- und klimapolitischen Lenkungsabgaben in der Schweiz zu untersuchen. Im Zentrum steht die Frage, wie solche Abgaben ausgestaltet werden können, damit die daraus resultierenden Verteilungswirkungen von der Schweizer Bevölkerung als fair beurteilt werden. Analysiert werden insbesondere unterschiedliche sektorielle Abgaben sowie verschiedene Formen der Rückverteilung der Einnahmen. Das Projekt kombiniert quantitative Bevölkerungsbefragungen mit qualitativen Fokusgruppen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Beurteilung der Bevölkerung nicht allein von der finanziellen Rückverteilung abhängt. Entscheidend ist, ob Rückverteilungen selbst als wirksam und fair wahrgenommen werden, ob sie keine starken Ungleichheiten zwischen Bevölkerungsgruppen erzeugen und inwiefern neue Abgaben an die bestehende CO_2-Abgabe anschliesst.

Résumé

Ce projet de recherche vise à examiner l'équité perçue des taxes d'incitation en matière de politique énergétique et climatique en Suisse. Il cherche à déterminer comment ces taxes peuvent être conçues afin que leurs effets distributifs soient jugés équitables par la population suisse. L'analyse porte en particulier sur différents types de taxes sectorielles ainsi que sur diverses modalités de redistribution des recettes. Le projet combine des enquêtes quantitatives auprès de la population et des groupes de discussion qualitatifs. Les résultats montrent que l'évaluation de la population ne dépend pas uniquement de la redistribution financière des recettes. Ce qui est déterminant, c'est que cette redistribution soit elle-même perçue comme efficace et équitable, qu'elle n'entraîne pas de fortes inégalités entre les groupes de population et que les nouvelles taxes s'inscrivent dans la continuité de la taxe existante sur le CO_2.

Summary

The aim of this research project is to investigate fairness perceptions of energy and climate policy pricing instruments in Switzerland. The project focuses on how such pricing policies can be designed so that their distributional effects are perceived as fair by the Swiss population. Particular attention is paid to different sectoral pricing instruments and various approaches to recycling the tax revenues. The project combines quantitative population surveys with qualitative focus groups. The findings show that public evaluations of policies do not depend solely on the financial redistribution of revenues. Rather, what matters is whether revenue recycling itself is perceived as effective and fair, whether it avoids creating substantial inequalities between population groups, and the extent to which new pricing instruments build on the existing Swiss CO_2 levy.

Take-home messages

- Die wahrgenommene Fairness bezeichnet die subjektive Beurteilung, ob die Verteilungswirkungen einer Lenkungsabgabe als gerecht empfunden werden. Sie ist ein wichtiger Faktor bei der politischen Beurteilung solcher Instrumente. Sie hängt stark davon ab, ob die resultierenden Verteilungswirkungen sichtbare finanzielle Ungleichheiten in der Bevölkerung hervorrufen. Besonders relevant ist die eigene Betroffenheit im Vergleich zu der anderer Haushalte. Weniger wichtig ist die sektorielle Unterscheidung: Für die Wahrnehmung der Fairness ist die Frage, ob die Ungleichheit aufgrund von Brennstoff- oder Treibstoffabgaben oder von Flugticketabgaben hervorgerufen wird, von geringer Bedeutung.
- Bürger/-innen wenden unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien an zwischen der Verteilung von Kosten und der Rückverteilung der Einnahmen aus Lenkungsabgaben. Während auf der Kostenseite insbesondere die Verursachergerechtigkeit im Vordergrund steht, zeigt sich auf Rückverteilungsseite ein Konflikt zwischen verursachergerechten beziehungsweise gezielt kompensierenden Rückverteilungen und gleichmässigen Rückverteilungen. Rückverteilungen werden sowohl daran gemessen, ob sie vulnerable Bevölkerungsgruppen schützen, als auch daran, ob sie als wirksam wahrgenommen werden und ob die daraus resultierende monetäre Verteilung das Prinzip der Verursachergerechtigkeit nicht verletzt. Eine gleichmässige Rückverteilung (wie sie heute bei der CO_2-Abgabe praktiziert wird) wird nur von einer Minderheit bevorzugt. Sie erhöht die Wahrnehmung der Fairness der Abgabe nur begrenzt.
- Entscheidend für die Beurteilung der Fairness von Lenkungsabgaben ist, ob sie als wirksam, nachvollziehbar und klimapolitisch sinnvoll wahrgenommen werden. Rückverteilungen, die mit klar erkennbaren energie- und klimapolitischen Zielen verknüpft sind (*zweckgebundene Rückverteilung*) unterstützen diese Wahrnehmung eher als reine finanzielle Ausgleichszahlungen. Rückverteilungen sollten daher nicht primär als Kompensation finanzieller Nachteile zugunsten vulnerabler Gruppen kommuniziert werden, sondern als Beitrag zur Erreichung energie- und klimapolitischer Ziele.
- Die bereits bestehende CO_2-Abgabe prägt die Beurteilung neuer Lenkungsabgaben massgeblich. Diese werden nicht isoliert bewertet, sondern relativ zum Status quo. Politisch eher links orientierte Personen befürworten eine ambitioniertere Lenkungsabgabe, wenn sie über die bestehende Abgabe informiert werden. Hingegen neigen politisch eher rechtsorientierte Personen stärker dazu, neue oder alternative Lenkungsabgaben kritisch zu hinterfragen oder einen Rückbau zu befürworten. Neue Politikvorschläge werden somit nicht isoliert, sondern stets im Verhältnis zum bestehenden politischen Status quo beurteilt und sollten entsprechend kommuniziert werden.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **3**

Résumé **4**

Summary **5**

Take-home messages **6**

Inhaltsverzeichnis **7**

1 Einleitung **9**

1.1 Ausgangslage und Hintergrund 9

1.1 Motivation des Projektes 9

1.2 Projektziele 10

2 Vorgehen und Methode **11**

2.1.1 Quantitatives Vorgehen 11

2.1.2 Qualitatives Vorgehen 11

2.1.3 Gespräche mit Experten/-innen 12

3 Ergebnisse und Diskussion **13**

3.1 Zusammenfassung: Rückverteilungen unterliegen selbst normativer Fairness-Beurteilung 13

3.1.1 Ausgangslage 13

3.1.2 Vorgehen 13

3.1.3 Zentrale Erkenntnisse 14

3.1.4 Policy Implications 15

3.2 Zusammenfassung: Ungleichheitsaversion beeinflusst Fairness-Wahrnehmung unabhängig von der Abgabe 16

3.2.1 Ausgangslage 16

3.2.2 Vorgehen 16

3.2.3 Zentrale Erkenntnisse 17

3.2.4 Policy Implications 18

3.3 Zusammenfassung: Bestehende Lenkungsabgaben beeinflussen Beurteilung von Rückverteilung und Wahrnehmung neuer Abgaben 19

3.3.1 Ausgangslage 19

3.3.2 Vorgehen 19

3.3.3 Zentrale Erkenntnisse 20

3.3.4 Policy Implications 21

3.4 Zusammenfassung: Wahrnehmung der Fairness hängt von Handlungsfähigkeit ab 22

3.4.1 Ausgangslage 22

3.4.2 Vorgehen 22

3.4.3 Zentrale Erkenntnisse 22

3.4.4 Policy Implications 23
3.5 Policy Report: Wie kann eine Lenkungsabgabe in der Schweiz umgesetzt werden? 25
4 Schlussfolgerungen und Fazit 26
5 Ausblick und zukünftige Umsetzung 28
6 Nationale und internationale Zusammenarbeit 29
7 Publikationen 30
8 Literaturverzeichnis 31

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Hintergrund

Die politische und wissenschaftliche Debatte über die Ausgestaltung wirksamer klimapolitischer Instrumente beschäftigt sich seit Jahren mit der Frage, weshalb insbesondere Lenkungsabgaben häufig auf politischen Widerstand stossen (Stadelmann-Steffen und Dermont 2018). Dabei wird argumentiert, dass nicht allein die Höhe der finanziellen Belastung entscheidend ist, sondern auch die Wahrnehmung der Fairness der daraus resultierenden Verteilungswirkungen (Bergquist u. a. 2022).

Das vorliegende Projekt untersucht die Einflussfaktoren auf die Beurteilung der Fairness von Lenkungsabgaben durch die Bevölkerung. Der Fokus liegt auf der Frage, wie die Fairness von Lenkungsabgaben in Abhängigkeit von der persönlichen Betroffenheit, der Ausgestaltung der Rückverteilungsmechanismen sowie den bestehenden energiepolitischen Rahmenbedingungen wahrgenommen wird. Auch wird untersucht, wie unterschiedliche Gerechtigkeitsvorstellungen, sichtbare Verteilungswirkungen und die bestehende CO_2-Abgabe die Beurteilung neuer oder alternativer Lenkungsabgaben beeinflussen.

Das Projekt wird von mehreren Forschungslücken motiviert. Erstens ist bislang nur begrenzt bekannt, wie Bürger/-innen die Verteilungswirkungen von Lenkungsabgaben konkret bewerten und welche Rolle dabei relative Ungleichheiten spielen. In weiten Teilen der Forschung wird Fairnesswahrnehmung primär als Korrelat politischer Akzeptanz konzipiert, ohne sie methodisch differenziert zu betrachten (Bergquist u. a. 2022). Zweitens konzentriert sich die bisherige Forschung häufig auf Rückverteilungen als zentrales Instrument zur Verbesserung der Fairnessbeurteilung. Sie beschränkt sich jedoch auf eine rein finanzielle Konzeption der Rückverteilungseffekte (Maestre-Andrés u. a. 2019). Drittens lässt die bisherige Forschung offen, wie bestehende energie- und klimapolitische Lenkungsabgaben die Wahrnehmung neuer Abgaben dieser Art prägen und welche Konsequenzen sich daraus für die Ausgestaltung und Kommunikation zukünftiger Lenkungsabgaben ergeben (Pierson 1993).

1.1 Motivation des Projektes

Das übergeordnete Ziel dieses Projekts besteht darin, die Einflussfaktoren auf die Wahrnehmung der Fairness energie- und klimapolitischer Lenkungsabgaben in der Schweiz zu untersuchen. Im Zentrum steht die Frage, wie Lenkungsabgaben und Rückverteilungsmechanismen ausgestaltet werden können, damit die daraus resultierenden Verteilungswirkungen von der Bevölkerung als fair und akzeptabel beurteilt werden.
Ein erster Schwerpunkt des Projekts liegt auf der Untersuchung individueller Vorstellungen von Kosten- und Rückverteilungen. Dabei wird analysiert, welche normativen Vorstellungen Bürger/-innen anwenden und inwiefern sich diese unterscheiden. Aufbauend auf einem multidimensionalen Verständnis von Fairness entlang der Dimensionen der Verteilungs-, Anerkennungs- und Verfahrensgerechtigkeit zielt das Projekt darauf ab, unterschiedliche Muster der Fairnessbeurteilung in der Bevölkerung zu identifizieren und Subgruppen mit vergleichbaren Mustern zu erkennen.
Ein zweiter Schwerpunkt des Projekts liegt auf der Analyse der Effekte unterschiedlicher Ausgestaltungen von Rückverteilungsmechanismen sowie sektorspezifischen Lenkungsabgaben auf die Beurteilung der Fairness. Dabei untersucht das Projekt empirisch, wie verschiedene Politikdesigns von der Bevölkerung beurteilt werden und welche Gestaltungselemente als besonders fair wahrgenommen werden.

Ein dritter Schwerpunkt liegt auf der Analyse kontextueller Einflussfaktoren. Das Projekt untersucht, wie die bestehende CO_2-Abgabe die Wahrnehmung und Bewertung einer neuen oder alternativen Lenkungsabgabe beeinflusst. Dabei legt es dar, inwiefern bestehende Lenkungsabgaben als Referenzpunkte für politische Präferenzen und die Beurteilung alternativer Politikdesigns dienen. Methodisch kombiniert das Projekt quantitative Bevölkerungsbefragungen mit qualitativen Ansätzen. Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die Entwicklung und Durchführung von drei unterschiedlichen Umfrageexperimenten. Hierzu wurden zwei bevölkerungsrepräsentative Befragungen in der Schweiz durchgeführt, die detaillierte Informationen zu politischen Einstellungen, Fairnessvorstellungen, individueller Betroffenheit sowie zur Bewertung unterschiedlicher Politikdesigns erhoben. Ergänzend wurden drei Expertengespräche und sechs Fokusgruppen mit Bürger/-innen durchgeführt, um vertiefte Einsichten in die Fairnessvorstellungen und Argumentationsmuster der Teilnehmenden zu gewinnen.

1.2 Projektziele

Die übergeordneten Ziele dieses Projekts bestehen darin, (a) die Wahrnehmung der Fairness von energie- und klimapolitischen Lenkungsabgaben in der Schweiz empirisch zu analysieren und (b) die Implikationen dieser Fairnesswahrnehmungen für die Ausgestaltung und Kommunikation zukünftiger energie- und klimapolitischer Instrumente aufzuzeigen. Zur Erreichung dieser Ziele wurden vier miteinander verbundene Forschungsfragen definiert:

(1) Welche Fairnessvorstellungen prägen die Bewertung der Verteilung der Kosten und der Rückverteilung von Einnahmen aus Lenkungsabgaben? Wie unterscheiden sich diese und welche Subgruppen mit unterschiedlichen Fairnessorientierungen lassen sich in der Bevölkerung identifizieren?

(2) Wie beeinflussen wahrgenommene Ungleichheiten zwischen Bevölkerungsgruppen die Beurteilung der Fairness von Lenkungsabgaben und Rückverteilungen? Welche Rolle spielt dabei die eigene Betroffenheit im Vergleich zur Betroffenheit anderer Haushalte?

(3) Welche Rolle spielen bestehende energie- und klimapolitische Instrumente bei der Wahrnehmung und Bewertung neuer bzw. alternativer Lenkungsabgaben? Wie beeinflussen sie die Beurteilung von Rückverteilungen?

(4) Wie argumentieren Bürger/-innen über Rückverteilungen von Einnahmen aus Lenkungsabgaben? Welche Vorstellungen von Fairness wenden sie dabei an?

Die Ergebnisse des Projekts liefern Erkenntnisse für die Ausgestaltung und Kommunikation zukünftiger energie- und klimapolitischer Lenkungsabgaben in der Schweiz. Insbesondere zeigen sie auf, wie sie gestaltet werden können, damit ihre Verteilungswirkungen als fair, nachvollziehbar und wirksam beurteilt werden können.

2 Vorgehen und Methode

Das Projekt verfolgt einen Mixed-Methods-Ansatz, der quantitative und qualitative Verfahren systematisch kombiniert. Ziel dieser methodischen Triangulation ist es, sowohl kausale Effekte als auch tiefergehende Deutungsmuster und Wahrnehmungen zu erfassen und gegenseitig zu validieren. Im Projekt wurden die folgenden Erhebungen durchgeführt:

- Zwei quantitative Bevölkerungsbefragungen mit eingebetteten Experimenten
- Qualitativen Erhebungen, insbesondere Fokusgruppen mit Bürger/-innen
- Expertengespräche zur Validierung der Ergebnisse und Herleitung politischer Handlungsempfehlungen

2.1.1 Quantitatives Vorgehen

Die Datenerhebung basierte auf zwei repräsentativen Bevölkerungsbefragungen der Schweizer Bevölkerung. Die Adressen für die Befragung wurden vom Bundesamt für Statistik bezogen, welches eine zufällige Stichprobe der erwachsenen deutsch- und französischsprachigen Wohnbevölkerung ziehen konnte. Die Bevölkerungsbefragungen wurden online durchgeführt. Auf Grundlage der Bevölkerungsbefragungen wurden insgesamt drei wissenschaftliche Artikel verfasst, welche in Kapitel 3 näher beschrieben werden.

Artikel	Befragungswelle	Experiment	Stichprobe	Rücklauf
I «Fairness Across Stages»	Frühjahr 2025	Framing Experiment	4496	692 (15%)
II „Difficult to be Fair“	Frühjahr 2024	Faktorielles Experiment	4226	770 (18%)
III «Existing Policies»	Frühjahr 2025	Diskretes Entscheidungsexperiment	4496	800 (19%)

Artikel II basiert auf der Bevölkerungsbefragung 2024 von rund 4'200 Bürgern/-innen. Artikel I und III basieren auf der Bevölkerungsbefragung, die im Frühjahr 2025 unter rund 4'500 Personen durchgeführt wurde. Aufgrund unterschiedlicher Anforderungen an die Datenanalyse (nur vollständige Antworten pro Experiment wurden in die Analyse miteingeschlossen) unterscheidet sich der Rücklauf jedoch leicht.

2.1.2 Qualitatives Vorgehen

Qualitativ wurden sechs Fokusgruppen mit insgesamt 29 Teilnehmenden aus der Schweiz durchgeführt. Die Gruppen wurden homogen entlang der folgenden Merkmale zusammengesetzt, um unterschiedliche Perspektiven vergleichbar zu machen: Sprachregion (deutsch- oder französischsprachig), politische Orientierung (links oder rechts) sowie Einstellungen zur Umweltpolitik (Misoch 2019). Letztere wurden über mehrere vorgängig erhobene Frageitems operationalisiert, etwa zur Verantwortung der Schweiz beim Klimaschutz, zum Vertrauen in politische Akteure, zur wahrgenommenen Wirksamkeit von Lenkungsabgaben und zur Unterstützung der bestehenden Schweizer CO_2-Abgabe. Die Teilnehmenden wurden über die Bevölkerungsbefragung 2025 rekrutiert.

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammenstellung der sechs Gruppen anhand wichtiger Merkmale.

Variable/Gruppe	1	2	3	4	5	6	Gesamt
Gesamt	4	3	5	6	6	5	29
Geschlecht - Frauen	1 (25%)	1 (33%)	2 (40%)	1 (17%)	4 (67%)	1 (20%)	10 (34%
Alter-Durchschnitt	44 (14)	44 (19)	50 (18)	52 (17)	52 (16)	42 (19)	18 (16)
Ausbildung – Universitätsabschluss	2 (50%)	1 (33%)	3 (60%)	1 (17%)	4 (67%)	5 (100%)	16 (56%)
Einkommen – höher als CHF 12'001	0 (0%)	2 (67%)	1 (20%)	2 (33%)	1 (17%)	0 (0%)	6 (21%)
Politische Einstellung	Eher links	Eher rechts	Eher links	Eher rechts	Kombiniert	Kombiniert	
Klimapolitische Einstellung	Eher hoch	Eher hoch	Eher tief	Eher tief	Eher hoch	Eher tief	

2.1.3 Gespräche mit Experten/-innen

Es wurden zwei explorative Gespräche mit kantonalen Vertreterinnen und Vertretern geführt. Ziel dieser Gespräche war es, die wissenschaftlichen Ergebnisse aus kantonaler Sicht zu validieren und zu ergänzen. Anschliessend wurden drei Expertengespräche mit Vertretern kantonaler Stellen und kantonsübergreifender Gremien durchgeführt: Jeweils ein Experte für den Sektor Mobilität und Sektor Gebäude sowie ein Experte zum Thema Klimapolitik im Allgemeinen. Ziel dieser Gespräche war, die Relevanz und Potenziale für Lenkungsabgaben auf kantonaler Ebene zu erfassen sowie Einschätzungen zu zentralen Ausgestaltungselementen wie der Abgabehöhe, dem Abgabeobjekt und der Rückverteilung zu diskutieren. Die Ergebnisse wurden in einem Policy Report verschriftlicht.[1]

[1] Vgl. Tschannen, A.; Hänggli, A.; Prinzing, O.; Balthasar, A. (2026): Lenkungsabgaben in der Klimapolitik: Von der Absicht zu einer fairen Umsetzung, Policy Report, Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern.

3 Ergebnisse und Diskussion

3.1 Zusammenfassung: Rückverteilungen unterliegen selbst normativer Fairness-Beurteilung

Die folgenden Erkenntnisse stammen aus dem folgenden Artikel:

Prinzing, Oliver. "Fairness across policy stages: How citizens evaluate costs and redistributions in carbon taxation." *Energy Research & Social Science* 138 (2026): 104806.https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221462962600277X

3.1.1 Ausgangslage

Die Literatur zur Beurteilung von Lenkungsabgaben räumt der Verwendung der Einnahmen eine zentrale Bedeutung zu. Insbesondere gilt die Rückverteilung häufig als wirksames Instrument, um wahrgenommene oder objektive Nachteile auszugleichen und damit die Zustimmung in der Bevölkerung zu erhöhen (Beiser-McGrath und Bernauer 2019). Entsprechend dominieren in der bisherigen Forschung Ansätze, die Rückverteilungsmechanismen primär instrumentell verstehen, indem sie regressive Effekte abschwächen oder Kosten-Nutzen-Abwägungen verbessern (Maestre-Andrés u. a. 2019).
Der Artikel greift diese Perspektive kritisch auf. Er geht davon aus, dass Rückverteilungen nicht nur instrumentell wirken, sondern auch Gegenstand von Fairnessbeurteilungen sind. Aufbauend auf der Gerechtigkeitsforschung wird argumentiert, dass Bürger/-innen Kosten und Rückverteilungen normativ unterschiedlich bewerten und dabei spezifische Erwartungen an faire Verteilungsregeln haben (Tornblom und Jonsson 1985; Kahneman u. a. 1991). Rückverteilungen führen somit nicht automatisch zu einer besseren Beurteilung von Lenkungsabgaben, sondern werden danach beurteilt, ob sie selbst als gerecht im Sinne dieser Prinzipien wahrgenommen werden. Daraus folgt, dass sich die Wirkung von Rückverteilungsmechanismen nur verstehen lässt, wenn man die zugrunde liegenden Fairnesskonzepte systematisch berücksichtigt.

3.1.2 Vorgehen

Zur Untersuchung dieser Fragestellung wurde ein Framing-Experiment eingesetzt, das es ermöglicht, verschiedene Fairnessbeurteilungen systematisch zu erfassen. Zentral war dabei die analytische Trennung zwischen der Belastungsseite (Wer trägt die Kosten?) und der Rückverteilungsseite (Wer erhält eine Rückverteilung?). Diese Unterscheidung ermöglichte es, Fairnessurteile nicht als eindimensionale Bewertung zu behandeln. Die Befragten wurden randomisiert in zwei experimentelle Gruppen (Belastungs- und Rückverteilungsgruppen) eingeteilt. Danach wurden sie mit Fairnessaussagen zu den Ausgestaltungsmerkmalen konfrontiert, die verschiedene Gerechtigkeitsdimensionen und -prinzipien im Zusammenhang mit Lenkungsabgaben abbilden. Diese orientierten sich an einem etablierten Konzept der Gerechtigkeitsforschung in der Energie- und Klimapolitik und umfassen insbesondere Dimensionen der distributiven Gerechtigkeit, der prozeduralen Gerechtigkeit sowie der Anerkennungsgerechtigkeit (Sovacool u. a. 2015; Jenkins u. a. 2016). Die Analyse erfolgt mittels explorativer Faktoren- und Clusteranalysen. Die Befragten bewerteten diese Aussagen sowohl auf standardisierten Skalen als auch in Form von Rangordnungen, wodurch sich sowohl die absolute Zustimmung als auch die relative Gewichtung einzelner Fairnessprinzipien erfassen lassen (Moors u. a. 2016).

3.1.3 Zentrale Erkenntnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass Bürger/-innen unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien auf die Kosten- und Rückverteilungsseite von Lenkungsabgaben anwenden. Sowohl bei der Kostenverteilung als auch bei der Rückverteilung der Einnahmen lassen sich unterschiedliche Fairnessmuster erkennen. Ein zentrales Muster orientiert sich am Prinzip der *Verursachergerechtigkeit*: Personen mit hohen Emissionen sollen stärker belastet beziehungsweise weniger stark entlastet werden.
Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass diese Präferenz je nach Fokus auf Kostenverteilung oder Rückverteilung durch weitere Prinzipien ergänzt und teilweise relativiert wird. Die Analysen verdeutlichen, dass sich die zentralen Fairnesskonflikte zwischen der Kosten- und Rückverteilungsseite unterscheiden. Bei der Kostenverteilung steht vor allem die Frage im Zentrum, inwiefern verursachergerechte Belastungen durch den Schutz vulnerabler Gruppen begrenzt werden sollen. Dabei werden insbesondere einkommensschwache Haushalte sowie Personen mit eingeschränkten Ausweichmöglichkeiten (Mietende und die Landbevölkerung) als schützenswerte Gruppen wahrgenommen. Auf der Seite der Rückverteilung verschiebt sich der Fokus: Während die Mehrheit der Bevölkerung gezielte Kompensationen bevorzugt, die zudem verursachergerecht sein sollen, beurteilen andere gleichmässige Rückverteilungen als fairer.
Die folgende Darstellung fasst die zentralen Befunde des Artikels zusammen.

Gerechtigkeitsdimension	Kostenverteilung	Rückverteilung
Verteilung	Hohe Zustimmung zu Verursachergerechtigkeit in der gesamten Bevölkerung	Eine Mehrheit der Befragten (81%) befürwortet eine verursachergerechte Rückverteilung. Eine Minderheit (19%) spricht sich für gleichmässige Rückverteilungen aus.
Prozedural	Hohe Zustimmung zu Inklusion in Entscheidprozess in der gesamten Bevölkerung	Hohe Zustimmung zu Inklusion in Entscheidprozess in der gesamten Bevölkerung
Anerkennend	Eine Mehrheit der Befragten (79%) befürwortet eine differenzierte Kostenverteilung, bei der vulnerable Personen (Tiefe Einkommen, Mietende, Landbevölkerung) weniger Kosten haben.	Eine Mehrheit der Befragten (81%) befürwortet, eine differenzierte Rückverteilung, bei der vulnerablen Personen (tiefe Einkommen, Mietende, Landbevölkerung) höhere Rückverteilungen erhalten.

Die Unterschiede der durch das Clusterverfahren identifizierten Gruppen lassen sich weniger durch soziodemografische oder Verhaltensmerkmale, sondern stärker durch allgemeine politische Einstellungen und normative Grundhaltungen erklären. Die Ergebnisse deuten deshalb darauf hin, dass Fairnesswahrnehmungen gegenüber Lenkungsabgaben nicht primär aus monetären Interessen entstehen.
Die zentrale Erkenntnis des Artikels besteht darin, dass sich der zentrale normative Zielkonflikt zwischen Kostenverteilung und Rückverteilung unterscheidet. Während bei der Kostenverteilung insbesondere der Schutz vulnerabler Gruppen im Vordergrund steht, geht es bei der Rückverteilung stärker um die Abwägung zwischen einer gleichmässigen Rückverteilung und einer Rückverteilung nach dem Verursacherprinzip. Unterschiedliche Fairnessvorstellungen auf der Kosten- und der Rückverteilungsseite führen dazu, dass Rückverteilungen nicht automatisch als fair wahrgenommen

werden – selbst dann nicht, wenn sie finanzielle Ungleichheiten reduzieren. Dadurch entstehen Spannungen zwischen verschiedenen normativen Erwartungen, die die Gestaltung und die Kommunikation von Lenkungsabgaben erheblich erschweren.

3.1.4 Policy Implications

Die Ergebnisse haben wichtige Implikationen für die Gestaltung und Kommunikation von Lenkungsabgaben. Erstens zeigen sie, dass Rückverteilungen als integraler Bestandteil einer Lenkungsabgabe nicht per se zu einer positiveren Beurteilung des Instruments führen. Rückverteilungen sind selbst Gegenstand normativer Bewertungen und werden nicht allein anhand ihrer ökonomischen Wirkungen beurteilt. Entsprechend reicht es nicht aus, die Reduktion regressiver Effekte oder finanzielle Entlastungen von vulnerablen Gruppen hervorzuheben. Vielmehr müssen Rückverteilungen so ausgestaltet und kommuniziert werden, dass sie mit den jeweils relevanten Gerechtigkeitsvorstellungen der Bevölkerung in Einklang stehen. Als gerecht werden Rückverteilungen insbesondere dann wahrgenommen, wenn sie die klimapolitische Wirksamkeit der Abgabe unterstützen. Rückverteilungen, die dazu führen, dass Personen mit hohen Emissionen einen Teil ihrer zusätzlichen Kosten zurückerhalten und dadurch der finanzielle Anreiz zur Emissionsreduktion geschwächt wird, werden entsprechend kritisch beurteilt.
Weiter verdeutlichen die verschiedenen Fairnessprinzipien, die in der Bevölkerung zum Teil gleichzeitig zur Anwendung kommen, dass sich kein Rückverteilungsdesign entwickeln lässt, das von allen Bevölkerungsgruppen gleichzeitig als fair beurteilt wird. Die Ausgestaltung von Lenkungsabgaben steht damit vor einem grundlegenden Zielkonflikt zwischen konkurrierenden Gerechtigkeitsprinzipien. Je nach Kostenverteilung oder der Rückverteilung treten unterschiedliche normative Erwartungen in den Vordergrund. So lassen sich beispielsweise die Wahrnehmungen von Verursachergerechtigkeit, der Schutz vulnerabler Gruppen und eine finanzielle Gleichbehandlung nicht gleichzeitig vollständig verwirklichen. Die Ausgestaltung von Lenkungsabgaben erfordert deshalb eine bewusste Priorisierung dieser Prinzipien und eine transparente Kommunikation der damit verbundenen Zielkonflikte.

3.2 Zusammenfassung: Ungleichheitsaversion beeinflusst Fairness-Wahrnehmung unabhängig von der Abgabe

Die folgenden Erkenntnisse stammen aus dem Working Paper, das sich derzeit im Reviewprozess beim Journal *Ecological Economics* befindet.

Prinzing, Oliver, Andreas Balthasar, Aline Hänggli, und Amadea Tschannen. 2026. «Difficult to Be Fair. Inequality Aversion to Carbon Taxation». SSRN Scholarly Paper No. 6238042. Social Science Research Network, February 14. https://doi.org/10.2139/ssrn.6238042.

3.2.1 Ausgangslage

Das Working Paper adressiert eine zentrale Forschungslücke in der Literatur zur Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben. Bisherige Studien erklären die Beurteilung von Lenkungsabgaben typischerweise entweder über *egotrope Bewertungen*, bei denen die persönliche finanzielle Betroffenheit im Vordergrund steht, oder über *soziotrope Bewertungen*, die die gesellschaftlichen Verteilungswirkungen und deren Fairness thematisieren (Sommer u. a. 2022). Beide Perspektiven werden jedoch meist getrennt untersucht, obwohl anzunehmen ist, dass Bürger/-innen politische Massnahmen gleichzeitig mit den Auswirkungen auf ihre persönliche Situation und auf andere Personen beurteilen.
Das Working Paper greift deshalb Ansätze der Ungleichheitsaversion auf (Fehr und Schmidt 1999) und untersucht, wie unterschiedliche Formen von Ungleichheit die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben beeinflussen. Im Zentrum steht die Frage, wie Bürger/-innen auf Ungleichheiten zwischen der eigenen Situation und jener anderer Haushalte sowie auf gesellschaftliche Ungleichheiten zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen reagieren. Damit erweitert das Working Paper bestehende Ansätze, die Fairness primär anhand individueller absoluter monetärer Gewinne oder Verluste erklären. Darüber hinaus berücksichtigt das Working Paper die Bedeutung unterschiedlicher sektoraler Kontexte. Untersucht werden Lenkungsabgaben auf Heizenergie, Treibstoffe und Flugverkehr, die sich hinsichtlich ihrer Alltagsrelevanz, wahrgenommener Ausweichmöglichkeiten und politischer Positionierung deutlich unterscheiden (Larsson u. a. 2020; Thalmann und Vielle 2019). Dadurch lässt sich analysieren, ob Fairnesswahrnehmungen sektorspezifisch variieren oder ob ähnliche Mechanismen der Ungleichheitsaversion über verschiedene Politikbereiche hinweg wirken.

3.2.2 Vorgehen

Das Working Paper basiert auf einem vignettenbasierten Umfrageexperiment (Auspurg und Hinz 2014). Den Befragten wurden mehrere Vignetten präsentiert, die die Verteilungswirkungen hypothetischer Lenkungsabgaben mit Rückverteilung darstellten. Jede Vignette zeigte in tabellarischer Form zwei Modellhaushalte mit identischer Haushaltszusammensetzung (zwei Erwachsene und zwei Kinder), die sich jedoch hinsichtlich des Einkommens und des Energieverbrauchs (bei Heizen und beim Mobilitätsverhalten) unterschieden. Der einkommensstärkere Haushalt wies jeweils einen höheren Energieverbrauch auf. Dabei wurde zwischen Abgaben auf Heizenergie, Treibstoffe und Flugverkehr unterschieden. In den Vignetten (siehe nachfolgende Darstellung) wurden ausschliesslich die durch die Lenkungsabgabe resultierenden finanziellen Nettoeffekte für beide Haushalte dargestellt.

Um Emissionen in der Schweiz zu reduzieren, kann eine CO_2-Abgabe auf **Flugreisen** erhoben werden.

Ein Teil der Einnahmen wird an die Bevölkerung zurückverteilt und der andere Teil für die Förderung von erneuerbarer Energie verwendet.

Folgende Auswirkungen sind zu erwarten:

	Haushalt A	Haushalt B
Haushaltsgrösse	2 Erwachsene, 2 Kinder	2 Erwachsene, 2 Kinder
Einkommen	Eher hohes Einkommen (ca. 140'000 Franken)	Eher tiefes Einkommen (ca. 60'000 Franken)
Verbrauch	Fliegt zweimal im Jahr mit gesamter Familie in die Ferien	Fliegt einmal im Jahr mit gesamter Familie in die Ferien
Jährliche Abgaben	500 Franken	200 Franken
Jährliche Einnahmen aus Rückverteilung	200 Franken	200 Franken
Netto	-300 Franken	0 Franken

Wie fair oder unfair sind Ihrer Meinung nach die beschriebenen Auswirkungen?

Sehr unfair ○ ○ ○ Weder fair noch unfair ○ ○ ○ Sehr fair ○ *Weiss ich nicht* ○

Darstellung: Beispielvignette des Experiments.

Experimentell variiert wurden das Abgabeobjekt, die Abgabehöhe sowie die Art der Rückverteilung (gleichmässig, progressiv oder regressiv). Daraus ergaben sich insgesamt 27 unterschiedliche Kombinationen. Die Nettoeffekte für die Modellhaushalte wurden auf Basis plausibler Annahmen zum Energieverbrauch und zur Rückverteilung pro Vignette berechnet (Siegrist u. a. 2019; Landis 2019). Die abhängige Variable war die wahrgenommene Fairness der dargestellten Verteilungswirkungen. Diese wurde nach jeder Vignette auf einer siebenstufigen Likert-Skala von «sehr unfair» bis «sehr fair» erfasst.
Zur Erklärung der Fairnessbewertungen wurden verschiedene Formen von Ungleichheit operationalisiert. Zentral war die Unterscheidung zwischen vorteilhafter und nachteiliger egotropischer Ungleichheit. Egotropische Ungleichheit beschreibt die relative Position der befragten Person im Vergleich zu den beiden anderen Modellhaushalten der Vignette. Dazu wurde für jede befragte Person der individuelle Nettoeffekt der hypothetischen Abgaben pro Vignette geschätzt und mit den Nettoeffekten der Modellhaushalte verglichen. Von vorteilhafter Ungleichheit wird gesprochen, wenn die befragte Person finanziell bessergestellt ist als ein dargestellter Haushalt, von nachteiliger Ungleichheit wird bei einer schlechteren Position ausgegangen. Zusätzlich wurde die soziotrope Ungleichheit berücksichtigt: Sie beschreibt die Ungleichheit zwischen den beiden Modellhaushalten innerhalb einer Vignette und wurde als absolute Differenz ihrer Nettoeffekte operationalisiert.

3.2.3 Zentrale Erkenntnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben stark durch relative Verteilungsvergleiche beeinflusst wird. Bürger/-innen beurteilen Politiken nicht nur anhand ihrer eigenen finanziellen Betroffenheit, sondern auch im Vergleich zu anderen Haushalten.
Erstens macht die Analyse deutlich, dass Personen Lenkungsabgaben tendenziell fairer beurteilen, wenn sie selbst finanziell davon profitieren. Der Einfluss des Eigeninteresses erklärt die Fairnessbewertungen jedoch nur teilweise. Zweitens zeigt sich, dass auch die eigene Position gegenüber anderen Haushalten relevant ist. Sowohl eine bessere als auch eine schlechtere Stellung im Vergleich zu anderen Haushalten beeinflussen die Fairnesswahrnehmung. Auffällig ist dabei, dass Ungleichheiten zugunsten der eigenen Person besonders kritisch beurteilt werden (Gunst-Effekt). Dies

deutet darauf hin, dass viele Befragte ungleiche Verteilungen grundsätzlich als problematisch wahrnehmen – selbst dann, wenn sie persönlich davon profitieren. Drittens spielt die soziotrope Ungleichheit zwischen den dargestellten Haushalten eine wichtige Rolle. Unterschiede in den finanziellen Auswirkungen der Abgabe werden jedoch grundsätzlich nicht als unfair beurteilt. Die Bewertung hängt davon ab, ob die Ungleichheit als verursachergerecht wahrgenommen wird: Insbesondere politisch eher links orientierte Personen beurteilen Ungleichheiten positiver, wenn Haushalte mit hohen Emissionen durch den Energieverbrauch stärker belastet werden als solche mit niedrigen Emissionen.
Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Wahrnehmung von Fairness von Verteilungseffekten auf einer Kombination aus Eigeninteresse, relativer Position und allgemeinen Gerechtigkeitsvorstellungen beruht. Finanzielle Kompensationen allein reichen deshalb nicht aus, um die wahrgenommene Fairness von Abgaben zu erhöhen.

3.2.4 Policy Implications

Die Ergebnisse haben wichtige Implikationen für die Gestaltung und Kommunikation von Lenkungsabgaben. Erstens zeigen sie, dass finanzielle Kompensation allein nicht ausreicht, um die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben zu erhöhen. Entscheidend ist vielmehr, wie nachvollziehbar und konform mit den politischen Zielen der Abgabe die resultierenden Verteilungswirkungen zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen sind.
Zweitens verdeutlichen die Ergebnisse, dass Fairnesswahrnehmungen stark durch relative Vergleiche geprägt werden. Für die Politikgestaltung bedeutet dies vor allem, dass höhere Belastungen für emissionsintensive Haushalte mit dem Prinzips der Verursachergerechtigkeit erklärt werden kann.
Drittens zeigen die Ergebnisse, dass unterschiedliche politische Grundhaltungen die Wahrnehmung von Ungleichheiten prägen. Ungleichheiten werden nicht grundsätzlich abgelehnt, sondern unterschiedlich interpretiert. Während politisch eher links orientierte Personen Ungleichheiten eher befürworten, wenn sie hohe Emissionen stärker belasten, beurteilen politisch eher rechts orientierte Personen ungleiche Verteilungswirkungen generell kritischer. Daraus folgt, dass Verteilwirkungen als Folge von Rückverteilungen nicht wertneutral kommuniziert werden können. Vielmehr müssen Verteilungswirkungen normativ begründet und an unterschiedliche politische Wertvorstellungen anschlussfähig gemacht werden.
Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben nicht nur von absoluten finanziellen Effekten abhängt, sondern auch stark durch relative Verteilungsvergleiche und politische Einstellungen geprägt wird. Eine erfolgreiche Politikgestaltung sorgt dafür, dass die Verteilungseffekte mit den politischen Zielen kongruent sind.

3.3 Zusammenfassung: Bestehende Lenkungsabgaben beeinflussen Beurteilung von Rückverteilung und Wahrnehmung neuer Abgaben

Die folgenden Erkenntnisse stammen aus dem folgenden Artikel:

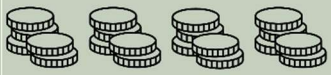
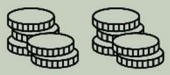
Prinzing, Oliver, Lena Maria Schaffer, and Andreas Balthasar. "Existing policies shape support for carbon taxation and revenue redistribution." *Environmental Research Letters* 21.12 (2026): 124005. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ae6fd0/meta

3.3.1 Ausgangslage

Der Artikel stellt die Rolle bestehender Politiken (sogenannter Policy Baselines) in den Mittelpunkt. Die bisherige Forschung untersucht klimapolitische Massnahmen häufig isoliert und vernachlässigt dabei, dass Bürger/-innen neue Massnahmen im Vergleich zu bereits bestehenden Politiken beurteilen. Bestehende Instrumente dienen als Referenzpunkte. Einzelne Forschungsarbeiten haben sich mit solchen Referenzeffekten befasst. Sie zeigen, dass bestehende Politiken die Bewertung neuer klimapolitischer Massnahmen beeinflussen können (Bernauer u. a. 2026; Carattini u. a. 2025; Cherry u. a. 2014). Der Artikel greift Ansätze der sogenannten Policy-Feedback-Theorie auf und untersucht, wie die bestehende CO_2-Abgabe die Wahrnehmung und Bewertung neuer Politikinstrumente prägt (Pierson 1993).

3.3.2 Vorgehen

Zur empirischen Untersuchung diese Zusammenhänge wurde im Rahmen der oben beschriebenen Befragungen ein Conjoint-Experiment durchgeführt. Die Befragten bewerteten Ausgestaltungen von Lenkungsabgaben, die sich hinsichtlich des Sektors (Gebäude vs. Verkehr), der Abgabenhöhe sowie der Verwendung der Einnahmen unterschieden.
Das Forschungsdesign kombinierte zwei experimentelle Treatments: Erstens wurde ein Teil der Befragten darüber informiert, dass ein Teil der Einnahmen progressiv oder gleichmässig an die Bevölkerung zurückverteilt wird. Dabei wurde bewusst darauf fokussiert, dies als eine Fairnesssteigerung darzustellen. Zweitens wurde ein Policy-Baseline-Treatment implementiert, bei dem die bestehende Schweizer CO_2-Abgabe als Referenz herangezogen wurde. Umfrageteilnehmende mit diesem Treatment hatten in einem Choice-Task nicht die Möglichkeit, «Keine der Alternativen» auszuwählen, sondern konnten nur ihre Präferenz für die bestehende Abgabe ausdrücken.

	Alternative A	Alternative B	Heutige Abgabe
Worauf wird die Umweltabgabe erhoben?	 Heizöl und Erdgas	 Benzin und Diesel	 Heizöl und Erdgas
Wie hoch ist die Umweltabgabe?	 60 Rappen pro Liter	 15 Rappen pro Liter	 30 Rappen pro Liter
Was wird mit einem Teil des Geldes aus der Umweltabgabe gefördert?	 Einbau von nachhaltigen Heizungen	 Wechsel von Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr	 Einbau von nachhaltigen Heizungen
Wie wird ein Teil des Geldes aus der Umweltabgabe zurückverteilt?	 Jede Person erhält gleich viel Geld zurück	 Ärmere Personen erhalten mehr Geld zurück	 Jede Person erhält gleich viel Geld zurück

Darstellung: Beispiel einer Choice-Task mit beiden Treatments.

In einer kombinierten Bedingung wurden beide Treatments gleichzeitig angewendet. Durch dieses Umfragedesign lässt sich systematisch analysieren, wie sich die Effekte der Rückverteilung verändern, wenn Massnahmenvorschläge im Kontext bestehender Politiken bewertet werden.

3.3.3 Zentrale Erkenntnisse

Artikel III verdeutlicht, dass bestehende Lenkungsabgaben die Wahrnehmung neuer klimapolitischer Instrumente wesentlich prägen. Bestehende Politiken dienen als Referenzpunkte, anhand derer neue Lenkungsabgaben bewertet werden.
Die Ergebnisse des Artikels bestätigen zunächst, dass Rückverteilungen die positive Beurteilung von Abgaben nicht systematisch erhöhen. Weder gleichmässige noch progressive Rückverteilungsarten führen im Allgemeinen zu einer signifikanten Steigerung der Zustimmung. Dies bestätigt frühere Befunde, wonach die Wirkung von Rückverteilungen begrenzt ist (Fremstad u. a. 2022; Mildenberger u. a. 2022).
Zweitens zeigt sich ein ausgeprägter Status-quo-Effekt: Wird die bestehende CO_2-Abgabe als Referenzpunkt sichtbar gemacht, steigt die Präferenz, an der aktuellen Abgabe festzuhalten, deutlich an. Mehr als die Hälfte der Befragten entscheidet sich in diesem Fall gegen alternative Abgaben (neue Massnahmen) und bevorzugen den Status quo. Dabei gibt die Analyse Hinweise darauf, dass dies nicht eine Status quo Verzerrung ist, sondern dass Teilnehmende auch die Ausgestaltung des Status quo per se bevorzugen (Samuelson und Zeckhauser 1988).
Drittens verändert die Tatsache, dass die bestehende Abgabe als Referenzpunkt angegeben wurde, systematisch die Bewertung einzelner Elemente der Abgabe. Ohne Referenzpunkt beeinflussen

sowohl die Abgabenhöhe als auch die Zweckbindung Wahrnehmung der Fairness der Abgaben deutlich. Sobald jedoch die bestehende Abgabe als Ausgangspunkt angegeben wurde, werden diese Effekte stark abgeschwächt („Kompressionseffekt“). Die Bewertung neuer Politiken orientiert sich somit weniger an deren konkreter Ausgestaltung als an ihrem Verhältnis zum Status quo, welcher jedoch auf geringe Bekanntheit stösst.
Viertens zeigen die Ergebnisse, dass die Wirkung der Umverteilung vom politischen Kontext abhängt. Progressive Rückverteilung wird beispielsweise nur dann positiv bewertet, wenn sie im Zusammenhang mit einer bestehenden CO_2-Abgabe betrachtet wird, während sie in isolierten Bewertungen teilweise sogar negativ wirkt. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Beurteilung von Lenkungsabgaben durch den politischen Referenzrahmen, in dem diese Massnahmen wahrgenommen werden, beeinflusst wird. Bereits bestehende Instrumente dienen als Referenzpunkte, anhand derer Bürger/-innen neue Politikvorschläge bewerten. Die Einführung neuer Lenkungsabgaben erfolgt somit nicht in einem politischen Vakuum, sondern baut auf bestehenden Erfahrungen, Erwartungen und Fairnessvorstellungen auf.

3.3.4 Policy Implications

Die Ergebnisse des Artikels haben wichtige Implikationen für die Weiterentwicklung energie- und klimapolitischer Instrumente.
Erstens verdeutlichen die Ergebnisse, dass bestehende Lenkungsabgaben sowohl stabilisierende als auch begrenzende Effekte entfalten. Einerseits schaffen sie Vertrautheit mit dem Instrument und erleichtern dadurch die Beurteilung ähnlicher Instrumente. Andererseits prägen sie Erwartungen darüber, wie Lenkungsabgaben ausgestaltet und wie die Einnahmen rückverteilt werden sollen. Alternative Instrumente werden nicht isoliert beurteilt, sondern im Vergleich zur bestehenden Praxis. Dies erschwert insbesondere die Einführung alternativer Rückverteilungsmodelle oder stark abweichender Politikdesigns, selbst wenn diese aus ökonomischer Sicht effizienter wären. Reformen müssen daher an bestehende Instrumente anschlussfähig sein und nachvollziehbar begründet werden.
Zweitens zeigen die Befunde deutliche Unterschiede in politischer Hinsicht hinsichtlich der Frage, inwieweit der Status quo die Haltung von Bürgern/-innen gegenüber neuen klimapolitischen Massnahmen beeinflusst. Dabei interpretieren politisch eher links orientierte Personen bestehende Lenkungsabgaben häufig als Ausgangspunkt für eine ambitioniertere Klimapolitik. Politisch eher rechts orientierte Personen neigen dazu, bestehende Abgaben kritisch zu hinterfragen oder einen Rückbau bestehender Instrumente zu befürworten. Daraus folgt, dass neue Lenkungsabgaben und Rückverteilungsmodelle zwar im Zusammenhang mit bestehenden Instrumenten kommuniziert und eingeordnet werden müssen. Die Kommunikation muss jedoch zielgruppengerecht erfolgen.
Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die Weiterentwicklung von Lenkungsabgaben nicht allein als Frage optimaler Instrumentenausgestaltung verstanden werden kann. Erfolgreiche Politikgestaltung muss bestehende politische Referenzpunkte, institutionelle Pfadabhängigkeiten und etablierte Fairnessvorstellungen berücksichtigen.

3.4 Zusammenfassung: Wahrnehmung der Fairness hängt von Handlungsfähigkeit ab

Die folgenden Erkenntnisse stammen aus dem Working Paper:

Prinzing, Oliver, Aline Hänggli, Isabelle Stadelmann-Steffen, und Andreas Balthasar. 2026. «How Redistribution Fails. Unpacking Limited Effects on Public Support for Carbon Taxation». Preprint, OSF. https://doi.org/https://doi.org/10.17605/OSF.IO/GB92U.

3.4.1 Ausgangslage

Das Working Paper knüpft an die zuvor beschriebene Diskrepanz zwischen Rückverteilung und politischer Beurteilung an. Er geht von der Beobachtung aus, dass bestehende Studien kaum erklären, warum die Rückverteilung in der öffentlichen Wahrnehmung häufig nicht die erwartete legitimierende Wirkung entfaltet (Mildenberger u. a. 2022).
Ziel des Beitrags ist es, die der Beurteilung der Fairness von Lenkungsabgaben zugrunde liegenden Wahrnehmungs- und Bewertungsmechanismen zu untersuchen:

- Wie interpretieren Bürger/-innen Rückverteilungsmechanismen?
- Welche Rolle spielen unterschiedliche Fairnessvorstellungen?
- Weshalb gelingt es trotz Rückverteilung oft nicht, die grundsätzliche Skepsis gegenüber Lenkungsabgaben zu überwinden?

Damit positioniert sich das Working Paper als Beitrag zur Literatur, die Beurteilung von klimapolitischen Massnahmen nicht nur als Verteilungsfrage, sondern auch als Frage von Wahrnehmung, Deutung und Legitimität versteht.

3.4.2 Vorgehen

Das Working Paper basiert auf den Ergebnissen aus sechs Fokusgruppen mit Bürgern/-innen. Die Diskussionen folgten einem standardisierten Leitfaden mit fünf thematischen Blöcken: erstens allgemeine Klimawahrnehmungen, zweitens generelle Einschätzungen zu Lenkungsabgaben, drittens die persönliche Betroffenheit und die Sicht auf Rückverteilungen, viertens gesellschaftliche Fairnessfragen und unterschiedliche Rückverteilungsprinzipien sowie fünftens die grundsätzliche Einschätzung zu Lenkungsabgaben im Vergleich zu anderen klimapolitischen Massnahmen. Alle Gespräche wurden online durchgeführt, aufgezeichnet, vollständig transkribiert und vor der Auswertung anonymisiert (Stewart und Shamdasani 2017). Die Teilnahme an den Fokusgruppen wurde vergütet.
Die erhobenen Daten wurden mittels hybrider thematischer Analyse ausgewertet, die deduktive und induktive Schritte verbindet (Proudfoot 2023). Ausgangspunkt war ein theoriegeleitetes Framework mit drei Perspektiven: einer persönlichen, einer gesellschaftlichen (insbesondere Fairness und Verteilungsgerechtigkeit) und einer instrumentellen (insbesondere die Wahrnehmung der Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Lenkungsabgabe). Innerhalb dieser Perspektiven wurden induktiv Codes gesetzt. Die Analyse wurde von zwei Autoren/-innen parallel durchgeführt und in mehreren Schritten zusammengeführt und konsolidiert.

3.4.3 Zentrale Erkenntnisse

Die Analyse bestätigt, dass Rückverteilungen die positive Beurteilung von Lenkungsabgaben häufig nicht erhöhen. Der zentrale Grund liegt darin, dass die Wirkung von Rückverteilungen von einer vorgelagerten Bedingung abhängt: der wahrgenommenen Legitimität und Effektivität der Lenkungsabgabe selbst. Wird die Lenkungsabgabe als Instrument grundsätzlich infrage gestellt oder

als wenig wirksam beurteilt, entfalten distributive Elemente kaum eine legitimierende Wirkung und können teilweise sogar als kontraproduktiv wahrgenommen werden.
Zudem zeigt sich, dass wahrgenommene Unfairness nicht primär aus regressiven Verteilungswirkungen resultiert. Viele Teilnehmende beurteilen Lenkungsabgaben vielmehr deshalb kritisch, weil bestimmte Bevölkerungsgruppen strukturell nur begrenzte Möglichkeiten haben, ihr Verhalten anzupassen und den zusätzlichen Kosten auszuweichen. Besonders häufig genannt werden dabei fehlen von alternativen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum sowie begrenzte Handlungsspielräume für Mieterinnen und Mieter im Bereich Heizen. Rückverteilungen werden in diesem Zusammenhang oft nicht als Lösung des eigentlichen Problems wahrgenommen, sondern lediglich als nachträgliche finanzielle Kompensation. Entsprechend bevorzugen viele Teilnehmende die Verwendung der Einnahmen für direkte klimapolitische Investitionen oder den Ausbau klimafreundlicher Alternativen (Kallbekken und Aasen 2010).
Ein zentrales Ergebnis des Working Papers besteht somit in einer differenzierteren Wahrnehmung von Fairness. Fairness wird von den Befragten nicht als Ergebnis einer Verteilungswirkung – etwa im Sinne progressiver oder regressiver Auswirkungen – verstanden, sondern als Zusammenspiel mehrerer normativer Prinzipien. Erstens wird die Verursachergerechtigkeit als zentrale Legitimitätsgrundlage der Lenkungsabgaben betrachtet. Lenkungsabgaben gelten grundsätzlich dann als fair, wenn sie an die verursachten Emissionen anknüpfen. Rückverteilungen können dieses Prinzip teilweise abschwächen, insbesondere wenn hohe Emissionen indirekt kompensiert werden (Siehe Kapitel 3.1). Zweitens spielt die wahrgenommene Anpassungsmöglichkeit eine wichtige Rolle. Eine Abgabe wird dann als unfair beurteilt, wenn Personen aufgrund struktureller Rahmenbedingungen ihre Emissionen kaum reduzieren können. Entscheidend ist daher weniger die absolute Höhe der Rückverteilung als vielmehr, ob ungleiche Anpassungsmöglichkeiten ausreichend berücksichtigt werden.
Dieser Zusammenhang gilt sowohl in der Westschweiz wie in der Deutschschweiz. Unterschiede bestehen weniger im Ergebnis als in den zugrunde liegenden Begründungen. In der Westschweiz ist das Vertrauen in staatliche Institutionen tendenziell höher; Kritik richtet sich dort weniger gegen die konkrete Umsetzung von Rückverteilungen. In der Deutschschweiz werden Rückverteilungsmechanismen hingegen häufig als bürokratisch, ineffizient oder politisch missbrauchsanfällig wahrgenommen.
Auch hinsichtlich politischer Einstelllungen unterscheiden sich die Begründungen. Politisch eher rechtsorientierte Personen plädieren stärker für Eigenverantwortung und Verursachergerechtigkeit, während politisch eher links orientierte Personen soziale Ungleichheiten und strukturelle Benachteiligungen stärker betonen. Trotz dieser unterschiedlichen Perspektiven gelangen beide Gruppen häufig zu einem ähnlichen Schluss: Rückverteilungen allein reichen nicht aus, um Lenkungsabgaben als fair und wirksam erscheinen zu lassen.

3.4.4 Policy Implications

Die Ergebnisse des Working Papers haben wichtige Implikationen für die Ausgestaltung und die Kommunikation von Lenkungsabgaben. Erstens zeigen die Ergebnisse, dass die Ausgestaltung der Rückverteilung eine wenig überzeugende Ausgestaltung der Lenkungsabgabe nicht kompensieren kann. Deshalb sollten zweitens politische Massnahmen nicht nur finanzielle Belastungen ausgleichen, sondern auch die tatsächlichen Anpassungsmöglichkeiten der Bevölkerung berücksichtigen. Bevölkerungsgruppen mit begrenzten Ausweichmöglichkeiten sind etwa Personen im ländlichen Raum sowie Mieterinnen und Mieter. Die Fairnesswahrnehmung von Lenkungsabgaben hängt somit wesentlich davon ab, ob Bürger/-innen denken, dass finanziell betroffene Personen realistische Möglichkeiten sehen, ihr Verhalten anzupassen.
Drittens legen die Ergebnisse nahe, dass die Verwendung der Einnahmen entscheidend zur wahrgenommenen Effektivität der Politik beiträgt. Rückverteilungen werden insbesondere dann

kritisch beurteilt, wenn sie den Eindruck erwecken, die Verursachergerechtigkeit oder den Lenkungseffekt der Abgabe zu schwächen. Politikgestaltung muss daher sorgfältig zwischen sozialer Abfederung und der Aufrechterhaltung eines wirksamen Preissignals abwägen.
Viertens zeigen die Ergebnisse, dass Rückverteilungen unterschiedlich interpretiert werden und ihre Wahrnehmung stark von politischer Einstellung abhängt. Daraus folgt, dass Rückverteilungen nicht nur ökonomisch effizient gestaltet, sondern auch normativ begründet und zielgruppenspezifisch kommuniziert werden müssen. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass eine erfolgreiche Klimapolitik nicht allein auf finanzielle Kompensation setzen kann. Entscheidend ist vielmehr, dass Lenkungsabgaben als wirksam, verursachergerecht und administrativ umsetzbar wahrgenommen werden.

3.5 Policy Report: Wie kann eine Lenkungsabgabe in der Schweiz umgesetzt werden?

Ziel des Policy Reports ist, die im Forschungsprojekt gewonnenen Erkenntnisse gezielt zu bündeln und praxisnah aufzubereiten. Der Bericht soll Denkanstösse und Entscheidungsgrundlagen für Mitarbeitende der nationalen, kantonalen und kommunalen Verwaltung bieten, die sich mit Lenkungsabgaben auseinandersetzen oder sich dafür interessieren. Der Schwerpunkt liegt auf den Ausgestaltungsmöglichkeiten und der Einschätzung der gesellschaftlichen Wahrnehmung von Lenkungsabgaben, also auf jenen Aspekten, die im Forschungsprojekt vertieft untersucht wurden. Diese Ergebnisse wurden durch eine gezielte Literaturrecherche und durch Expertengespräche ergänzt. Der Bericht ist so aufgebaut, dass er in sechs Stationen von der grundsätzlichen Zielsetzung und der damit verbundenen Prüfung des rechtlichen Handlungsspielraums bis hin zu konkreten Überlegungen für eine faire Umsetzung von Lenkungsabgaben in der Klimapolitik führt. Die sechs Stationen umfassen:

1. Rechtlicher Handlungsspielraum
2. Ausgestaltungsmöglichkeiten
3. Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen
4. Einschätzung der Fairness
5. Einführung und Kommunikation
6. Einnahmeverwendung

Der Policy Report ist unter dem folgenden Link frei zugänglich: https://www.interface-pol.ch

4 Schlussfolgerungen und Fazit

Im Rahmen dieses Projekts wurde untersucht, wie Bürger/-innen in der Schweiz die Fairness von Lenkungsabgaben beurteilen und welche Konsequenzen sich daraus für die Gestaltung energie- und klimapolitischer Instrumente ergeben. Die vier wissenschaftlichen Artikel sowie der zusammenfassende Policy Report analysieren unterschiedliche Dimensionen dieser Fairnesswahrnehmungen. Artikel I untersucht, wie unterschiedliche normative Vorstellungen die Bewertung der Kostenverteilung und der Rückverteilung von Lenkungsabgaben prägen. Artikel II analysiert die Rolle von Ungleichheitsaversion und relativen Verteilungsvergleichen bei der Wahrnehmung von Fairness. Artikel III untersucht, wie bestehende Lenkungsabgaben die Bewertung neuer Politikdesigns beeinflussen. Artikel IV analysiert qualitativ, weshalb Rückverteilungen die positive Beurteilung von Lenkungsabgaben häufig nur begrenzt erhöhen.

Die Ergebnisse aus Artikel I zeigen, dass Bürger/-innen unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien auf die Kosten- und Rückverteilungsseite von Lenkungsabgaben anwenden. Während auf der Kostenseite insbesondere die Verursachergerechtigkeit im Vordergrund steht, wird sie häufig mit dem Schutz vulnerabler Gruppen kombiniert. Auf der Rückverteilungsseite zeigt sich hingegen ein Konflikt zwischen verursachergerechten beziehungsweise gezielt kompensierenden Rückverteilungen und gleichmässigen Rückverteilungen. Die Analysen verdeutlichen zudem, dass Fairnessvorstellungen weniger durch soziodemografische Merkmale als vielmehr durch politische Einstellungen und normative Grundhaltungen geprägt werden.

Die Ergebnisse aus Artikel II zeigen, dass die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben stark durch relative Verteilungsvergleiche beeinflusst wird. Bürger/-innen beurteilen Politiken nicht nur anhand ihrer eigenen finanziellen Betroffenheit, sondern auch im Vergleich zu anderen Haushalten. Besonders relevant ist dabei, ob Ungleichheiten als verursachergerecht interpretiert werden. Ungleichheiten zugunsten emissionsintensiver Haushalte werden deutlich kritischer beurteilt als solche, die höhere Emissionen stärker belasten. Die Ergebnisse zeigen zudem, dass diese Mechanismen weitgehend unabhängig vom jeweiligen Abgabeobjekt (Heizenergie, Treibstoffe oder Flugverkehr) wirken.

Artikel III verdeutlicht, dass bestehende Lenkungsabgaben die Wahrnehmung neuer klimapolitischer Instrumente wesentlich prägen. Bestehende Politiken dienen als Referenzpunkte, anhand derer neue Lenkungsabgaben bewertet werden. Dabei zeigen sich sowohl stabilisierende als auch interpretative Effekte: Während politisch eher links orientierte Personen bestehende Lenkungsabgaben häufiger als Ausgangspunkt für eine ambitioniertere Klimapolitik interpretieren, neigen politisch eher rechts orientierte Personen stärker dazu, bestehende Instrumente kritisch zu hinterfragen oder einen politischen Rückbau zu befürworten. Neue Politikvorschläge werden somit nicht isoliert, sondern stets im Verhältnis zum bestehenden politischen Status quo beurteilt.

Die Ergebnisse aus Artikel IV zeigen schliesslich, dass Rückverteilungen die positive Beurteilung von Lenkungsabgaben häufig nicht erhöhen, obwohl einzelne Rückverteilungsmechanismen durchaus positiv bewertet werden. Entscheidend ist, ob die zugrunde liegenden Lenkungsabgaben selbst als legitim, wirksam und verursachergerecht wahrgenommen werden. Viele Teilnehmende beurteilen Lenkungsabgaben nicht primär aufgrund regressiver Verteilungswirkungen kritisch, sondern weil bestimmte Bevölkerungsgruppen strukturell nur begrenzte Möglichkeiten haben, ihr Verhalten anzupassen. Rückverteilungen werden deshalb oft lediglich als kompensatorisches Element wahrgenommen, während Investitionen in konkrete klimapolitische Massnahmen oder den Ausbau klimafreundlicher Alternativen bevorzugt werden.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse des Projekts, dass die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben multidimensional ist und weit über rein monetäre Verteilungswirkungen hinausgeht. Bürger/-innen beurteilen Lenkungsabgaben nicht nur anhand ihrer persönlichen finanziellen Betroffenheit, sondern auch anhand relativer Verteilungsvergleiche, wahrgenommener Handlungsmöglichkeiten, bestehender Politiken sowie unterschiedlicher normativer Vorstellungen von Gerechtigkeit. Die Ergebnisse legen nahe, dass Rückverteilungen die Wahrnehmung der Fairness von Lenkungsabgaben nicht automatisch erhöhen und keineswegs normativ neutral wirken. Rückverteilungen werden selbst Gegenstand eigenständiger Fairnessbeurteilungen und können die Legitimität von Lenkungsabgaben sowohl stärken als auch abschwächen. Über alle Artikel hinweg zeigt sich insbesondere, dass Rückverteilungen kritisch beurteilt werden, wenn sie als Widerspruch zum Verursachergerechtigkeitsprinzip oder als Abschwächung des klimapolitischen Lenkungseffekts wahrgenommen werden. Erfolgreiche Klimapolitik muss deshalb nicht nur ökonomisch effizient ausgestaltet sein, sondern auch nachvollziehbar begründet und die unterschiedlichen Fairnessvorstellungen der Bevölkerung berücksichtigen.

5 Ausblick und zukünftige Umsetzung

Die Ergebnisse des Projekts zeigen insgesamt, dass die Beurteilung von Lenkungsabgaben wesentlich von Vorstellungen von Fairness und Verteilungsgerechtigkeit geprägt wird. Bürger/-innen bewerten Lenkungsabgaben nicht allein anhand ihrer individuellen finanziellen Betroffenheit, sondern auch anhand normativer Vorstellungen darüber, wer Kosten tragen, wer entlastet werden sollte und nach welchen Prinzipien politische Massnahmen ausgestaltet werden sollten. Gleichzeitig verdeutlichen die Analysen, dass Fairness kein einheitliches Konzept ist, sondern unterschiedliche und teilweise konkurrierende Gerechtigkeitsvorstellungen umfasst. Während für einige Personen die Verursachergerechtigkeit im Vordergrund steht, betonen andere die Berücksichtigung sozialer Unterschiede oder struktureller Benachteiligungen.

Für die Politikgestaltung bedeutet dies, dass die Verteilungswirkungen von Lenkungsabgaben nicht als nachgelagerte oder rein technische Frage behandelt werden sollten. Vielmehr sollten Kostenbelastungen, Rückverteilungen und Fördermassnahmen als zusammenhängende Elemente eines konsistenten Politikdesigns verstanden werden. Besonders wichtig erscheint dabei, Instrumente so auszugestalten, dass sie sowohl sozialpolitische Anliegen berücksichtigen als auch mit verbreiteten Vorstellungen von Verursachergerechtigkeit und klimapolitischer Wirksamkeit vereinbar bleiben.

Die Ergebnisse verdeutlichen zudem die Bedeutung klarer und nachvollziehbarer Kommunikation. Bürger/-innen beurteilen Lenkungsabgaben nicht nur anhand ihrer persönlichen Betroffenheit, sondern auch anhand relativer Verteilungsvergleiche und bestehender politischer Referenzpunkte. Bestehende Politiken prägen die Erwartungen daran, wie neue Instrumente ausgestaltet und wie Einnahmen rückverteilt werden sollen. Neue Lenkungsabgaben werden nicht isoliert bewertet, sondern stets im Verhältnis zum Status quo interpretiert. Besonders wichtig ist daher eine transparente Kommunikation darüber, weshalb bestimmte Gruppen stärker belastet oder entlastet werden, wie sich neue Instrumente in bestehende Politikkontexte einfügen und welche normativen Prinzipien der Politik zugrunde liegen. Neue Abgaben und Rückverteilungsmechanismen sollten möglichst an bestehende klimapolitische Instrumente anschlussfähig ausgestaltet werden. Gleichzeitig zeigen die Analysen, dass die Legitimität von Lenkungsabgaben eng mit den wahrgenommenen Anpassungsmöglichkeiten verknüpft ist. Politische Massnahmen sollten deshalb mit Investitionen in klimafreundliche Alternativen und dem Abbau struktureller Anpassungsbarrieren kombiniert werden.

Weiterer Forschungsbedarf besteht hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung von Rückverteilungen und ihres Zusammenspiels mit anderen klimapolitischen Instrumenten. Insbesondere sollte untersucht werden, wie *qualifizierte Rückverteilungen* ausgestaltet werden können, die sozialen Unterschiede und strukturelle Benachteiligungen berücksichtigen, ohne dabei die wahrgenommene Verursachergerechtigkeit und den Lenkungseffekt zu schwächen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, wie Rückverteilungen zugleich als sozial gerecht, klimapolitisch wirksam und normativ konsistent wahrgenommen werden können. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, Fairnesswahrnehmungen nicht nur für Lenkungsabgaben, sondern auch vergleichend für andere klimapolitische Instrumente wie Subventionen, Standards oder Verbote zu analysieren.

6 Nationale und internationale Zusammenarbeit

Die Dissertation entstand im Rahmen eines intensiven nationalen und internationalen wissenschaftlichen Austauschs.

Die Dissertation profitierte von einer projektbegleitenden fachlichen Begleitgruppe bestehend aus Anne-Kathrin Faust (BFE), Roger Ramer (BAFU), Isabelle Stadelmann-Steffen (Universität Bern), Bettina Höchli (Universität Bern) sowie Peter Felser (Felser Brand Leadership). Der regelmässige Austausch mit der Begleitgruppe trug wesentlich zur theoretischen und methodischen Weiterentwicklung des Projekts bei.

Die Datenerhebung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsunternehmen Bilendi, das insbesondere das Pretesting beider Befragungen unterstützte. Für die repräsentativen Bevölkerungsbefragungen wurden Stichproben aus dem Stichprobenrahmen des Bundesamtes für Statistik verwendet.

Teile der Dissertation sowie erste empirische Ergebnisse wurden auf verschiedenen nationalen und internationalen Konferenzen und Workshops präsentiert und diskutiert. Dazu zählen Präsentationen am Oeschger Centre for Climate Change Research im Rahmen eines Workshops zur Klimapolitik, an den Jahreskongressen der Swiss Political Science Association in den Jahren 2024 bis 2026, an der Konferenz Experimental Economics for the Environment 2024 an der RWI in Bochum sowie im Rahmen des EPG Online Seminars 2025 der London School of Economics and Political Science (LSE). Darüber hinaus wurden zentrale Erkenntnisse der Dissertation am Dies Academicus 2026 der Universität Luzern vorgestellt.

Ein zentraler Bestandteil war ein Forschungsaufenthalt am Department of Government der LSE von September bis Dezember 2026 bei Michael Lerner. Der Aufenthalt ermöglichte einen vertieften Austausch zu Fragen der politischen Akzeptanz von Klimapolitik, zu experimentellen Forschungsmethoden sowie zur Wahrnehmung von Fairness in der öffentlichen Meinung.

7 Publikationen

Im Rahmen des Projekts wurden vier Working Papers und ein Policy Report geschrieben. Die Working Papers werden nach Peer-Reviews in wissenschaftlichen Journalen veröffentlicht:

- Prinzing, Oliver. "Fairness across policy stages: How citizens evaluate costs and redistributions in carbon taxation." *Energy Research & Social Science* 138 (2026): 104806.https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221462962600277X

- Prinzing, Oliver, Andreas Balthasar, Aline Hänggli, und Amadea Tschannen. 2026. “Difficult to Be Fair. Inequality Aversion to Carbon Taxation”. SSRN Scholarly Paper No. 6238042. Social Science Research Network, Februar 14. https://doi.org/10.2139/ssrn.6238042.

- Prinzing, Oliver, Aline Hänggli, Isabelle Stadelmann-Steffen, und Andreas Balthasar. 2026. «How Redistribution Fails. Unpacking Limited Effects on Public Support for Carbon Taxation». Preprint, OSF. https://doi.org/https://doi.org/10.17605/OSF.IO/GB92U.

- Prinzing, Oliver, Lena Maria Schaffer, and Andreas Balthasar. "Existing policies shape support for carbon taxation and revenue redistribution." *Environmental Research Letters* 21.12 (2026): 124005. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ae6fd0/meta

- Tschannen, Amadea, Hänggli, Aline, Prinzing, Oliver, und Balthasar, Andreas (2026): Lenkungsabgaben in der Klimapolitik: Von der Absicht zu einer fairen Umsetzung, Policy Report, Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern.

Zusätzlich wurden die Ergebnisse an den folgenden (internationalen) Konferenzen vorgestellt:

- EE4E RWI Bochum 2024
- SVPW 2024 und 2026
- EPG Online 2025

8 Literaturverzeichnis

Auspurg, Katrin, und Thomas Hinz. 2014. *Factorial Survey Experiments*. SAGE Publications.

Beiser-McGrath, Liam F., und Thomas Bernauer. 2019. «Could revenue recycling make effective carbon taxation politically feasible?» *Science Advances* 5 (9): eaax3323. https://doi.org/10.1126/sciadv.aax3323.

Bergquist, Magnus, Andreas Nilsson, Niklas Harring, und Sverker C. Jagers. 2022. «Meta-Analyses of Fifteen Determinants of Public Opinion about Climate Change Taxes and Laws». *Nature Climate Change* 12 (3): 3. https://doi.org/10.1038/s41558-022-01297-6.

Bernauer, Thomas, Sverker C. Jagers, Steffen Kallbekken, Marina Povitkina, und Maja Schoch. 2026. «Could Policy Sequencing Increase Public Support for Ambitious Climate Policies? Experimental Insights from Efforts to Enhance Battery Electric Vehicle Adoption in Norway and Switzerland». *Climate Policy*, März 30, 1–16. https://doi.org/10.1080/14693062.2026.2648069.

Carattini, Stefano, Ian Fletcher, Chad W. Kendall, Michael K. Price, und Arthur Vu. 2025. «Experiencing Carbon Pricing». Working Paper No. 34559. Working Paper Series. National Bureau of Economic Research, Dezember. https://doi.org/10.3386/w34559.

Cherry, Todd L., Steffen Kallbekken, und Stephan Kroll. 2014. «The Impact of Trial Runs on the Acceptability of Environmental Taxes: Experimental Evidence». *Resource and Energy Economics* 38 (November): 84–95. https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2014.06.005.

Fehr, Ernst, und Klaus M. Schmidt. 1999. «A Theory of Fairness, Competition, and Cooperation». *The Quarterly Journal of Economics* 114 (3): 817–68. https://doi.org/10.1162/003355399556151.

Fremstad, Anders, Matto Mildenberger, Mark Paul, und Isabelle Stadelmann-Steffen. 2022. «The Role of Rebates in Public Support for Carbon Taxes». *Environmental Research Letters* 17 (8): 084040. https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac8607.

Jenkins, Kirsten, Darren McCauley, Raphael Heffron, Hannes Stephan, und Robert Rehner. 2016. «Energy Justice: A Conceptual Review». *Energy Research & Social Science* 11 (Januar): 174–82. https://doi.org/10.1016/j.erss.2015.10.004.

Kahneman, Daniel, Jack L. Knetsch, und Richard H. Thaler. 1991. «Anomalies: The Endowment Effect, Loss Aversion, and Status Quo Bias». *Journal of Economic Perspectives* 5 (1): 193–206. https://doi.org/10.1257/jep.5.1.193.

Kallbekken, Steffen, und Marianne Aasen. 2010. «The Demand for Earmarking: Results from a Focus Group Study». *Ecological Economics*, Special Section - Payments for Ecosystem Services: From Local to Global, Bd. 69 (11): 2183–90. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2010.06.003.

Landis, Florian. 2019. «Cost Distribution and Equity of Climate Policy in Switzerland». *Swiss Journal of Economics and Statistics* 155 (1): 11. https://doi.org/10.1186/s41937-019-0038-2.

Larsson, Jörgen, Simon Matti, und Jonas Nässén. 2020. «Public Support for Aviation Policy Measures in Sweden». *Climate Policy* 20 (10): 1305–21. https://doi.org/10.1080/14693062.2020.1759499.

Maestre-Andrés, Sara, Stefan Drews, und Jeroen van den Bergh. 2019. «Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature». *Climate Policy* 19 (9): 1186–204. https://doi.org/10.1080/14693062.2019.1639490.

Mildenberger, Matto, Erick Lachapelle, Kathryn Harrison, und Isabelle Stadelmann-Steffen. 2022. «Limited Impacts of Carbon Tax Rebate Programmes on Public Support for Carbon Pricing». *Nature Climate Change* 12 (2): 141–47. https://doi.org/10.1038/s41558-021-01268-3.

Misoch, Sabina. 2019. *Qualitative Interviews*. Walter de Gruyter GmbH & Co KG.

Moors, Guy, Ingrid Vriens, John P. T. M. Gelissen, und Jeroen K. Vermunt. 2016. «Two of a Kind. Similarities Between Ranking and Rating Data in Measuring Values.» *Survey Research Methods* 10 (1): 15–33. https://doi.org/10.18148/srm/2016.v10i1.6209.

Pierson, Paul. 1993. «When Effect Becomes Cause: Policy Feedback and Political Change». *World Politics* 45 (4): 595–628. https://doi.org/10.2307/2950710.

Prinzing, Oliver. 2026. «Fairness across policy stages: How citizens evaluate costs and redistributions in carbon taxation». *Energy Research & Social Science* 138 (August): 104806. https://doi.org/10.1016/j.erss.2026.104806.

Prinzing, Oliver, Aline Hänggli, Isabelle Stadelmann-Steffen, und Andreas Balthasar. 2026. «How Redistribution Fails. Unpacking Limited Effects on Public Support for Carbon Taxation». Preprint, OSF. https://doi.org/https://doi.org/10.17605/OSF.IO/GB92U.

Prinzing, Oliver, Lena Schaffer, und Andreas Balthasar. 2026. «Existing policies shape support for carbon taxation and revenue redistribution». *Environmental Research Letters*, Online-Vorab-Publikation, Mai 19. https://doi.org/10.1088/1748-9326/ae6fd0.

Proudfoot, Kevin. 2023. «Inductive/Deductive Hybrid Thematic Analysis in Mixed Methods Research». *Journal of Mixed Methods Research* 17 (3): 308–26. https://doi.org/10.1177/15586898221126816.

Samuelson, William, und Richard Zeckhauser. 1988. «Status Quo Bias in Decision Making». *Journal of Risk and Uncertainty* 1 (1): 7–59. https://doi.org/10.1007/BF00055564.

Siegrist, Michael, Rolf Iten, und Michel Zimmermann. 2019. *Finanzielle Auswirkung von Abgaben auf Brennstoffe, Treibstoffe und Flugtickets. Rechenbeispiele für ausgewählte Haushalte*. INFRAS.

Sommer, Stephan, Linus Mattauch, und Michael Pahle. 2022. «Supporting Carbon Taxes: The Role of Fairness». *Ecological Economics* 195 (Mai): 107359. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107359.

Sovacool, Benjamin, S. E. Ryan, P. C. Stern, u. a. 2015. «Integrating social science in energy research». *Energy Research & Social Science* 6 (März): 95–99. https://doi.org/10.1016/j.erss.2014.12.005.

Stadelmann-Steffen, Isabelle, und Clau Dermont. 2018. «The Unpopularity of Incentive-Based Instruments: What Improves the Cost–Benefit Ratio?» *Public Choice* 175 (1): 37–62. https://doi.org/10.1007/s11127-018-0513-9.

Stewart, David W., und Prem Shamdasani. 2017. «Online Focus Groups». *Journal of Advertising* 46 (1): 48–60. https://doi.org/10.1080/00913367.2016.1252288.

Thalmann, Philippe, und Marc Vielle. 2019. «Lowering CO2 Emissions in the Swiss Transport Sector». *Swiss Journal of Economics and Statistics* 155 (1): 10. https://doi.org/10.1186/s41937-019-0037-3.

Tornblom, Kjell Y., und Dan R. Jonsson. 1985. «Subrules of the Equality and Contribution Principles: Their Perceived Fairness in Distribution and Retribution». *Social Psychology Quarterly* 48 (3): 249–61. https://doi.org/10.2307/3033685.