

FÖS e.V. | Invalidenstraße 34 | 10115 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,  
Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Per Mail an:  
[klimaschutzprogramm@bmukn.bund.de](mailto:klimaschutzprogramm@bmukn.bund.de)

**Kontakt**

Swantje Fiedler  
Wissenschaftliche Leiterin  
+49 (0)30 76 23 991-30  
swantje.fiedler@foes.de

**Datum**

13. Januar 2026

**Stellungnahme des FÖS im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung  
zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung**

**Marktwirtschaftliche Anreize stärken und öffentliche Finanzen klimagerecht  
ausrichten**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung Stellung zu nehmen. Aus Sicht des FÖS ist es entscheidend, **marktwirtschaftliche Instrumente** für den Klimaschutz zu stärken und so auszustalten, dass **Klimakosten verursachergerecht eingepreist** werden, ohne Haushalte mit niedrigem Einkommen zu überfordern. Dazu gehört, auch mit Blick auf die Haushaltseffizienz in Summe, umwelt- und klimaschädliche Anreize abzubauen bzw. hin zu einer positiven Umwelt- und Klimawirkung umzustrukturen. Reformen zur Korrektur der marktwirtschaftlichen Anreize durch Subventionsumbau und Umweltabgaben haben ein **großes Potenzial für Staatshaushalt und Klimaschutz. Sie korrigieren Fehlanreize und schaffen gleichzeitig finanziellen Spielraum zur Förderung der Transformation.** Ihre Wirksamkeit ist vielfach wissenschaftlich nachgewiesen<sup>1</sup>. Daher hat auch das Umweltbundesamt in seinem Positionspapier verschiedene ökonomische Maßnahmen und Instrumente aufgeführt, durch die das 2040-Ziel erreichbar wird.<sup>2</sup>

**Klimaziele erreichen - Rückschritte müssen kompensiert werden**

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung enthält Maßnahmen, die einer **stärkeren klimapolitischen Konsistenz der öffentlichen Finanzen** entgegenstehen und so für unnötig hohe Kosten für die öffentliche Hand, Verbraucher:innen und Unternehmen führen.<sup>3</sup> Einige davon sind bereits umgesetzt, wie etwa die Erhöhung der Entfernungspauschale, die Senkung der Luftverkehrsteuer und die Wiedereinführung der Energiesteuerbegünstigung des Agrardiesels. Zudem steht das Einfrieren des CO<sub>2</sub>-Preises im Jahr 2027 zur Diskussion. Diese Maßnahmen vergünstigen emissionsintensives Verhalten und verursachen damit Mehremissionen.

**Solche Rückschritte müssen in die Berechnung der „Klimaschutzlücke“ des Klimaschutzprogramms einfließen**, da sie den Druck auf andere Einsparmaßnahmen im Klimaschutzprogramm erhöhen. **Andere klimapolitische Maßnahmen müssen diese Entscheidungen also kompensieren**, wie etwa strengere Vorgaben oder höhere Förderungen für Klimaschutzprojekte in den betroffenen Sektoren. Das ist weder effizient noch kostengünstig.

## 1 Sektorübergreifende Maßnahmen

### Repurposing (Umwidmung) von Subventionen – Begünstigungen neu ausrichten

Für mehr Fairness, Akzeptanz und Planungssicherheit für Unternehmen und Bürger:innen empfehlen wir, den Gedanken des **Repurposings** stärker zu verankern: Umweltschädliche Subventionen werden dabei nicht ersatzlos abgebaut, sondern ihre Reform gezielt mit den Finanzbedarfen für Umwelt- und Klimaschutz zusammengedacht. Klimaschädliche Subventionen werden so umgestaltet, dass umweltschädliche Finanzflüsse abgebaut und in umweltpositiv wirkende öffentliche Aufgaben umgelenkt werden. Um Akzeptanz für diese Reformen zu schaffen, werden dadurch entstehende Mehreinnahmen genutzt, vom Umbau betroffene Haushalte und Unternehmen an anderer Stelle gezielt zu entlasten oder bei der Transformation zu unterstützen. Das Ergebnis ist mehr Konsistenz zwischen Umwelt- und Finanzpolitik, höhere Chancen bei der Umsetzung der Reformen und damit ein Ausweg aus dem Verharren auf Subventionen, die seit Jahrzehnten überdauern.<sup>4</sup>

Angesichts der absehbaren Haushaltslücken in den kommenden Jahren weist auch der Sachverständigenrat zur Be-gutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (SVR) darauf hin, dass fiskalisch wie **klimapolitisch kontraproduktive Subventionen** – etwa die Anhebung der Entfernungspauschale oder die Wiedereinführung der Agrardieselsubvention – **unterbleiben sollten**. Der Abbau solcher Fehlanreize kann nach Einschätzung des SVR zugleich zur Stabilisierung der öffentlichen Finanzen beitragen, Spielräume für Zukunftsinvestitionen schaffen und Klimaziele voranbringen.<sup>5</sup>

### Verlässliches und starkes CO<sub>2</sub>-Preissignal

Eine kontinuierliche und ambitionierte Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen setzt voraus, dass sich klimaschonende Produkte und Produktionsweisen auch am Markt durchsetzen können. Produzenten und Unternehmen brauchen Planungssicherheit und klare politische Weichenstellungen, damit sie ihre Erwartungen und Entscheidungen an der Dekarbonisierung ausrichten können. Es ist daher dringend geboten, bereits heute politisch Klarheit über die mittel- und langfristige Perspektive zu geben: CO<sub>2</sub>-Emissionen haben einen hohen Preis, der den Verursachern in Zukunft weit stärker in Rechnung gestellt werden wird. **Das CO<sub>2</sub>-Preissignal muss daher auf verschiedenen Ebenen stabilisiert und gestärkt werden:**

- Mit der Verschiebung des ETS2 auf das Jahr 2028 droht auch eine Aufweichung des Instruments. Deutschland muss sich auf europäischer Ebene weiterhin **für die zügige Einführung des ETS2 und ein hohes Ambitionsniveau einsetzen**, sonst droht das Verfehlten der Klimaziele und finanzielle Belastungen für den Bundeshaushalt.
- Um die Klimawirkung des Emissionshandels abzusichern, empfehlen wir die **Einführung eines nationalen CO<sub>2</sub>-Mindestpreises** in Deutschland ab Start des ETS2, beispielsweise umsetzbar über eine Anpassung der Energiesteuer. Dieser sollte sich an der aktuellen stufenweisen Steigerung des nationalen CO<sub>2</sub>-Preises im Rahmen des BEHG und den für Deutschland festgelegten Zielen in der europäischen Lastenteilung orientieren. Ein nationaler Mindestpreis stabilisiert die öffentlichen Einnahmen zur Finanzierung der Transformation in den ETS2-Sektoren und sozialer Ausgleichsmaßnahmen und stärkt so die Akzeptanz für das Instrument.
- Für einen reibungslosen Übergang vom nationalen Emissionshandel auf das europäische Instrument sollte der **CO<sub>2</sub>-Preis im BEHG bis 2027 verlässlich und schrittweise angehoben** werden.
- Die **Einnahmen aus dem Emissionshandel** sollten gezielt für soziale und investive Maßnahmen zur Transformation eingesetzt werden. Ein sozial gerechter Ausgleich muss einkommensarme und vulnerable Haushalte entlasten und beim Umstieg auf klimafreundliche Alternativen unterstützen – durch Investitionen in Energieeffizienz, Gebäudesanierung und nachhaltige Mobilität. Diese Maßnahmen können teilweise über den EU-Klima-Sozialfonds finanziert werden, sollten jedoch durch nationale Erlöse aus dem ETS2 und Haushaltssmittel ergänzt werden. Zusätzlich müssen gezielte und sozial gestaffelte Kompensationsinstrumente (weiter-)entwickelt werden, um eine Überforderung vulnerabler Haushalte zu verhindern.
- Die Umsetzung von Forderungen nach einer Verlängerung der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten im ETS 1 würde die Klimawirkung des Emissionshandels schwächen, Investitionsanreize für klimaneutrale Produktionsweisen abschwächen sowie Unternehmen benachteiligen, die bereits frühzeitig in eine Transformation investiert haben. Deutschland sollte sich auf europäischer Ebene klar gegen eine Verwässerung einsetzen und stattdessen auf die **Beendigung der kostenlosen Zuteilung sowie eine wirksame Umsetzung und bürokratiearme Weiterentwicklung des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichs (CBAM) drängen**, etwa durch de-minimis Schwelle oder die Ausweitung auf weitere Importgüter sowie den Umgang mit Exporten.<sup>6</sup>

## Öffentliche Klimafinanzierung sicherstellen

Es ist Aufgabe des Staates, eine ausreichende Finanzierung der notwendigen Klimaschutzinvestitionen sicherzustellen, insbesondere bei der Bereitstellung der erforderlichen Infrastrukturen. Die öffentlichen Finanzbedarfe werden in aktuellen Studien auf 30 bis 90 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt.<sup>7</sup> Diese Finanzierungslücke ist auch mit den neuen Sondervermögen noch nicht geschlossen. Eine **vorausschauende Mittelbedarfsplanung** muss sich **an sektorenspezifischen Klimazielen und Investitionspfaden orientieren**, damit überall, wo notwendig, die Voraussetzungen für Klimaschutz und klimaverträgliches Wirtschaften geschaffen werden. Dies schafft Transparenz und Verlässlichkeit für Staat, Wirtschaft und private Investoren. Verschiedene Finanzierungsaufgaben sind dabei bestmöglich den passenden **Instrumenten**, den verschiedenen **staatlichen Ebenen** (z.B. Bund/Länder/Kommunen) und den verschiedenen **Töpfen** (u.a. Kernhaushalt, KTF, Sondervermögen) zuzuordnen. Die Maßnahmenliste in dieser Stellungnahme enthält eine Vielzahl an Maßnahmen, die für die Gegenfinanzierung geeignet sind.

## Klimawirkung öffentlicher Ausgaben stärken und transparent gestalten

Die Bundesregierung muss die politischen Ziele für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung im Bundeshaushalt und in den Sondervermögen abbilden und konsistent gestalten. Der Bundeshaushalt muss konsequent auf eine **ziel- und wirkungsorientierte Haushaltsführung** umgestellt werden, indem die bereits bewährten Spending Reviews fortgeführt und auf die Auswirkungen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz fokussiert werden. Dadurch können staatliche Investitionen, Subventionen sowie Steuern und Abgaben, die dem Umwelt- und Klimaschutz entgegenwirken, identifiziert und entlang der Nachhaltigkeitsziele reformiert werden. So wird der Haushalt entlastet.

Staatliche Investitionen und Förderprogramme müssen Klima- und Umweltziele effizient unterstützen. Ausgaben, die gegen diese Ziele wirken, müssen schrittweise beendet werden. Öffentliche Zukunftsinvestitionen sollten **transparent und wirkungsorientiert** sein, **klare Ziele verfolgen** und zu einer **nachhaltigen Entwicklung beitragen**. Die zusätzlichen finanziellen Spielräume des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaschutz (SVIK) geben der Bundesregierung die Möglichkeit, den Wandel zielorientiert zu gestalten. Bisher dominieren kurzfristige Prioritäten, intransparente Verschiebungen und konsumtive Ausgaben. Die Bundesregierung muss die Mittelverwendung strikter an Klimaschutzkriterien binden und regelmäßig evaluieren.<sup>8</sup>

Vorgeschlagen wird zudem die Einführung eines **verpflichtenden Klima-Checks für alle Infrastrukturvorhaben**, um klimaschädliche Investitionen systematisch auszuschließen. Freiwerdende Mittel sollen stattdessen in zukunftsfähige Infrastruktur umgelenkt werden, etwa in den Ausbau von Strom- und Wärmenetzen, Speichertechnologien oder die Sanierung bestehender Verkehrs- und Energieinfrastruktur.

## 2 Energiewirtschaft

### Abbau und Umbau klimaschädlicher Subventionen und staatlicher Ausgaben

- **Staatliche Finanzierung fossiler Infrastruktur (LNG):** Aus dem Sondervermögen für Infrastruktur werden erhebliche Mittel für den Bau und Betrieb von LNG-Terminals und zugehöriger Infrastruktur bereitgestellt. Für 2026 sind 575 Mio. € eingeplant. Diese Investitionen bergen das Risiko eines fossilen Lock-in-Effekts, da sie über lange Zeiträume Kapazitäten für die Nutzung fossiler Energieträger sichern.<sup>9</sup>
- In der Debatte um die Versorgungssicherheit werden derzeit **Ausschreibungen für neue Gaskraftwerkskapazitäten** bevorzugt.. Der Bedarf an steuerbarer Leistung hängt aber maßgeblich vom Tempo beim Ausbau erneuerbarer Energien, von Stromnetzen, Speichern und der Flexibilisierung der Nachfrage ab. Eine überdimensionierte Förderung von Gaskraftwerken kann kostengünstigere und klimafreundlichere Optionen verdrängen, fossile Lock-in-Effekte verstärken und langfristige fiskalische Belastungen bedeuten. Vorgeschlagen wird, Anzahl und Dimension neuer Gaskraftwerke strikt auf ein **notwendiges Minimum** zu begrenzen, an eine verpflichtende Umrüstung auf Wasserstoff zu koppeln und konsequent auf die Absicherung residualer Lasten auszurichten. Die Subventionen müssen zeitlich und im Umfang begrenzt werden.
- Der Einsatz von **CCS an Gaskraftwerken** sollte nicht als Möglichkeit der Dekarbonisierung anerkannt werden. CCS ist eine kosten- und energieintensive Technologie, deren Einsatz auf unvermeidbare Prozessemmissionen in der Industrie begrenzt bleiben sollte und nicht zur Absicherung fossiler Stromerzeugung dienen darf.<sup>10</sup>

### Klimagerechte Anreize stärken

- Staatliche Mittel und Instrumente sollten statt auf unnötig hohen Subventionen für den Bau von Gaskraftwerke besser auf Ausbau und Nutzung von Flexibilitäten, Speichern, Netzausbau und den beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien ausgerichtet werden. Das **Ausbauziel von 80% für 2030, basierend auf dem Strommengenpfad im EEG 2023**, sollte **beibehalten** werden.
- **Strompreisbestandteile dynamisieren:** Dynamische Arbeitspreise bei Netzentgelten, wie von der BNetzA vorgeschlagen, setzen Anreize für netzdienliches Verhalten und sollten Bestandteil einer geänderten Netzentgeltsystematik werden.<sup>11</sup> Damit dynamische Stromtarife ihr volles Potenzial entfalten können, muss der Roll-out von Smart Metern stärker priorisiert werden. Bisher haben Hunderte Messtellenbetreiber nicht einen einzigen Smart Meter verbaut.
- Anstelle einer einseitigen politischen Festlegung auf eine einheitliche Stromgebotszone sollten die **Vor- und Nachteile** eines Stromgebotszonensplit **ergebnisoffen geprüft** werden.<sup>12</sup> Die Potenziale eines **Stromgebotszonensplits** wurden jüngst im Sektorgutachten der Monopolkommission aufgezeigt.<sup>13</sup> Eine alleinige Entwicklung der Netzentgelte hin zu einer auslastungsabhängigen Höhe verlagert die Verantwortung zur Ausregelung des Systems komplett zu den Netzbetreibern, die Allokationseffizienz und Einsparpotenziale einer „echten“ marktlichen Lösung blieben dann ungenutzt.
- Eine stärkere **Verzahnung der Energieträger bzw. Energieformen** (Strom, Wärme, gasförmige Energieträger) sollte nicht nur auf der Ebene der Infrastrukturplanung erfolgen, sondern auch auf der **Ebene der Marktmechanismen**. Neben der CO<sub>2</sub>-Bepreisung sind weitere Verknüpfung wie z.B. die integrierte Netznutzung notwendig, um eine bestmögliche Nutzung aller erneuerbaren Energien zu erreichen. Angesichts der Klimaschutzbedarfe ist die Entwicklung des Erneuerbaren-Anteils am Bruttoendenergieverbrauch von unter 23%<sup>14</sup> weiterhin stark ausbaubedarftig.
- Mit dem Ziel einer besseren, sektorübergreifenden Nutzung der erneuerbaren Energien kann auch die **Weiterentwicklung der Fördermechanismen bzw. ihre weitere Marktintegration zielorientierter** erfolgen. Eine stärkere Abhängigkeit der Förderhöhe von den technischen und prozessualen Möglichkeiten zur Systemstützung könnte für eine schnellere Durchdringung mit moderner Leistungselektronik sorgen und einen größeren Beitrag der Erneuerbaren zur Systemstabilität ermöglichen. Die Möglichkeit und ggf. auch Erfordernis zum **gemischten Betrieb** (marktlich vermarktete Strommengen und Einspeisetarifmengen) könnte den Gesamtförderbedarf reduzieren, den PPA-Markt beleben und so Erzeugung und Verbrauch von Erneuerbaren besser zueinander bringen.<sup>15</sup>
- Die **Dekarbonisierung der Wärmeversorgung** ermöglicht vielen Haushalten gleichzeitig den Umstieg und reduziert den Bedarf an individuellen technischen Umrüstungen. Die derzeitige AVBFernwärmeV ist jedoch nicht ausreichend auf die Anforderungen der Wärmewende ausgerichtet. Sie bietet unzureichende Investitionssicherheit für kommunale Versorger und schützt Verbraucher:innen in monopolistischen Fernwärmemärkten nur unzureichend vor steigenden Preisen.  
Nötig ist eine **Reform der AVBFernwärmeV**, die Investitionen in klimaneutrale Wärmeerzeugung absichert und zugleich die Bezahlbarkeit gewährleistet, etwa durch eine **Preisobergrenze**, die sich an den durchschnittlichen Kosten alternativer klimaneutraler Heizsysteme (z. B. Wärmepumpen) orientiert.<sup>16</sup>
- Entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Erdgas entweichen erhebliche Mengen Methan bislang unzureichend reguliert – wegen der hohen Erdgasimporte ein großer Teil davon außerhalb der EU. Die **Einführung einer Methanabgabe** als Kombination aus einer **EU-internen Bepreisung**, einer **Methanimportabgabe** sowie verbindlichen **Mindeststandards für die Methanintensität** setzt wirksame Anreize zur Vermeidung von Leckage, die kosteneffizient möglich ist. Die Abgabe ist handelspolitisch umsetzbar und bedeutet geringe Belastung für Haushalte: Bereits bei moderaten Abgabesätzen können die Methanemissionen **um rund 18 %** sinken, während die Gaspreise für private Haushalte nur bis 1,1 % steigen. Einnahmen können für Klimaschutz- und gezielte Entlastungsmaßnahmen eingesetzt werden.<sup>17</sup>

### 3 Industrie

#### Abbau und Umbau klimaschädlicher Subventionen

- **Vergünstigungen auf die Energiesteuer für fossile Brennstoffe für das produzierende Gewerbe** (§§ 51 und 54 EnergieStG) befreien Industrieunternehmen bei energieintensiven Prozessen wie Metall-, Glas- oder Zementherstellung vollständig von der Besteuerung von Erdgas und Kohle (§51 EnergieStG) oder gewähren eine pauschale Steuerermäßigung von 25 % für den allgemeinen betrieblichen Verbrauch (§ 54 EnergieStG). Dies verzerrt den Wettbewerb zugunsten strombasierten und klimafreundlicher Technologien und stabilisiert fossile Prozesswärme. Das im Haushalt ausgewiesene Subventionsvolumen beträgt rund **534 Mio. Euro pro Jahr**. Der Abbau der allgemeinen Vergünstigung nach § 54 wird mit einem langfristigen Emissionsminderungspotenzial von rund **0,79 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr** veranschlagt.<sup>18</sup>

Vorgeschlagen wird ein **schriftweiser Abbau der pauschalen Entlastungen**. Die freiwerdenden Mittel sollen in eine investitionsgebundene Entlastung überführt werden, die Unternehmen nur bei nachgewiesenen Investitionen eines definierten Anteils davon in klimafreundliche Prozesswärme, Elektrifizierung oder Wasserstofftechnologien erhalten. Zusätzlich kann die Entlastung auf Branchen reduziert werden, die in besonderem Maße im internationalen Wettbewerb stehen.<sup>19</sup>

- Sondervertragskunden mit **hohem Energieverbrauch** zahlen **um bis zu 95% reduzierte Konzessionsabgaben** an Kommunen, was Fehlanreize zur Verbrauchssteigerung setzt und die Finanzierungslast auf private Haushalte verlagert.
- Vorgeschlagen wird eine Abschaffung der vollständigen Befreiung und Überarbeitung der reduzierten Höchstsätze. Von der Bemessung anhand des Energieverbrauchs sollte auf die **Anschlussleistung umgestellt** werden. Dadurch werden Effizienz und Lastmanagement belohnt, während das kommunale Aufkommen durch Entkoppelung von Verbrauchsschwankungen entkoppelt wird.<sup>20</sup>
- Die von der Bundesnetzagentur vorgeschlagene Reform der Sondernetzentgelte für stromintensive Unternehmen (§ 19 StromNEV) zielen darauf ab, bestehende **Sondernetzentgelte für stromintensive Unternehmen abzubauen** und künftig ausschließlich an **nachweisbare systemdienliche Flexibilitätsleistungen** zu knüpfen. Damit würden pauschale Privilegien beendet, die bislang ein unflexibles Abnahmeverhalten begünstigen und die Integration erneuerbarer Energien erschweren. Der Reformvorschlag sollte konsequent vorangetrieben werden, **um Fehlanreize im Netzentgeltsystem zu beseitigen und Flexibilität, Speicher und Lastverschiebung wirksam zu fördern**.

#### Abgaben zur Internalisierung von Umweltkosten

- **Primärbaustoffsteuer:** Eine Abgabe auf die Entnahme von Kies, Sand und Naturstein setzt Anreize für den verstärkten Einsatz von Recyclingmaterialien und reduziert Flächenverbrauch sowie Transportemissionen. Die Baukosten steigen dadurch nur marginal (rund 1%). Das Einsparpotenzial beim Primärbaustoffeinsatz wird auf bis zu 130 Mio. t pro Jahr geschätzt, durch die Einsparung bei Abbau und verringerte Transportkosten sind klimapositive Effekte zu erwarten; das jährliche Steueraufkommen liegt bei etwa **1 bis 1,5 Mrd. Euro**. Vorgeschlagen wird eine zweckgebundene Verwendung der Einnahmen für Forschung im Baustoffrecycling sowie für ressourcenschonende Bauweisen.<sup>21</sup>

#### Klimagerechte Anreize stärken

- Der **jährliche Mehrinvestitionsbedarf** für Dekarbonisierungsmaßnahmen der Industrie wird auf rund 6 bis 9 Mrd. Euro geschätzt.<sup>22</sup> Die Finanzierung sollte durch das Repurposing gestrichener fossiler Energiesteuervergünstigungen unterstützt werden, um den Übergang zu klimaneutralen Produktionsprozessen kosteneffizient zu ermöglichen.
- **Klimaschutzverträge** sichern Industrieunternehmen die Mehrkosten klimaneutraler Produktionsverfahren gegenüber fossilen Referenztechnologien ab und schaffen Planungssicherheit für Investitionen in CO<sub>2</sub>-neutrale Prozesswärme, etwa in der Stahl- oder Grundstoffindustrie. Das Instrument sollte in vereinfachter Form auf klein- und mittelständische Unternehmen ausgeweitet werden, um auch deren Minderungspotenziale zu erschließen.
- **Nutzung des Beihilferahmes zur Umsetzung des Clean Industrial Deals:** Eine Kombination aus Investitionsprämie und erweiterten Abschreibungsmöglichkeiten für Klimaschutztechnologien kann wirksam dazu beitragen, die Wirtschaft anzukurbeln und zahlt zugleich auf die Klimaziele ein. Der neue Beihilferahmen der EU schafft Gelegenheitsfenster, den Investitionsbooster zielgenau zu ergänzen und klimafreundliche Schlüsseltechnologien wie

Elektrolyseure, Wärmepumpen, Elektrodenkessel und Wasserstoffanwendungen zu fördern. Die Weiterentwicklung der beschleunigten Abschreibung auf bis zu 100% im ersten Jahr können Liquidität und Planungssicherheit zu verbessern.

## 4 Verkehr

### Abbau und Umbau klimaschädlicher Subventionen und staatlicher Ausgaben

- Diesel wird trotz höheren Energie- und CO<sub>2</sub>-Gehalts niedriger besteuert als Benzin (**Dieselprivileg**). Dies verzerrt **Kauf- und Nutzungsentscheidungen zulasten klimafreundlicher Antriebe** und begünstigt insbesondere Haushalte und Unternehmen mit hohen Fahrleistungen.

Das Subventionsvolumen beläuft sich auf rund **8,5 Mrd. Euro pro Jahr** (für Pkw und Lkw). Eine Angleichung der Steuersätze kann Emissionen von etwa **1,3 bis 3,2 Mio. t CO<sub>2</sub>** jährlich einsparen.

Vorgeschlagen wird eine Angleichung der Energiesteuersätze für Pkw auf Basis des Energiegehalts, flankiert durch eine Absenkung der Kfz-Steuer für Diesel-Pkw bei geringen Fahrleistungen. Je nach Ausgestaltung bzw. Steuerhöhe kann die Reform aufkommensneutral gestaltet werden oder bis zu 1 Mrd. jährlicher Mehreinnahmen schaffen.<sup>23</sup> Mögliche Mehreinnahmen können in verstärkte staatliche Ausgaben für die Infrastruktur jenseits der Straße investiert werden, um die Voraussetzungen für die Transformation zu schaffen.<sup>24</sup>

- Die **pauschale Dienstwagenbesteuerung** von 1-% begünstigt vor allem einkommensstarke Haushalte sowie große, CO<sub>2</sub>-intensive Fahrzeuge. Es werden Fehlanreize bei Fahrzeugwahl und Fahrleistung gesetzt.

Eine Reform kann je nach Ausgestaltung **0,3 bis 5,8 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr einsparen** und ein fiskalisches Mehraufkommen von etwa **3,5 bis 6,9 Mrd. Euro** generieren.

Vorgeschlagen wird eine **Anhebung des Pauschalsatzes für Verbrenner auf 2%**, eine stärkere CO<sub>2</sub>-Differenzierung sowie eine einheitliche, reduzierte Besteuerung für E-Fahrzeuge. Die Mehreinnahmen sollen für Social-Leasing-Modelle, Ladeinfrastruktur und sozial gestaffelte Kaufprämien eingesetzt werden.<sup>25</sup>

- Die **Entfernungspauschale** subventioniert lange Pendelwege unabhängig vom Verkehrsmittel, fördert Zersiedlung und kommt überproportional Haushalten mit höheren Einkommen zugute. Gleichzeitig unterläuft sie das Preissignal der CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Das Subventionsvolumen liegt bei rund **5,1 bis 6 Mrd. Euro pro Jahr**; das Einsparpotenzial beträgt **etwa 0,5 bis 4,7 Mio. t CO<sub>2</sub>** jährlich.

Vorgeschlagen wird ein schrittweiser Abbau, bei dem freiwerdende Mittel für das **Deutschlandticket, Sozialtickets und gezielte Entlastungen für Geringverdiene** genutzt werden. Eine weitere Option ist die **Umwandlung in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld**, das unabhängig vom Einkommen einen festen Betrag pro Kilometer direkt von der Steuerschuld abzieht.<sup>26</sup>

- Kerosin ist im **gewerblichen Luftverkehr vollständig steuerfrei** und begünstigt damit den **klimaschädlichsten Verkehrsträger** gegenüber Schiene und Straße. Dies setzt Fehlanreize für zusätzliches Verkehrsaufkommen und schwächt Effizienzanreize.

Das Subventionsvolumen beträgt rund **7,8 Mrd. Euro pro Jahr**, die Klimakosten ca. 9 Mrd. Euro. Das Einsparpotenzial kann je nach Geltungsbereich bis zu **24 Mio. t CO<sub>2</sub> jährlich** erreichen.

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Kerosinsteuern zunächst für den inländischen Flugverkehr. Da eine Besteuerung internationaler Flüge wegen ohne EU-weite Neuregelung nicht kurzfristig möglich ist, sollte eine Anhebung der Luftverkehrsteuer die Nichtbesteuerung internationaler Flüge bei Kerosin ausgleichen. Mehreinnahmen können für den **Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe** (SAF) **und klimafreundlicher Antriebstechnologien** verwendet werden.<sup>27</sup>

- Der **Bundesverkehrswegeplan** (BVWP 2030) sieht weiterhin hohe Investitionen in Straßen neu- und -ausbauprojekte vor, die auf veralteten Verkehrsannahmen beruhen und zusätzliche Emissionen induzieren. Auch gefährden diese Projekte aufgrund erheblicher Kapazitätsengpässe<sup>28</sup> im Tiefbau und in der Planung die Umsetzung prioritärer Sanierungsmaßnahmen bei Straße und Schiene.

Vorgeschlagen wird die Streichung unwirtschaftlicher Straßenaus- und -neubauprojekte und eine **Priorisierung von Erhalt und Sanierung**. Die freiwerdenden Mittel (rund 3,6 Mrd. Euro pro Jahr) sollen für Brückensanierung, Schienenausbau und Ladeinfrastruktur umgewidmet werden.<sup>29</sup>

### Abgaben zur Internalisierung von Umwelt- und Klimakosten

- **CO<sub>2</sub>-basierte Neuzulassungssteuer:** Beim Fahrzeugkauf fehlt bislang ein wirksames CO<sub>2</sub>-Preissignal. Eine progressive Zulassungssteuer nach CO<sub>2</sub>-Werten (Bonus-Malus-System) setzt frühzeitig Anreize für emissionsarme Fahrzeuge. Das Einsparpotenzial liegt bei rund **9,4 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr**. Temporär können Einnahmen im ein- bis zweistelligen Milliardenbereich erzielt werden. Die Einnahmen können für E-Auto-Prämien, Ladeinfrastruktur und Social-Leasing-Modelle eingesetzt werden.<sup>30</sup>
- **Schieneninfrastrukturfonds:** Die Schiene leidet unter einem erheblichen Sanierungsstau und einer unsicheren jährlichen Haushaltsfinanzierung. Ein stabiler Finanzierungsrahmen ist Voraussetzung für Verkehrsverlagerung, die Verdopplung der Fahrgastzahlen und die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Vorgeschlagen wird ein Fonds nach Schweizer Vorbild, der Betrieb, Erhalt und Ausbau langfristig bündelt. Der jährliche Mehrbedarf liegt bei etwa 16 bis 28 Mrd. Euro.<sup>31</sup> Das SVIK kann als erster Schritt in diese Richtung dienen, müsste aber verstetigt und durch weitere Einnahmequellen ergänzt werden.
- Eine **leistungsorientierte Lkw-Maut** kann zentrales Instrument zur Internalisierung externer Kosten wie CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm und Infrastrukturbenutzung sein.<sup>32</sup>
- **Differenzierte Parkgebühren** und die Einführung von Pkw-Mautgebühren in urbanen Räumen können in verkehrlich stark belasteten Gebieten den Umstieg auf den ÖPNV anreizen.<sup>33</sup>

## 5 Gebäude

- Die derzeitige **Modernisierungsumlage** erlaubt Vermietern, bis zu 8 % der Sanierungskosten dauerhaft auf die Jahresmiete umzulegen, um so Investitionsanreize für energetische Sanierungen zu schaffen. In der Praxis übersteigen die daraus resultierenden Mietsteigerungen häufig die eingesparten Energiekosten, die Investitionskosten werden ungleich verteilt. Dies reduziert die Akzeptanz notwendiger Sanierungen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich eine **Reform hin zu warmmieteneutralen Modellen**, die mit einer **gezielten, sozial gestaffelten Förderung kombiniert** werden.<sup>34</sup>
- Die **Bundesförderung für effiziente Gebäude** (BEG) als zentrales Förderinstrument im Gebäudesektor sollte sozial wie klimapolitisch konsequent weiterentwickelt werden. Vorgeschlagen werden einkommensabhängige Fördersätze, zusätzliche Boni für vulnerable Haushalte sowie die konsequente Anwendung des „Worst-First“-Prinzips zur Priorisierung der energetisch schlechtesten Gebäude.<sup>35</sup>

## 6 Landwirtschaft

### Abbau und Umbau klimaschädlicher Subventionen

- Die **Agrardieselvergütung** senkt die Betriebskosten landwirtschaftlicher Maschinen und schwächt Anreize für effizientere Motoren, alternative Antriebe oder eine Reduktion des Dieselverbrauchs. Insbesondere **große, maschinintensive Betriebe** werden begünstigt, der Wettbewerb zulasten arbeits- und umweltschonender Verfahren verzerrt.

Eine Abschaffung kann bis 2030 Emissionen von rund **0,12 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr** einsparen. Das jährliche Subventionsvolumen beläuft sich auf etwa **440 bis 460 Mio. Euro** (Stand 2023).

Vorgeschlagen wird ein schrittweiser Abbau der Vergünstigung. Um Akzeptanz zu sichern und den Transformationspfad im Agrarsektor zu unterstützen, sollen die freiwerdenden Mittel **vollständig im Sektor verbleiben** und für **Investitionsprogramme** zum Umbau tierfreundlicher Ställe sowie zur Förderung des Ökolandbaus eingesetzt werden.<sup>36</sup>

- **Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge** fördert den Einsatz schwerer Fahrzeuge und trägt zu **Bodenverdichtung** sowie zu einer Beeinträchtigung des Humusaufbaus bei. Ihr ursprüngliches Ziel, die Motorisierung der Landwirtschaft zu fördern, hat sie längst erreicht. Die Befreiung kommt allen Haltern zulassungspflichtiger Fahrzeuge zugute, **ohne ökologische Lenkungswirkung** zu entfalten.

Die Beendigung der Steuerbefreiung würde jährliche **Mehreinnahmen von rund 485 Mio. Euro** generieren. Bei einer gezielten Umwidmung der Mittel in Naturschutz- und Klimaschutzinvestitionen ein Minderungspotenzial von **rund 2,9 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr**.

Vorgeschlagen wird daher, die Einnahmen in **befristete, zweckgebundene Finanzhilfen** zu überführen, etwa zur Unterstützung von Land- und Forstwirten beim Waldumbau, bei der Renaturierung von Mooren und Auen oder bei der Umstellung auf ökologischen Landbau.<sup>37</sup>

- Die **ermäßigte Mehrwertsteuer auf tierische Lebensmittel** von 7% subventioniert ein Konsumniveau, das sowohl aus gesundheitlicher als auch aus klimapolitischer Sicht problematisch ist. Tierische Lebensmittel weisen eine höhere Umwelt- und Klimabelastung während der Erzeugung auf und tragen und zu hohen Umwelt- und Gesundheitskosten.. Der reduzierte Mehrwertsteuersatz wirkt als Gießkannen-Subvention, da sie unabhängig vom Einkommen oder der Produktionsweise der Grundnahrungsmittel ist. Tendenziell werden mit einer Erhöhung der Mehrwertsteuer auf tierische Lebensmittel aufgrund der regressiven Wirkung Haushalte mit geringerem Einkommen prozentual stärker belastet. Das Subventionsvolumen der ermäßigten Besteuerung wird auf mindestens **4,3 bis 5,2 Mrd. Euro pro Jahr** geschätzt.
- Die Anhebung des Steuersatzes auf den Regelsatz von 19 % könnte zu einer Emissionsminderung von rund **2,12 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr** führen. In einem kombinierten Modell, das eine Befreiung pflanzlicher Grundnahrungsmittel von der Mehrwertsteuer sowie eine gezielte Umwidmung verbleibender Mehreinnahmen vorsieht, werden Einsparpotenziale von bis zu **16 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr** genannt.
- Vorgeschlagen wird die Anhebung der Mehrwertsteuer auf tierische Produkte, die als **Gegenfinanzierung** für eine Absenkung bzw. Befreiung pflanzlicher Grundnahrungsmittel dient oder zweckgebunden zur Honorierung von Naturschutzleistungen und zur Stärkung der biologischen Vielfalt eingesetzt wird.<sup>38</sup> Landwirtschaftliche Betriebe profitieren von **Ermäßigungen bei der Energie- und Stromsteuer für betriebliche Zwecke**. Diese pauschalen Entlastungen mindern Anreize zur Energieeinsparung und begünstigen insbesondere größere, energieintensive Betriebe. Für die Land- und Forstwirtschaft belaufen sich die Entlastungen auf etwa **3,1 Mio. Euro pro Jahr** für Heizstoffe und rund **4,6 Mio. Euro pro Jahr** für Strom.

#### Abgaben zur Internalisierung von Umwelt- und Klimakosten

- Eine **Stickstoffüberschussabgabe** auf setzt Anreize für eine effizientere Düngung und trägt zur Reduktion von Lachgasemissionen sowie zur Verringerung der Nitratbelastung des Grundwassers bei. Die Abgabe kann **statisch pro Tonne Überschuss oder progressiv gestaffelt pro Hektar** erhoben werden.<sup>39</sup>
- Eine **Abgabe auf synthetische Stickstoffdünger** zielt darauf ab, deren Einsatz zu begrenzen und die energieintensive Herstellung – häufig im Ausland – indirekt zu bepreisen. Die Erhebung kann als **Festbetrag oder als prozentualer Aufschlag** erfolgen, etwa direkt beim Hersteller oder Händler.<sup>40</sup>
- Eine **risikobasierte Pflanzenschutzmittelabgabe** soll den Einsatz von Pestiziden reduzieren und damit Biodiversität sowie Bodenorganismen schützen. Vorgeschlagen wird eine Kombination aus einem Hektar-Basispreis und einem Risikofaktor, der die Toxizität des jeweiligen Wirkstoffs berücksichtigt. Erwartet wird ein kurzfristiger **Rückgang des Verbrauchs** um etwa 20 % sowie langfristig um bis zu 35 %. Das geschätzte jährliche Aufkommen liegt bei rund **1,2 Mrd. Euro**.<sup>41</sup>
- Eine **Tierwohlabgabe auf Fleisch- und Molkereiprodukte** macht die Kosten nicht artgerechter Tierhaltung sichtbar und **dient der Finanzierung des Stallumbaus**. Sie ist von vornherein als Instrument der Umwidmung von Konsumausgaben hin zu landwirtschaftlichen Investitionen konzipiert. Die Abgabe wird als Verbrauchsteuer erhoben; die Einnahmen fließen zweckgebunden in einen Fonds zur Finanzierung von Tierwohlmaßnahmen. Das geschätzte Aufkommen liegt zwischen **2,9 und 4,6 Mrd. Euro pro Jahr**. Die Abgabenhöhe kann jährlich **anhand des tatsächlichen Finanzierungsbedarfs** für den Stallumbau sowie des erwarteten Konsums angepasst werden.<sup>42</sup>
- Eine **emissionsbedingte Steuer auf tierische Produkte** zielt darauf ab, die spezifischen Klimaschäden aus Methan- und Lachgasemissionen der Viehhaltung zu internalisieren. Die Ausgestaltung erfolgt als Wertsteuer auf Basis der CO<sub>2</sub>-Bilanz des jeweiligen Produkts, wodurch emissionsintensivere Sorten stärker verteuert werden. Das geschätzte jährliche Abgabevolumen beläuft sich auf rund **10,82 Mrd. Euro**.<sup>43</sup>

Mit freundlichen Grüßen

S. Fiedler

Swantje Fiedler, Wissenschaftliche Leiterin

## Quellen und Literatur

- 
- <sup>1</sup> PIK (2024): <https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/was-wirklich-wirkt-erfolgs-check-fuer-die-klimapolitik-aus-zwei-jahrzehnten>
- <sup>2</sup> UBA (2025): Bis 2040 Treibhausgase um mindestens 90 Prozent mindern, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_bis\\_2040\\_treibhausgase\\_um\\_mindestens\\_90\\_prozent\\_mindern\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_bis_2040_treibhausgase_um_mindestens_90_prozent_mindern_0.pdf)
- <sup>3</sup> FÖS (2025c): Umweltschädliche Subventionen und Anreize im Koalitionsvertrag. <https://foes.de/publikationen/2025/2025-06-FOES-KOA-Vertrag-Subventionen.pdf>
- <sup>4</sup> Weiteres zu Konzept und Beispielen in FÖS (2024): Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-09\\_FOES\\_Repurposing.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf)
- <sup>5</sup> FÖS Pressemitteilung vom 13.11.2025: SVR-Jahresgutachten mit Impulsen für konsistente Klima- und Finanzpolitik, <https://crm.foes.de/civicrm/mailing/view?id=3231>, Jahresgutachten des SVR Wirtschaft 2025/2026, <https://www.sachverständigenrat-wirtschaft.de/jahresgutachten-2025.html>
- <sup>6</sup> Vgl. auch UBA (2025): Bis 2040 Treibhausgase um mindestens 90 Prozent mindern, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_bis\\_2040\\_treibhausgase\\_um\\_mindestens\\_90\\_prozent\\_mindern\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_bis_2040_treibhausgase_um_mindestens_90_prozent_mindern_0.pdf)
- <sup>7</sup> FÖS (2025a): Was braucht es für die Klimaneutralität und die Modernisierung des Landes? Ein Vergleich der Investitionsbedarfe verschiedener Studien. [https://foes.de/publikationen/2025/2025\\_06\\_20\\_FOES\\_DNR\\_Investitionsbedarf.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025_06_20_FOES_DNR_Investitionsbedarf.pdf)
- <sup>8</sup> FÖS (2025b): Zielgenau und wirksam: Die sieben Regeln fürs Geld ausgeben. Wie gestalten wir eine gute Ausgaben- und Subventionspolitik für den Klimaschutz? [https://foes.de/publikationen/2025/2025-09-FOES\\_7\\_Regeln\\_Subventionspolitik.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025-09-FOES_7_Regeln_Subventionspolitik.pdf)
- <sup>9</sup> FÖS (2025b): Zielgenau und wirksam: Die sieben Regeln fürs Geld ausgeben. Wie gestalten wir eine gute Ausgaben- und Subventionspolitik für den Klimaschutz? [https://foes.de/publikationen/2025/2025-09-FOES\\_7\\_Regeln\\_Subventionspolitik.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025-09-FOES_7_Regeln_Subventionspolitik.pdf)
- <sup>10</sup> FÖS (2025d): Zukunftsfähiges Stromsystem: Energiewendemonitoring und 10-Punkte-Plan im Vergleich. [https://foes.de/publikationen/2025/2025-09\\_23\\_FOES\\_EWS\\_Energiewendemonitoring.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025-09_23_FOES_EWS_Energiewendemonitoring.pdf)
- <sup>11</sup> Vgl. den Sachstand zu AgNes in Netzentgeltkomponenten: Orientierungspunkte der BNetzA (2025): [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/GBK/GBK\\_Termine/Downloads/2025/12\\_2025/02\\_12\\_2025/251202\\_Sachstandspapier\\_AgNes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/GBK/GBK_Termine/Downloads/2025/12_2025/02_12_2025/251202_Sachstandspapier_AgNes.pdf?__blob=publicationFile&v=3)
- <sup>12</sup> Netzentgeltkomponenten: Orientierungspunkte der BNetzA (2025) [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/GBK/GBK\\_Termine/Downloads/2025/12\\_2025/02\\_12\\_2025/251202\\_Sachstandspapier\\_AgNes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/GBK/GBK_Termine/Downloads/2025/12_2025/02_12_2025/251202_Sachstandspapier_AgNes.pdf?__blob=publicationFile&v=3)
- <sup>13</sup> Monopolkommission (2025): Energie 2025: Wettbewerb und Effizienz für ein zukunftsfähiges Energiesystem: 10 Sektorstudien. [https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/SG%20Energie%202025/10.%20Sektorstudien%20Energie%202025\\_Monopolkommission.pdf](https://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/SG%20Energie%202025/10.%20Sektorstudien%20Energie%202025_Monopolkommission.pdf)
- <sup>14</sup> UBA (2024) [https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/hgp\\_erneuerbareenergien\\_2024.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/hgp_erneuerbareenergien_2024.pdf)
- <sup>15</sup> FÖS (2022): [https://foes.de/publikationen/2022/2022-10\\_FOES\\_DUH\\_Policy\\_Brief\\_Ein\\_Energiemarktdesign\\_fuer\\_die\\_Dekarbonisierung.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-10_FOES_DUH_Policy_Brief_Ein_Energiemarktdesign_fuer_die_Dekarbonisierung.pdf)
- <sup>16</sup> FÖS (2024e): Ausgestaltung einer Bundesweiten Preisaufsichtsbehörde für den Fernwärmesektor. Gutachten im Auftrag des vzbv. [https://foes.de/publikationen/2024/24\\_10\\_18\\_FOES\\_Kuehling\\_Gutachten\\_Preisaufsicht-Fernwaerme.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/24_10_18_FOES_Kuehling_Gutachten_Preisaufsicht-Fernwaerme.pdf)
- <sup>17</sup> FÖS (2021): Pricing methane Implementing a methane pricing model for the EU gas market. [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Energie/Thema\\_Gas/2021-09\\_FOES\\_DUH\\_Pricing\\_Methane.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Energie/Thema_Gas/2021-09_FOES_DUH_Pricing_Methane.pdf)
- <sup>18</sup> FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>19</sup> FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>20</sup> FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>21</sup> FÖS (2022): Marktkräfte für den Klimaschutz nutzen: Reformimpulse für mehr Klimaschutz in den öffentlichen Finanzen. [https://foes.de/publikationen/2022/2022-09\\_FOES\\_11-Massnahmen-Klimaschutz.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-09_FOES_11-Massnahmen-Klimaschutz.pdf)
- <sup>22</sup> FÖS (2025a): Was braucht es für die Klimaneutralität und die Modernisierung des Landes? Ein Vergleich der Investitionsbedarfe verschiedener Studien. [https://foes.de/publikationen/2025/2025\\_06\\_20\\_FOES\\_DNR\\_Investitionsbedarf.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025_06_20_FOES_DNR_Investitionsbedarf.pdf)
- <sup>23</sup> FÖS (2024c): Mehr für gleiche Geld: Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-09\\_FOES\\_Repurposing.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf) und FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>24</sup> FÖS (2024d): Mit Klima-Finanzpolitik die Mobilität in die Zukunft lenken. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-12\\_FOES\\_KlimaFinanzpolitik-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-12_FOES_KlimaFinanzpolitik-Verkehr.pdf)
- <sup>25</sup> FÖS (2023): Drei Maßnahmen für das Klimaziel 2030 im Verkehr. [https://foes.de/publikationen/2023/2023-10\\_Klimaschutzmassnahmen-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2023/2023-10_Klimaschutzmassnahmen-Verkehr.pdf) und FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>

- 
- <sup>26</sup> FÖS (2023): Drei Maßnahmen für das Klimziel 2030 im Verkehr. [https://foes.de/publikationen/2023/2023-10\\_Klimaschutz-massnahmen-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2023/2023-10_Klimaschutz-massnahmen-Verkehr.pdf) und FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>27</sup> FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>28</sup> IW Köln (2025): Risiken für die Umsetzung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität. [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Gutachten/PDF/2024/Gutachten\\_2024-Bedeutung-Bauwirtschaft.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2024/Gutachten_2024-Bedeutung-Bauwirtschaft.pdf)
- <sup>29</sup> FÖS (2024c): Mehr für gleiche Geld: Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-09\\_FOES\\_Repurposing.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf)
- <sup>30</sup> FÖS (2023): Drei Maßnahmen für das Klimziel 2030 im Verkehr. [https://foes.de/publikationen/2023/2023-10\\_Klimaschutz-massnahmen-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2023/2023-10_Klimaschutz-massnahmen-Verkehr.pdf)
- <sup>31</sup> FÖS (2025e): Transformation finanzieren. Bedarfe, Hemmnisse und Instrumente. [https://foes.de/publikationen/2025/2025-09\\_FOES\\_Transformation\\_finanzieren.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025-09_FOES_Transformation_finanzieren.pdf)
- <sup>32</sup> FÖS (2025e): Transformation finanzieren. Bedarfe, Hemmnisse und Instrumente. [https://foes.de/publikationen/2025/2025-09\\_FOES\\_Transformation\\_finanzieren.pdf](https://foes.de/publikationen/2025/2025-09_FOES_Transformation_finanzieren.pdf) und FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>33</sup> FÖS (2024d): Mit Klima-Finanzpolitik die Mobilität in die Zukunft lenken. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-12\\_FOES\\_KlimaFinanzpolitik-Verkehr.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-12_FOES_KlimaFinanzpolitik-Verkehr.pdf)
- <sup>34</sup> FÖS (2024a): Zielkonforme energetische Gebäudesanierung für Klimaschutz, wirtschaftlichen Erfolg und soziale Gerechtigkeit. [https://foes.de/publikationen/2024/2024\\_09\\_10\\_Factsheet\\_Gebaeudesanierung.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024_09_10_Factsheet_Gebaeudesanierung.pdf)
- <sup>35</sup> UBA (2025): Bis 2040 Treibhausgase um mindestens 90 Prozent mindern, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_bis\\_2040\\_treibhausgase\\_um\\_mindestens\\_90\\_prozent\\_mindern\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_bis_2040_treibhausgase_um_mindestens_90_prozent_mindern_0.pdf); vgl. auch FÖS ((2024a): Zielkonforme energetische Gebäudesanierung für Klimaschutz, wirtschaftlichen Erfolg und soziale Gerechtigkeit. [https://foes.de/publikationen/2024/2024\\_09\\_10\\_Factsheet\\_Gebaeudesanierung.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024_09_10_Factsheet_Gebaeudesanierung.pdf)
- <sup>36</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf) und FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>
- <sup>37</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf) und FÖS (2024c): Mehr für gleiche Geld: Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. [https://foes.de/publikationen/2024/2024-09\\_FOES\\_Repurposing.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf)
- <sup>38</sup> FÖS (2026): Repurposing von Subventionen. Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf>, vgl. auch FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)
- <sup>39</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)
- <sup>40</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)
- <sup>41</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)
- <sup>42</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)
- <sup>43</sup> FÖS (2024b): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor. Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushaltes leisten? [https://foes.de/publikationen/2024/2024-01\\_Kurzstudie\\_Subventionen\\_und\\_Abgaben\\_im\\_Agrarsektor.pdf](https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf)