



Policy Brief

Raus aus Öl und Gas. Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität



Swantje Fiedler, Simon Niesen-Meemken, Matthias Runkel, Florian
Zerzawy unter Mitarbeit von Linus Hamann • Oktober 2026
im Auftrag von Green Planet Energy und Greenpeace e.V.

Herausgeber

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Invalidenstraße 34
10115 Berlin

Tel +49 (0) 30 76 23 991- 30

Fax +49 (0) 30 76 23 991- 59

foes.de - foes@foes.de

Über das FÖS

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS) ist ein überparteilicher und unabhängiger politischer Think Tank. Wir setzen uns seit 1994 für eine Weiterentwicklung der sozialen Marktwirtschaft zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft ein und sind gegenüber Entscheidungsträger*innen und Multiplikator*innen Anstoßgeber wie Konsensstifter. Zu diesem Zweck werden eigene Forschungsvorhaben

durchgeführt, konkrete Konzepte entwickelt und durch Konferenzen, Hintergrundgespräche und Beiträge in die Debatte um eine moderne Umweltpolitik eingebracht. Das FÖS setzt sich für eine kontinuierliche ökologische Finanzreform ein, die die ökologische Zukunftsfähigkeit ebenso nachhaltig verbessert wie die Wirtschaftskraft.

Bildnachweise

Foto Titelseite: Pixabay (E-Auto: joenomias, Wärmepumpe: triosolution1, Bahn: 2k_photo)

Raus aus Öl und Gas. Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Ergebnisse	4
1 Kostenfalle Öl und Gas	6
2 Stand der Energiewende: Ausbau der Erneuerbaren schreitet fort, Sektorenkopplung hängt hinterher... 9	9
3 Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität.....	13
3.1 Vergünstigter Grundbedarf: 120 Euro Stromkostenpauschale.....	13
3.2 100.000 Wärmepumpen: Social Leasing für neue Heizungen.....	17
3.3 Mieterhöhung an Energieeffizienz koppeln.....	21
3.4 Bundesweites Deutschlandticket Sozial.....	24
3.5 E-Auto-Kaufprämie sozial weiterentwickeln.....	27
4 Fazit: sozial gerecht und klimafreundlich entlasten	32
Literaturverzeichnis	34

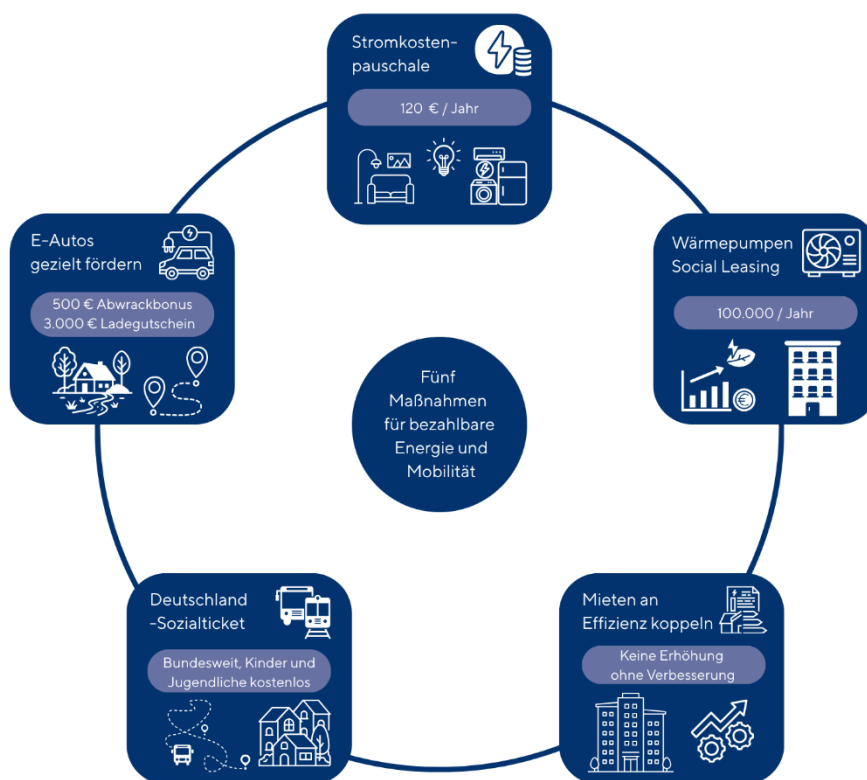
ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Deutschland ist weiterhin stark von Öl und Gas abhängig. Private Haushalte gaben 2023 rund **97 Mrd. Euro** für **fossile Heiz- und Kraftstoffe** aus; zugleich fließen jährlich mehr als **80 Mrd. Euro für fossile Energieimporte** ins Ausland. Der Krieg im Iran und die Blockade der Straße von Hormus zeigen: Fossile Energien bleiben teuer und geopolitisch riskant. **Besonders belastet sind Haushalte mit niedrigem Einkommen**, die einen deutlich **größeren Anteil ihres Budgets für Wärme, Strom und Mobilität aufwenden**. Pauschale Preisentlastungen wie Tankrabatte lindern kurzfristig Symptome, fördern aber weder Einsparungen noch den Umstieg auf erneuerbare Energien und begünstigen tendenziell höhere Einkommen. Dauerhafte Entlastung entsteht nur, wenn wir uns unabhängig machen von fossilen Brennstoffen und aus der Kostenfalle Öl und Gas herauskommen.

Die Politik ist gefordert, **Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen** gezielt zu unterstützen, damit sie die Potentiale erneuerbarer Energien, Elektrifizierung, Effizienz und klimafreundlicher Mobilität nutzen können. **Energie und Mobilität** müssen **klimafreundlich und bezahlbar** sein, unabhängig davon, ob man auf dem Land auf das Auto angewiesen ist, in der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, als Geringverdiener:in hohe Strompreise das Haushaltsbudget belasten oder man als Mieter:in in einer unsanierten Wohnung mit Gas- oder Ölheizung lebt.

Die folgenden **fünf Vorschläge** berücksichtigen diese unterschiedlichen Ausgangslagen und ermöglichen einer breiten Gruppe an Menschen, an den **Vorteilen klimafreundlicher Energie und Mobilität** teilzuhaben. Leitprinzip ist, staatliche Mittel stärker auf Menschen mit wenig Geld¹ auszurichten und wirksame Transformationsschritte zu fördern. Dadurch soll eine sozial gerechte Alternative zu pauschalen und klimaschädlichen Entlastungen bei Öl- und Gaspreisen geschaffen werden.

Abbildung 1: Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

¹ Gemeint sind Haushalte mit niedrigem Einkommen sowie Empfänger:innen bedürftigkeitsgeprüfter Sozialleistungen (Grundsicherung, Wohngeld, Kinderzuschlag, Hilfe zum Lebensunterhalt, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, BaföG)

- **Stromkostenpauschale von 120 Euro pro Jahr:** Haushalte mit niedrigem Einkommen erhalten automatisch 120 Euro pro Jahr über den geplanten Direktauszahlungsmechanismus. Die Pauschale wirkt progressiv: Sie senkt die Stromkosten eines Single-Haushalts beispielhaft um rund 18 %, bei einer Familie um gut 10 %. Bei etwa 18,4 Mio. anspruchsberechtigten Haushalten entstehen Kosten für den Staat von rund 2,2 Mrd. Euro jährlich. Bis der Auszahlungsmechanismus verfügbar ist, kann ein Grundkontingent von 1.500 kWh über geringere Stromsteuer und Umlagen entlastet werden. Dies führt zu Einsparungen von rund 87 Euro pro Haushalt. Diese Übergangslösung ist jedoch weniger zielgenau und aufwendiger zu administrieren. Durch die Stromkostenpauschale entsteht indirekt ein Anreiz zur Elektrifizierung und damit zum Klimaschutz.
- **Social Leasing für 100.000 Wärmepumpen:** Wärmepumpen ersetzen klimaschädliche Öl- und Gasheizungen. Um die Investitionshürde abzubauen, übernehmen Energiedienstleister Investition, Installation, Betrieb und Wartung. Sie garantieren Haushalten, dass die Gesamtkosten der Wärmepumpe während einer mindestens dreijährigen Garantiephase unter den bisherigen fossilen Heizkosten liegen. Die verbleibenden Investitions- und Wartungskosten werden über monatliche Raten finanziert; eine Bonitätsprüfung entfällt. Für selbstnutzende Haushalte gelten einkommensabhängige Fördersätze, bei Mietwohnungen ein Sozialbonus, wenn die Kaltmiete im unteren Drittel des örtlichen Mietspiegels liegt. Ziel sind jährlich 100.000 zusätzliche Wärmepumpen; der staatliche Förderbedarf wird auf 1,1 bis 2,2 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt. Im Vergleich zur Gas- oder Ölheizung können die laufenden Heizkosten je nach Gebäude und Ausgangsheizung um mehrere hundert Euro jährlich sinken.
- **Mieterhöhungen an Energieeffizienz koppeln:** Energieeinsparungen senken den Verbrauch von Öl und Gas. Jegliche Mieterhöhungen sind für unsanierte Wohnungen (Effizienzklassen F, G und H bzw. mehr als 160 kWh Endenergiebedarf oder -verbrauch je Quadratmeter und Jahr) nur nach einer energetischen Verbesserung möglich. Das schützt insbesondere Haushalte mit niedrigen Einkommen in ineffizienten Gebäuden und setzt einen Sanierungsanreiz. Je nach sonst möglicher Mieterhöhung ergibt sich bei einer 70-m²-Wohnung eine kurzfristige Entlastung von etwa 25 bis 76 Euro pro Monat; Sanierungen können zusätzlich 34 bis 56 % der Heizkosten einsparen. Erforderlich sind Anpassungen im Mietrecht, überprüfbare Effizienzkriterien und eine Reform der Modernisierungsumlage, damit energetische Sanierungen warmmietenneutral bleiben.
- **Deutschlandticket Sozial:** Ein bundesweit einheitlicher Sozialtarif des Deutschlandtickets erreicht Transferleistungsbeziehende und optional weitere Gruppen mit niedrigem Einkommen; Kinder und Jugendliche fahren kostenlos. Das entlastet viele Haushalte, für die auch das Deutschlandticket eine hohe Kostenbelastung darstellt. Bei einem Preis von beispielsweise 19 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket von 63 Euro spart eine Person 44 Euro im Monat beziehungsweise 528 Euro im Jahr. Für rund 1,2 Mio. Sozialleistungsempfänger:innen betragen die jährlichen öffentlichen Kosten ca. 500 bis 550 Mio. Euro. Für Menschen, die ihre Mobilität bislang aus finanziellen Gründen eingeschränkt haben, kann das Ticket zu mehr sozialer Teilhabe führen. Die Maßnahme reduziert Mobilitätsarmut, und wirkt vor allem dort, wo ein attraktives ÖPNV-Angebot besteht. Flankiert werden muss die Nachfrageausweitung mit dem Ausbau des Angebots und Anreizen zur Verringerung von Pkw-Fahrten.
- **E-Auto-Förderung sozial weiterentwickeln:** Die bestehende Kaufprämie wird auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) bis 35.000 Euro begrenzt, die Einkommensgrenze auf 60.000 Euro gesenkt. Plug-in-Hybride werden wegen geringer Klimawirkung ausgeschlossen; für sehr alte Verbrenner ist ein Abwrackbonus von 500 Euro vorgesehen. Neben der Förderung des Neukaufs werden auch Käufer:innen von gebrauchten BEV unterstützt – mittels bezuschusstem Ladeguthaben. Auch E-Bikes können in die Förderung aufgenommen werden. Das Fördervolumen von 3 Mrd. Euro für 2026 bis 2029 bleibt konstant, würde aber stärker unteren Einkommen, günstigen Fahrzeugen und autoabhängigen Haushalten zugutekommen. Flankierend sind Ladeinfrastruktur, transparente Ladestrompreise und ein wachsender Gebrauchtwagenmarkt nötig. E-Auto-Förderung und Ladegutscheine ersetzen Verbrennerautos und tragen so zum Klimaschutz bei.

Die **Gesamtkosten für alle fünf Maßnahmen** belaufen sich auf schätzungsweise **3,8 bis 5 Mrd. Euro pro Jahr**. Zum Vergleich: **klimaschädliche Subventionen** kosten Deutschland rund **66 Mrd. Euro pro Jahr** (FÖS 2026a). Allein der fünfmonatige **Tankrabatt** in diesem Jahr belastet den Staatshaushalt mit etwa **4,1 Mrd. Euro**, ohne eine nachhaltige Wirkung zu entfalten. Durch das **Einfrieren des CO₂-Preises** auf dem Niveau von 2026 fehlen ca. **4 Mrd. Euro** an Einnahmen im Klima- und Transformationsfonds (KTF) (FÖS 2026b). Das zeigt: bisher leistet sich die Bundesregierung milliarden schwere Subventionen, die in die falsche Richtung lenken. Geht sie Reformen beim Subventionsabbau an, lassen sich Einnahmen zur Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erschließen.

1 Kostenfalle Öl und Gas

Nur wenige Jahre nach der letzten fossilen Energiepreiskrise 2022/2023 sind die Menschen in Deutschland erneut mit **stark steigenden Öl- und Gaspreisen** konfrontiert. **Besonders trifft es Haushalte mit niedrigem Einkommen**, die einen wesentlichen Teil ihres Einkommens für Energie ausgeben.

Seit Beginn des Irankriegs im Frühjahr 2026 sind die Preise deutlich gestiegen. Heizöl ist um mehr als 40 % teurer geworden, Kraftstoffe um ca. 20-30 % (en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V.). Die Gaspreise an der Börse haben sich seit Kriegsbeginn mehr als verdoppelt (ICE 2026). Sie werden verzögert an die Verbraucher:innen weitergegeben und im Winter voraussichtlich zu höheren Heizkosten führen.

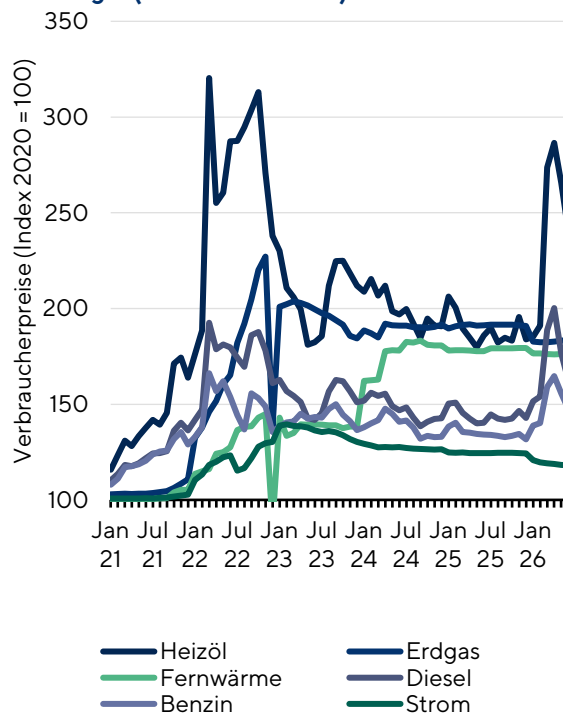
Dabei ist die **Öl- und Gasrechnung** der Bürger:innen in Deutschland auch ohne Krise schon sehr hoch. 2023 gaben sie **jeden Tag 266 Mio. Euro für Öl und Gas** zum Tanken und zum Heizen aus. Auf das ganze Jahr gerechnet entspricht das 97 Mrd. Euro, fast 1.150 Euro pro Person (Destatis 2026a).

Das sind nur die Beträge, die direkt an der Zapfsäule fällig werden oder auf der Gasrechnung stehen. Dazu kommen Kosten für Kohle, Öl und Gas in der Stromerzeugung, bei Unternehmen und der öffentlichen Hand.

Fossile Brennstoffe werden in Deutschland im Wesentlichen importiert. **Mehr als 80 Mrd. Euro fließen jedes Jahr für Öl, Gas und andere fossile Brennstoffe ins Ausland ab.** Für das Jahr 2024 entspricht diese Summe etwa 1,8 % des Bruttoinlandsprodukts (Rode 2025).

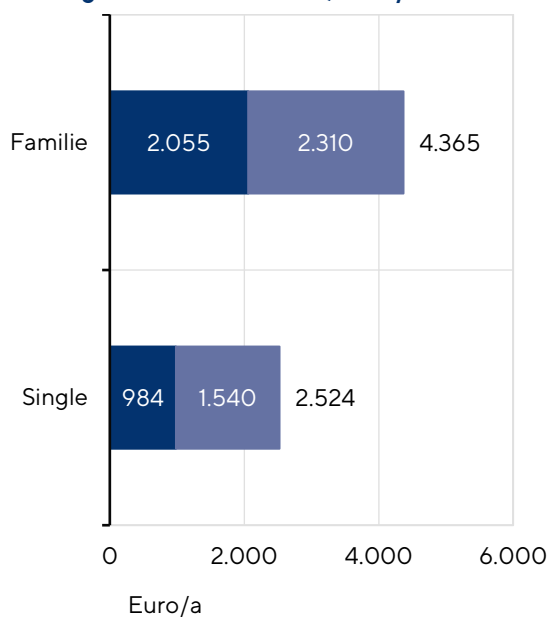
Abbildung 2 zeigt: Energie ist für Haushalte seit 2020 deutlich teurer geworden. Damals lagen sie aufgrund der Coronapandemie auf einem niedrigen Stand. 2022/2023 stiegen die Preise mit der fossilen Energiepreiskrise aufgrund des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine sehr stark an. Danach sind die Verbraucherpreise zwar wieder gefallen, sie liegen aber weiterhin merklich über dem früheren Niveau. Und seit Beginn des Irankriegs zeigt sich ein erneuter starker Anstieg. Auffällig ist: Strom, der immer stärker aus erneuerbaren Energien erzeugt wird, hat sich im Vergleich am geringsten verteuert. Bei der Fernwärme dagegen dominieren noch Kohle, Öl und Gas in der Erzeugung. Deshalb sind auch die Fernwärmepreise hoch. Für Haushalte bedeutet das vor allem beim Heizen und im Verkehr eine dauerhaft höhere Kostenbelastung.

Abbildung 2: Monatliche Verbraucherpreise für Energie (Index 2020 = 100)



Quelle: Destatis (2026b)

Was bedeutet das konkret? Bei aktuellen Preisen (08/2026) gibt eine vierköpfige **Familie** im Einfamilienhaus mit Gasheizung und Dieselauto ca. **4.400 Euro pro Jahr für Kraftstoff und Heizenergie** aus, ein **Single-Haushalt** ca. **2.500 Euro pro Jahr** (Abbildung 3.)

Abbildung 3: Fallbeispiele: Kosten durch Gasheizung und Verbrennerauto, Euro/Jahr

■ Heizkosten ■ Kraftstoffkosten Gesamtsumme

Quelle: eigene Darstellung. Annahmen: Single-Haushalt mit 70 m² Wohnfläche, 8.400 kWh Gasverbrauch, 10.000 km Fahrleistung (Diesel-Pkw), Familie mit 130 m² Wohnfläche, 16.510 kWh Gasverbrauch, 15.000 km Fahrleistung, Verbrauch 7 l/100km, aktuelle Gas- und Dieselpreise (08/2026).

Besonders für Haushalte mit niedrigem Einkommen stellen Energieausgaben einen signifikanten Kostenbestandteil der Konsumausgaben dar, der in den letzten Jahren gestiegen ist (Abbildung 4).

Für 2023 zeigen die Zahlen: das ärmste Zehntel der Haushalte in Deutschland gibt zwar absolut weniger Geld für Heizenergie aus als das reichste Zehntel (etwa die Hälfte), diese Haushalte müssen dafür aber 7 % des Haushaltseinkommens aufwenden, das reichste Zehntel dagegen nur 2 %. Haushalte mit niedrigem Einkommen müssen daher stärker vor Energiepreisteigerungen geschützt werden.

Bei der Mobilität ändert sich das Verhältnis zwischen Haushalten mit niedrigem und hohem Einkommen in den nächsten Jahren. Während heute Haushalte mit Dienstwagen die höchsten Pro-Kopf-Emissionen aufweisen, erreichen sie durch den schnellen Austausch der Fahrzeuge bereits 2030 eine Durchdringung mit Elektroautos von 50 %. Haushalte mit unterdurchschnittlichem Einkommen fahren dagegen ältere Fahrzeuge, elektrifizieren deutlich langsamer als einkommensstarke Vielfahrer und verfügen selten über privaten Ladezugang (Stiftung Klimaneutralität/Öko-Institut 2026). **Haushalte mit wenig Geld** bleiben

somit **länger abhängig** von **hohen Diesel- und Benzinpreisen**, wenn sie **keine Unterstützung** bekommen.

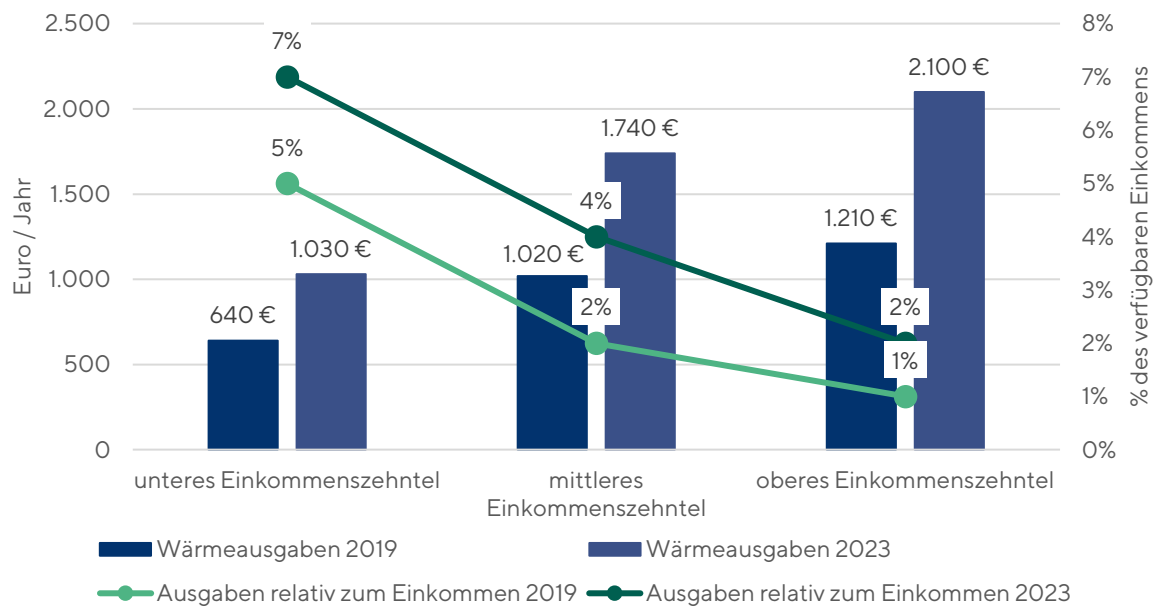
Preisanstiege sind aber auch Ausdruck eines Marktsignals: Fossile Energieträger sind endliche und zunehmend knappe Ressourcen, deren Preise langfristig steigen dürften. Gleichzeitig bleiben sie erheblichen geopolitischen Risiken ausgesetzt, was zu hoher Preisvolatilität und Übergewinnen von Ölkonzernen führt.

In der **Debatte um Entlastungsmaßnahmen** stehen aber oft **pauschale Preisentlastungen für fossile Energien im Fokus**, wie die Neuauflage des **Tankrabbatts**, mit dem von Mai bis Juni und nun erneut von Oktober bis Dezember die Energiesteuer auf Diesel und Benzin gesenkt wird. Diese Maßnahmen **schwächen das Preissignal von Energiepreisen** und damit **Sparanreize**. Sie **mindern auch finanzielle Vorteile durch einen Ausstieg aus fossilen Brennstoffen**. Zudem bevorzugt der Tankrabbatt eher mittlere und hohe Einkommen, ist also sozial ungerecht (Öko-Institut/FÖS 2022). Andere EU-Länder haben dagegen als Reaktion auf die neue fossile Energiepreiskrise auch Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, zur Elektrifizierung der Sektoren Wärme und Verkehr und zur Energieeffizienz auf den Weg gebracht (Bruegel 2026). Frankreich legte im April 2026 einen umfassenden Elektrifizierungsplan vor, Luxemburg beschloss zusätzliche Wärmepumpen-, Sanierungs- und E-Auto-Förderungen, und die Niederlande nahmen Effizienz- und Dekarbonisierungsmaßnahmen in ihr Krisenpaket auf (European Commission 2026).

Zielführender sind also Maßnahmen, die **Menschen dabei unterstützen, aus der Kostenfalle Öl und Gas herauszukommen** und damit auch dem Klimaschutz dienen.

Der Ausbau erneuerbarer Energien, die Elektrifizierung von Wärme und Verkehr, eine flexiblere Nutzung von Strom, aber z.B. auch Effizienzmaßnahmen am Gebäude sowie reduzierte ÖPNV-Kosten oder die Förderung von Radverkehr können dazu beitragen, Energiekosten zu senken, fossile Importe zu reduzieren und die Versorgungssicherheit zu stärken. Sie haben dadurch einen **doppelten Nutzen**: Sie **bringen die Transformation voran** und **entlasten gleichzeitig Bürger:innen finanziell**. In Kapitel 3 stellen wir fünf zentrale Maßnahmen vor, mit denen eine zielgenaue Entlastung erfolgen kann, die gleichzeitig auch dem Klimaschutz dient. Zuvor beschreiben wir im nächsten Kapitel zunächst den aktuellen Stand der Energiewende in Deutschland – auch im internationalen Vergleich.

Abbildung 4: Wärmeausgaben im Verhältnis zum Haushaltseinkommen

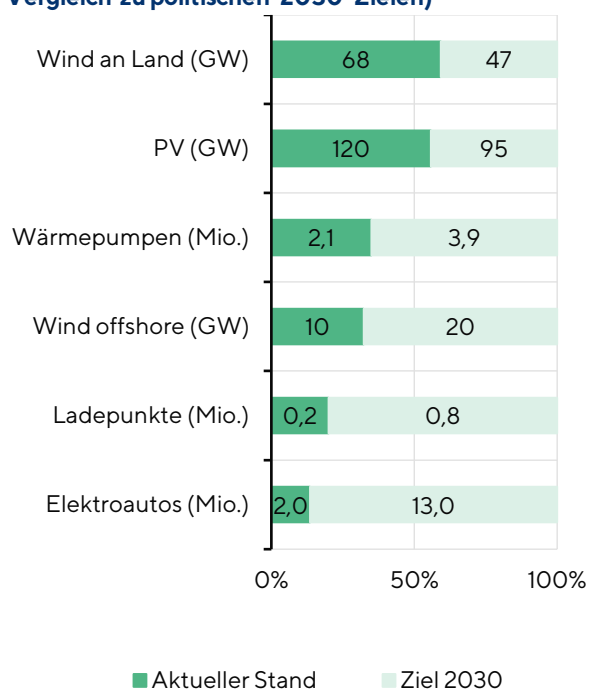


Quelle: FÖS (Heinrich-Böll-Stiftung 2025)

2 Stand der Energiewende: Ausbau der Erneuerbaren schreitet fort, Sektorenkopplung hängt hinterher

Um aus der fossilen Abhängigkeit herauszukommen, hilft vor allem eins: die Energiewende konsequent weiterführen. Während der Umstieg auf erneuerbare Energien bei der Stromerzeugung schon weit vorangeschritten ist, hängen Verkehr und Wärmeversorgung hinterher und sind die beiden Sektoren, die ihre Klimaziele ein ums andere Jahr verfehlen. Abbildung 5 zeigt den Stand der Zielerreichung zentraler Energiewendetechnologien, gemessen an geltenden politischen Zielen für 2030.

Abbildung 5: Zielerreichung zentraler Energiewendetechnologien (aktueller Stand im Vergleich zu politischen 2030-Zielen)



Quelle: eigene Darstellung nach (DIW Berlin 2026). Aktueller Stand = Situation zum Jahresende 2025, außer Wärmepumpen: Stand 1. Halbjahr 2026, Ladepunkte: Stand 1.4.2026.

Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien

Im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) ist festgelegt, dass bis 2030 mindestens **80 % des Bruttostromverbrauchs aus erneuerbaren Energien** gedeckt werden sollen. Um dieses Ziel zu erreichen, definiert das EEG **technologiespezifische Ausbaupfade**: bis 2030 soll die installierte Leistung 215 GW bei der Photovoltaik (PV), 115 GW bei

Windenergie an Land und 30 GW bei Offshore-Windenergie betragen (BMWE 2026; Bundesrepublik Deutschland 2023).²

- Der EE-Anteil am Bruttostromverbrauch erreichte 2025 einen neuen Höchstwert von 55,1 % (UBA AGEE-Stat 2026) – ein Zielerreichungsgrad von rund 69 %. Allerdings bleibt die Stromerzeugung durch Erneuerbare mit ca. 290 TWh Strom hinter dem EEG-Ziel für 2025 (346 TWh) zurück und ist noch weit von der 2030-er-Zielmarke entfernt.
- Beim Leistungsausbau verläuft die Entwicklung technologisch ungleich. Bei der **Photovoltaik** waren Ende 2025 knapp über 120 GW installiert – ein Zielerreichungsgrad von 56 % (UBA AGEE-Stat 2026). Bei **Wind an Land** stieg die installierte Leistung Ende 2025 auf etwa 68 GW (Zielerreichungsgrad: 59 %) (AGEE-Stat 2026). Am weitesten entfernt von der Zielerreichung ist **Wind auf See** mit 9,7 GW Ende 2025 (Zielerreichungsgrad: 32 %) (AGEE-Stat 2026).
- Um die wachsenden Strommengen aus erneuerbaren Energien zu nutzen, müssen **Netzausbau und Speicher** vorankommen. Hier sieht die Expertenkommission zum Energiewende-Monitoring weiterhin Engpässe. Trotz beschleunigter Genehmigungsverfahren verzögert sich der Ausbau des Übertragungsnetzes. Für die Verteilnetze beziffert die Kommission den Finanzbedarf für den Ausbau bis 2045 auf rund 240 Mrd. Euro. Bei den Speichern wächst der Bestand dynamisch: die installierte Leistung der Batteriespeicher lag Ende 2024 mit 11,7 GW über 50 % höher als im Vorjahr (Expertenkommission zum Energiewende-Monitoring 2025).
- Im **EU-Vergleich** liegt Deutschland 2025 bei der Wind- und Solarstromerzeugung bei rund 45 % der gesamten Stromerzeugung und damit über dem EU-Schnitt von 30 %. Auch bei den absoluten Strommengen ist Deutschland Spitzenreiter: 2025 wurde hierzulande mehr Strom aus Wind und Solar erzeugt als in jedem anderen EU-Land, mit einem Anteil von über einem Viertel der gesamten EU-Wind- und Solarerzeugung (Ember 2026b). Beim Anteil der Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen liegt Deutschland mit 41 % jedoch über dem EU-Durchschnitt von 29 %, denn viele EU-Länder nutzen Wasserkraft oder greifen zusätzlich auf Kernenergie zurück (Ember 2026b).

² Gemäß Entwurf der Bundesregierung sollen auch im novellierten EEG 2027 die Ausbauziele und der Anteil am Bruttostromverbrauch erhalten bleiben.

Fazit: Zwar liegt Deutschland bei der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien im europäischen Spitzenfeld, bleibt beim **Anteil fossiler Brennstoffe** jedoch ebenfalls weiterhin **über dem EU-Durchschnitt**. Zur **Erreichung der EEG-Ziele 2030** sind noch **große Anstrengungen** nötig – am deutlichsten bei Wind auf See. Die „Energiewende-Ampel“ der Expertenkommission Energiewende steht dementsprechend für den Bereich Strom auf Gelb: Die Zielmarke von 80 % des Bruttostromverbrauchs im Jahr 2030 gilt als grundsätzlich erreichbar, ist aber kein Selbstläufer (Expertenkommission Energiewende 2025).

Umstellung der Wärmeversorgung

Öl und Gas prägen die deutsche Wärmeversorgung nach wie vor stark.

- 2024 wurden 56,1 % aller 43,6 Mio. beheizten Wohnungen in Deutschland mit Gas beheizt, weitere 17,3 % mit Heizöl – zusammen fast drei Viertel des Bestands. Fernwärme kommt auf 15,5 %, Wärmepumpen und solar-/geothermische Anlagen zusammen erst auf 4,3 % (dena 2026).
- Das Durchschnittsalter von Öl- und Gasheizungen ist hoch: 2024 gab es insgesamt 18,7 Mio. Öl- und Gasheizungen, von denen 16 % vor 1995 eingebaut und damit mindestens 30 Jahre alt sind.

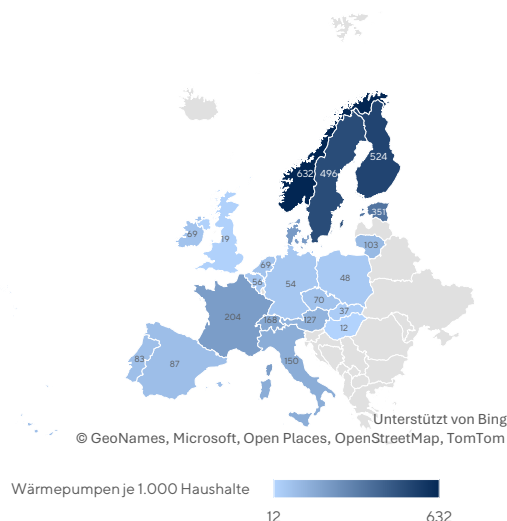
Der Anteil von **Wärmepumpen** an allen Heizungen hat sich seit 2019 fast verdoppelt: die Wende zeichnet sich ab, angesichts des großen Bestands an Öl- und Gasheizungen steht sie aber noch am Anfang (dena 2026).

- Im Bestand waren Ende 2025 rund 1,9 Mio. Geräte installiert, Anfang Mai 2026 wurde die zweimillionste erreicht (Stiebel Eltron 2026).
- Bei den Neuinstallationen war die Wärmepumpe 2025 erstmals der meistverkaufte Wärmeerzeuger in Deutschland – mit 299.000 verkauften Geräten und einem Marktanteil von 48 % (dena 2026). Der Trend hat sich auch 2026 fortgesetzt: Im ersten Halbjahr war fast jede zweite neu verkaufte Heizung eine Wärmepumpe (DIW Berlin 2026).

Ein gesetzlich verankertes 2030-Ziel wie bei PV und Wind gibt es für Wärmepumpen nicht. Auf dem 2. Wärmepumpengipfel 2022 wurde ein Ziel von **6 Mio. Wärmepumpen bis 2030** genannt. Dafür sei ein Zubau von **mind. 500.000 Wärmepumpen pro Jahr** nötig (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) 2022). Gemessen daran sind die Neuinstallationen von Wärmepumpen weiterhin auf einem zu niedrigen Niveau (Abbildung 5).

Auch im **europäischen Vergleich liegt Deutschland** bei der Wärmepumpen-Dichte noch **zurück** (Abbildung 6). Anfang 2025 kamen in Deutschland etwa 54 installierte Wärmepumpen auf 1.000 Haushalte. In Norwegen waren es dagegen 632, in Finnland 524 und in Schweden rund 496. Sowohl beim Bestand als auch beim Absatz liegt Deutschland hinter den meisten europäischen Nachbarn (AEE 2026).

Abbildung 6: Bestand an Wärmepumpen in Europa



Quelle: eigene Darstellung nach (Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) 2025).

Auch beim **Fernwärmeausbau** sind zwar Fortschritte erkennbar und der Anteil erneuerbarer Energien an der Fernwärmeerzeugung stieg von unter 4 % im Jahr 2003 auf knapp 21 % im Jahr 2025 an. Dennoch ist für die Dekarbonisierung der Fernwärmeerzeugung bis 2045 ein **deutlich höheres Tempo** nötig. Zum Vergleich: Dänemark erreicht in der Fernwärme bereits einen Anteil erneuerbarer Energien von rund 75 % (Tagesspiegel 2026).

Fazit: Die Wärmewende bleibt deutlich hinter der Stromwende zurück. Zwar entwickeln sich Wärmepumpen bei den Neuinstallationen dynamisch, der Bestand an Öl- und Gasheizungen ist jedoch noch sehr hoch. Auch in der Fernwärme ist der EE-Ausbau bisher nicht schnell genug. Im europäischen Vergleich hängt Deutschland bei Wärmepumpen gegenüber anderen Ländern hinterher. Die im Sommer 2026 beschlossene Abschaffung zentraler Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes ermöglicht künftig wieder stärker den Einbau fossiler Heizungen und könnte die Dekarbonisierung des Wärmesektors verlangsamen (Deutscher Bundestag 2026).

Förderung nachhaltiger Mobilität

Die Ampel-Koalition hatte 2021 das Ziel gesetzt, mind. **15 Mio. vollelektrische Autos** bis zum Jahr 2030 auf die Straße zu bringen (Open Energy Tracker). Davon ist Deutschland aktuell noch weit entfernt, allerdings haben sich die Zulassungszahlen vollelektrischer Autos zuletzt stark erhöht. Im September 2026 war bereits mehr als jeder Dritte neu zugelassene Pkw ein Elektroauto (KBA 2026). Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD (2025) taucht die Zahl von 15 Mio. vollelektrischen Autos nicht mehr auf. Mehrere Fachmedien bewerteten dies übereinstimmend als faktische Abkehr vom Ziel (Elektro Auto News 2026), eine offizielle Aussage der Bundesregierung dazu liegt nicht vor.

- Zum 1.1.2026 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 2.034.260 batterieelektrische Pkw zugelassen (Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 2026) – die 2-Millionen-Marke wurde damit erstmals überschritten.
- Gemessen am ursprünglichen 15-Mio.-Ziel liegt der Zielerreichungsgrad bei lediglich 14 % (Abbildung 5).

Bei den **Ladestationen** formulierte die Ampel-Koalition ein Ziel von 1 Mio. öffentlich und diskriminierungs-frei zugänglicher Ladepunkte bis 2030, mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur (Open Energy Tracker).

- Die Bundesnetzagentur zählte zum 1.4.2026 200.255 Ladepunkte – 149.002 Normal- und 51.253 Schnellladepunkte (ista 2026) – ein Zielerreichungsgrad von 20 %.
- Haupthemmnis für einen schnelleren Ausbau bleibt der Netzanschluss: Genehmigung und Bau eines Mittelspannungsanschlusses dauern bis zu 24 Monate (rejobs 2026).

Ein quantitatives Bundesziel für den **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**, etwa eine Verdopplung der Fahrgastzahlen, formuliert der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD (2025) nicht. Stattdessen kündigt er einen "Modernisierungspakt" mit erhöhten Regionalisierungsmitteln, Förderung klimaneutraler Busse und mehr Fokus auf autonomes Fahren an, ohne dies in Zahlen zu fassen (Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2025).

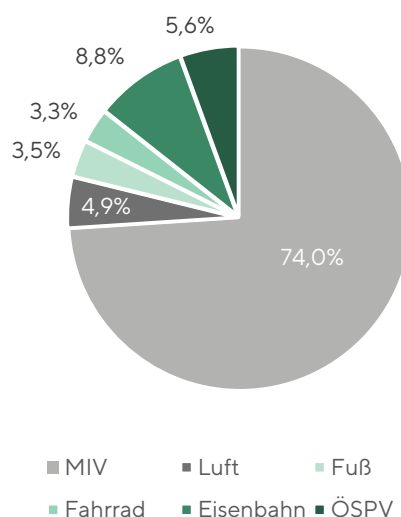
Bereits der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD aus 2018 sah eine **Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030** vor, umzusetzen insbesondere über den Deutschlandtakt (Intraplan 2020). In der neuen Bahnstrategie, der "Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene" von September 2025, taucht dieses Verdopplungsziel nicht mehr auf (Mitusch 2025). Bei der **Elektrifizierung des Schienennetzes**

hatte sich die Ampel-Koalition ein Ziel von 75 % bis 2030 gesetzt; 2021 lag der elektrifizierte Anteil bei 61,7 % der Streckenkilometer, seither stagniert der Ausbau weitgehend (Open Energy Tracker).

Der **Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 3.0** (2021) will die gefahrenen **Rad-Kilometer bis 2030** gegenüber **2017 verdoppeln** (Deutscher Bundestag 2021). Nach der aktuellsten Erhebung "Mobilität in Deutschland 2023" (BMV 2025b) liegt der Radverkehrsanteil am Modal Split stabil bei 11 % – unverändert gegenüber 2017. Allerdings wuchs die Fahrradflotte von 75 Mio. (2017) auf 80 Mio. Räder (2023), ein Viertel davon mit Elektromotor, die inzwischen ein Drittel der gefahrenen Rad-Kilometer ausmachen (BMV 2025b).

Im internationalen Vergleich zeigt sich bei **E-Autos** ein ähnliches Muster wie beim Wind- und Solarausbau. Zwar ist Deutschland absoluter Spitzenreiter bei den Neuzulassungen (allein 545.000 Battery Electric Vehicles (BEVs) in 2025), beim **Anteil an den Neuzulassungen** liegt Deutschland mit knapp 19 % aber **nur im europäischen Mittelfeld** – der EU-Schnitt liegt bei 17,3 % (euronews 2026). Norwegen kam 2025 auf einen BEV-Marktanteil von fast 96 % bei Neuzulassungen (zdfheute 2026). Beim Radverkehr liegt Deutschland mit 34 % regelmäßiger Fahrradnutzung zwar über dem EU-Durchschnitt (24 %), blieb jedoch klar hinter den Spitzenreitern Niederlande (61 %) und Dänemark (48 %) zurück (Destatis 2022).

Abbildung 7: Modal Split der Verkehrsleistung im Personenverkehr einschließlich des nicht-motorisierten Verkehrs (Anteil an Pkm, 2023)



Quelle: eigene Darstellung nach (Umweltbundesamt (UBA) 2026). Pkm = Personenkilometer. MIV = Motorisierter Individualverkehr. ÖSPV: Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Fazit: Auch bei der **Verkehrswende liegt Deutschland zurück** – nicht nur bei den Zielerreichungsgraden, sondern bei der politischen Zielsetzung selbst. Gleich drei der ursprünglichen Ampel-Ziele (E-Autos, Bahn-

Elektrifizierung, ÖPNV-Verdopplung) tauchen im aktuellen Koalitionsvertrag nicht mehr in dieser Form auf. Der Anteil des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Eisenbahn) am Modal Split stagniert bei ca. 21 %, während

der motorisierte Individualverkehr fast drei Viertel der Verkehrsleistung ausmacht und zum größten Teil weiterhin mit fossilen Kraftstoffen angetrieben wird. International zeigen Länder wie Norwegen, wie die Elektrifizierung des Verkehrs erfolgreich gelingen kann.

3 Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität

Im Folgenden stellen wir **fünf zentrale Maßnahmen** vor, die Bürgerinnen entlasten, zum Klimaschutz beitragen und sich schnell umsetzen ließen. Sie **kombinieren soziale Entlastungswirkung, Verringerung fossiler Abhängigkeiten, politische Umsetzbarkeit** und **gute Kommunizierbarkeit**. Sie sind so gewählt, dass alle Bereiche abgedeckt sind, bei denen Menschen von fossilen Energiepreissteigerungen betroffen sind: Strom, Wärme und Mobilität. Zudem adressieren sie die unterschiedlichen Betroffenheiten je nach **Wohn- und Lebenssituation**. Im **Gebäudebereich** schlagen wir Maßnahmen vor, die sowohl **selbstnutzenden Eigentümer:innen mit niedrigem Einkommen** als auch **Mieter:innen** unterstützen. Im **Verkehr** richten sich die Maßnahmen sowohl an **Haushalte in städtischen Räumen**, die den **ÖPNV nutzen**, als auch besonders an **Menschen auf dem Land**, die auf das **Auto angewiesen** sind. Die Vorschläge sollen die Debatte über wirksame und sozial ausgewogene Entlastungsmaßnahmen bereichern. Sie verstehen sich als konzeptionelle Impulse, die konkrete Ausgestaltung ist

hier nicht abschließend skizziert. Ausgangspunkt für die Auswahl ist eine breite Sammlung sozial-ökologischer Entlastungsmaßnahmen aus der deutschen und internationalen Debatte (siehe dazu z.B. FÖS 2026c). Dazu gehörten im Bereich Strom und erneuerbare Energien beispielsweise eine Förderung von Balkonkraftwerken und Speichern, kostenloser Mittagsstrom bei Nutzung dynamischer Stromtarife, Mieterstrom- und Energy-Sharing-Modelle sowie aufsuchende Energieberatungen für Haushalte. Im Wärmesektor wurden unter anderem eine Stilllegungsprämie für alte Öl- und Gasheizungen, Förderaufschläge für sozial benachteiligte Quartiere, eine Regulierung von Fernwärmekosten sowie Energieeinsparverpflichtungen für Energieversorger betrachtet, im Verkehrsbereich ein bundesweiter Fahrpreisdeckel pro Busfahrt, kostenloser Nahverkehr oder ein allgemeines Tempolimit. Hinzu kamen sektorübergreifende Ansätze wie Energiegeld, Alltagsmobilitätsprämie oder pauschale Maßnahmen zur Senkung der Stromkosten.

3.1 Vergünstigter Grundbedarf: 120 Euro Stromkostenpauschale

Aktuell diskutiert die Bundesregierung über die im Koalitionsvertrag angekündigte Stromsteuersenkung für alle Verbraucher:innen. Diese würde nach Angaben des Finanzministeriums über 5 Mrd. Euro pro Jahr kosten (Spiegel 2026). Die hier vorgeschlagene Stromkostenpauschale ist dagegen gezielt auf Haushalte mit niedrigem Einkommen zugeschnitten, belastet den Bundeshaushalt weniger und entlastet gezielt diejenigen, die besonders von hohen Stromkosten betroffen sind. Durch die Entkopplung vom Arbeitspreis erhält sie den Anreiz zum Stromsparen.

Beschreibung

Haushalte mit niedrigem Einkommen wenden einen relevanten Anteil ihres Haushaltseinkommens für Strom auf. Gleichzeitig sind bei ihnen die finanziellen Spielräume, alte, ineffiziente Haushaltsgeräte durch moderne Geräte zu ersetzen, sehr begrenzt. Eine bezahlbare Grundversorgung mit Strom ist wichtig für gesellschaftliche Teilhabe.

Der Vorschlag sieht daher für Haushalte mit niedrigem Einkommen ein **vergünstigtes Grundkontingent an Strom** vor.

- Um die Anreizwirkung der Strompreise zum Stromsparen zu erhalten und Wechselwirkungen bei der Tarifwahl zu vermeiden, zahlt der Bund den vergünstigten Stromtarif als **Stromkostenpauschale** über den vsl. ab dem Jahr 2027 zur Verfügung stehenden Direktauszahlungsmechanismus (DAM) aus.

- Die Auszahlung erfolgt vorschüssig für das jeweilige Jahr und beträgt zunächst beispielsweise **10 Euro/Monat bzw. 120 Euro/Jahr**. Die Höhe orientiert sich dabei an den durchschnittlichen Grundpreisen. Bei aktuellen Strompreisen von durchschnittlich 37,0 ct/kWh (Grundpreis anteilig enthalten) für einen Haushalt mit 3.500 kWh Jahresverbrauch entspricht das einem kostenlosen Grundkontingent von knapp 325 kWh (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) 2026).
- Die Pauschale entlastet besonders geringe Verbräuche, die anteilige Entlastung der Stromkosten ist bei niedrigem Einkommen höher. Die Maßnahme wirkt somit progressiv.
- Zentrales Element ist die **automatische Entlastung ohne Antragstellung** über den neuen **Direktauszahlungsmechanismus**, um die größtmögliche Wirksamkeit in der Zielgruppe zu erreichen.
- Wenn Merkmale wie Haushaltsgröße beim Direktauszahlungsmechanismus erfasst werden, sollte die Pauschale danach gestaffelt werden, da sonst Single-Haushalte im Vergleich z.B. zu Familien deutlich stärker profitieren.

Übergangsweise, solange der Direktauszahlungsmechanismus noch nicht funktionsfähig ist, kann die Auszahlung hilfsweise doch per Antrag, z.B. bei KfW oder BAFA erfolgen. Wichtig wäre in diesem Fall ebenfalls eine vorschüssige Auszahlung.

Eine weitere kurzfristige Möglichkeit ist, den Strompreis für ein Grundkontingent an Strom für alle Haushalte zu vergünstigen. Dies würde über eine Entlastung bei Abgaben und Umlagen auf den Strompreis für ein Grundkontingent von 1.500 kWh³ umgesetzt:

- Staffelung der Stromsteuer: Absenkung auf 0,1 ct/kWh für das Grundkontingent, Beibehaltung des aktuellen Stromsteuersatzes für den restlichen Verbrauch. Denkbar wäre auch eine Erhöhung der Stromsteuer für hohe Verbräuche. Dadurch verbessert sich die Anreizwirkung der Stromsteuer und die Einnahmeausfälle sind geringer als ohne Staffelung.
- Befreiung des Grundkontingents von Offshore-Netzzulage (derzeit 0,941 ct/kWh), KWKG-Umlage (0,446 ct/kWh) und Aufschlag für besondere Netznutzung (1,559 ct/kWh). Die mögliche Gesamtentlastung für das Grundkontingent beträgt somit (inkl. geringerer Mehrwertsteuer) derzeit ca. 5,83 ct/kWh.
- Bezogen auf das Grundkontingent von 1.500 kWh beträgt die Entlastung somit ca. 87 Euro pro Haushalt und Jahr.
- Die Entlastung ist weniger zielgenau als bei einer Direktauszahlung an Haushalte mit niedrigem Einkommen. Sie berücksichtigt auch nicht, dass Haushalte unterschiedlich groß sind. Informationen zur Haushaltsgröße liegen jedoch bei den Energieversorgern nicht vor und müssten erst abgefragt werden. Dies würde den Umsetzungsaufwand deutlich erhöhen und die Entlastung verzögern, da Energieversorger für die Änderungen Zeit benötigen.
- Manche Haushalte haben durch Energiewendetechnologien wie Wärmepumpen oder Elektromobilität einen höheren Stromverbrauch als andere. Der höhere Verbrauch wird ebenfalls nicht berücksichtigt, da es für beide Technologien durch die Netzentgeltreduktion bereits günstigere Tarife gibt.

Zielgruppe

Die Stromkostenpauschale soll Haushalte mit niedrigem bis mittlerem Einkommen erreichen.

Entlastet werden Empfänger:innen bedürftigkeitsgeprüfter Sozialleistungen (Grundsicherung, Wohngeld, Kinderzuschlag, Hilfe zum Lebensunterhalt, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, BAföG) sowie Haushalte mit niedrigem Einkommen. Die Einkommensgrenze orientiert sich an anderen sozial gestaffelten Förderprogrammen. In der Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) wird der höchste Einkommensbonus für Haushalte mit einem zu versteuernden Einkommen von 30.000 Euro (40.000 Euro bei Haushalten mit Kind) gewährt.

Überschlägig geschätzt fallen ca. 18,4 Mio. Haushalte⁴ in diese Gruppe.

Durch den Direktauszahlungsmechanismus kann die Zielgruppe unmittelbar erreicht werden und die Auszahlung automatisiert erfolgen.

Bei der Übergangslösung „Reduzierung von Abgaben und Umlagen auf Grundkontingent“ profitieren alle Haushalte. Da der Stromkostenanteil am verfügbaren Haushaltseinkommen bei Haushalten mit niedrigem Einkommen höher ist, wirkt die Entlastung ebenfalls progressiv, ist jedoch weniger zielgenau.

Entlastungswirkung

Die Stromkostenpauschale entlastet anspruchsberechtigte Haushalte um **120 Euro pro Jahr, bzw. 10 Euro pro Monat**.

Für einen **Single-Haushalt** mit einem Jahresverbrauch von 1.800 kWh sinken die jährlichen Stromkosten somit von rund 666 auf 546 Euro. Dies entspricht einer **Entlastung von rund 18 %**. Bei einer **Familie** mit einem Jahresverbrauch von 3.400 kWh sinken die jährlichen Stromkosten von rund 1.258 Euro auf 1.138 Euro, also um gut **10 %**.

Bei den rund 18,4 Mio. Haushalten, die die Einkommensgrenze von 30.000 Euro unterschreiten, ergibt sich rechnerisch eine Entlastungssumme von rund **2,2 Mrd. Euro pro Jahr**.

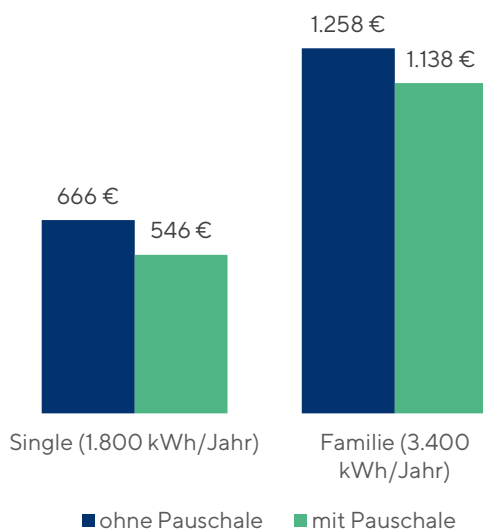
Bei einer noch stärkeren Staffelung bzw. Differenzierung nach Einkommen könnten die Kosten für den Staat geringer ausfallen.

³ Keine weitere Differenzierung z.B. nach Haushaltsgröße, weil Daten bei EVUs nicht vorliegen

⁴ Die Zahl der anspruchsberechtigten Haushalte ist eine Approximation auf Basis der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2018 und der amtlichen

Einkommensteuerstatistik. Aufgrund der unterschiedlichen Datenbasis und der seitdem gestiegenen Nominaleinkommen ist der Wert als Größenordnung zu verstehen.

Abbildung 8: Entlastung bei den Stromkosten (Euro/Jahr)



Quelle: eigene Darstellung

Klimaschutz

Da es sich um eine Entlastung bei den Stromkosten handelt, hat die Maßnahme **keine direkte Wirkung auf den Öl- und Gasverbrauch** der Haushalte. Andererseits entstehen durch günstigere Stromkosten indirekt auch **Anreize für Elektrifizierung**, die Wärme- und Kälteenergie wird dadurch auch für Haushalte mit niedrigem Einkommen erschwinglicher.

Finanzierung

Die Stromkostenpauschale wird über den Direktzahlungsmechanismus aus Mitteln des Bundes finanziert. Solange der Direktzahlungsmechanismus noch nicht operativ ist und als Übergangslösung die Absenkung von Abgaben und Umlagen greift, erfolgt die Finanzierung auf unterschiedlichen Wegen:

- Die reduzierte Stromsteuer führt zu Mindereinnahmen beim Bund. Hier rechnen Energieversorger (EVUs) für das Grundkontingent den geringeren Stromsteuersatz ab und führen die Stromsteuereinnahmen wie gewohnt mit den Steueranmeldungen ab.
- Die Befreiung des Grundkontingents von Offshore-Netzumlage, KWKG-Umlage und Aufschlag für besondere Netznutzung wird über Zuschüsse des Bundes an die Übertragungsnetzbetreiber finanziert. Die Netzbetreiber geben die Befreiung wiederum an die Energieversorger (EVUs) weiter, die bei der Abrechnung von Haushalten entsprechend keine Beträge für das Grundkontingent ausweisen. Dies ist durch den Zuschuss des Bundes für die Übertragungsnetzentgelte bereits ein erprobtes Verfahren. Die Finanzierung sollte jedoch aus dem Kernhaushalt, nicht dem KTF erfolgen.

Notwendige Rahmenbedingungen

Für die Stromkostenpauschale ist Voraussetzung, dass der **Direktzahlungsmechanismus des Bundes** funktioniert; dieser soll Anfang 2027 stehen. Das Bundesfinanzministerium arbeitet derzeit an einer Formulierungshilfe für das Jahressteuergesetz (dts Nachrichtenagentur 2026).

Die Übergangslösung erfordert separate energiewirtschaftliche Regelungen. Der Ausgleich des Aufschlags für besondere Netznutzung müsste voraussichtlich im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) geregelt werden (analog dem Zuschuss zu den Übertragungsnetzentgelten), der Ausgleich des KWKG-Finanzierungsbedarfs und der Offshore-Anbindungskosten ist im Energiefinanzierungsgesetz (EnFG) verankert.

Beispiele

Sozialtarife sind in mehreren europäischen Staaten als Instrument zur direkten Entlastung von Haushalten mit niedrigem Einkommen etabliert (u. a. Belgien, Frankreich, Spanien, Griechenland, Österreich). Sie können ergänzend zu sozialrechtlichen Leistungen wirken, insbesondere auch für Haushalte oberhalb formaler Leistungsgrenzen, die dennoch von hohen Stromkosten betroffen sind (FÖS 2026c).

- In **Österreich** gibt es seit April 2026 einen Sozialtarif. Rechtlich verankert ist er als „**gestützter Preis für begünstigte Haushalte**“ im Elektrizitätswirtschaftsgesetz (EIWG). Für begünstigte Haushalte gilt ein fester Energiepreis von 6 ct/kWh (netto) für ein Grundkontingent von 2.900 kWh/Jahr. Der Energiepreis enthält den Grundpreis, nicht jedoch Netzentgelte, Steuern und Abgaben. Diese kommen weiterhin hinzu (Österreichs Energie 2026). Haushalte mit mehr als drei Personen erhalten zusätzlich eine Zusatzpauschale pro Person von 52,50 Euro/Jahr; zudem sind Sonderregelungen für stromintensiven medizinischen Bedarf wie z.B. Heimdialyse oder Beatmungsgeräte geplant (Österreichische Bundesregierung 2025). Auch der Preis für den Verbrauch oberhalb der 2.900 kWh ist gesetzlich gedeckelt. Die österreichische Regulierungsbehörde für Strom „E-Control“ stellt den Preis quartalsweise fest; er ermittelt sich aus den mengengewichteten Futurepreisen der europäischen Strombörse für Base- und Peakloadstrom (E-Control). Die Begünstigung ist an die Befreiung vom ORF-Rundfunkbeitrag gekoppelt. Der Stromlieferant erhält die Informationen vom ORF (inkl. der Zählpunktnummer), so dass der Sozialtarif automatisch ohne separaten Antrag beim Stromlieferanten angewendet werden kann. Alle Stromanbieter mit Haushaltskund:innen sind gesetzlich zur Bereitstellung des Sozialtarifs verpflichtet.

verpflichtet. Die Finanzierung erfolgt durch die Stromlieferanten bis zu einer Höhe von 60 Mio. Euro/Jahr (Österreichs Energie 2026). Die Beteiligung an den Kosten richtet sich dabei nach dem jeweiligen Anteil am gesamten gelieferten Strom, nicht anhand der beim jeweiligen Lieferanten begünstigten Haushalte (Österreichische Bundesregierung 2025). Dieses Modell wäre in Deutschland allerdings nur mit hohem Aufwand bei den EVUs umzusetzen, solange es keine eindeutige Zuordnung beim EVU von Stromzählpunkt und Anspruchsberechtigung gibt. Zudem müsste ein bundesweiter finanzieller Ausgleichsmechanismus zwischen den EVUs eingerichtet werden.

- In **Frankreich** bekommen Haushalte mit niedrigem Einkommen den sog. „**Chèque énergie**“. Dieser wird jedes Jahr automatisch an mehrere Millionen begünstigte Haushalte versendet und beträgt je nach Einkommen und Haushaltsgröße zwischen 48 und 277 Euro. Der französische Energiescheck ist der hier vorgeschlagenen Stromkostenpauschale ähnlich, insbesondere weil er vom tatsächlichen Energieverbrauch entkoppelt ist und die Anreizwirkung für Energieeffizienz dadurch erhalten bleibt. Die Haushalte können damit allerdings neben Rechnungen für Strom auch Wärmekosten (auch für fossile Heizstoffe) begleichen (Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique 2026).

3.2 100.000 Wärmepumpen: Social Leasing für neue Heizungen

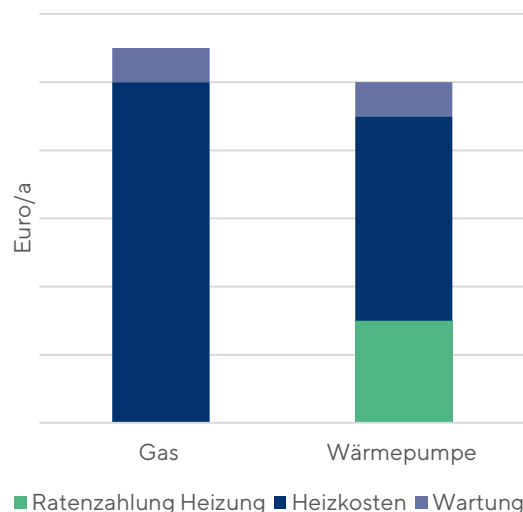
Beschreibung

Die Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) bietet für selbstnutzende Eigentümer:innen umfangreiche Förderungen – je nach Einkommen bis zu 80 % der Investitionskosten – für den Heizungstausch an. Eine Förderlücke besteht jedoch bei denjenigen, die sich die verbleibende Investitionssumme für eine Wärmepumpe trotzdem nicht leisten können oder keinen Zugang zu einer Finanzierung (in Form von Krediten) haben. Zudem sind viele Menschen unsicher, inwieweit die Wärmeversorgung künftig unter den Kosten der Gas- oder Ölheizung liegen werden. Im Mietwohnungsbereich kommt als grundlegendes Problem dazu, dass Mieter:innen nicht über die Heizungsanlage und Wärmeerzeugung entscheiden können. Vermieter:innen können bisher aber in der Regel nicht den Einkommensbonus nutzen und müssen gleichzeitig das Gebot der Kostenneutralität bei Umstellung der Wärmeversorgung beachten.

Angelehnt an das in Frankreich aufgelegte Programm „leasing social pompe à chaleur“ (Ministère de l'Économie 2026) und an Vorschläge für Social Contracting in Deutschland (EDL_HUB 2025) schlagen wir folgende Kombination aus Leasing und staatlicher Förderung vor:

- Alles aus einer Hand: Anbieter (Energiedienstleister) übernehmen die Investition, Installation, den Betrieb und die Wartung der Wärmepumpe und liefern den Strom für die Wärmepumpe. Sie beantragen und behalten die Fördermittel aus der BEG-Förderung, die bis zu 80 % betragen.
- Dabei **garantieren** die Anbieter **für einen festen Zeitraum von mindestens drei Jahren nach Inbetriebnahme**, dass die **monatlichen Gesamtkosten für Wärmepumpe, Wartung, Service und Strom für die Wärmepumpe unter den fossilen Heizkosten** (Brennstoffkosten Öl/Gas + Wartung) für den Haushalt liegen.⁵

Abbildung 9: Kostenvergleich Wärmepumpe vs. Gasheizung (Garantiezeit, schematisch)



- Das Social Leasing enthält somit zwei Komponenten:
 - Die nicht über die BEG-Förderung abgedeckten **Kosten für die Wärmepumpe**⁶ und die **Service/Wartungskosten** werden in **gleichmäßige monatliche Raten** über die Vertragslaufzeit aufgeteilt. Die Laufzeit kann z.B. 10 Jahre betragen. Die Anlage geht nach Abzahlung der Raten für die Wärmepumpe für einen symbolischen Restwert (1 Euro) an den Eigentümer (selbstnutzender Eigentümer oder Vermieter) über. Die Raten in den Jahren, die unter das Garantieverprechen fallen, dürfen nicht niedriger sein als in den Folgejahren der Vertragslaufzeit.⁷
 - Eine **Preisgarantie von mindestens drei Jahren für die Stromlieferung**. Während der Garantiezeit müssen die monatlichen Gesamtkosten unter den bisherigen fossilen Heizkosten liegen. Nach Ablauf der Garantiezeit läuft die Strompreisgarantie aus. Der Anbieter kann einen neuen Stromliefervertrag anbieten, der Kunde ist jedoch frei, den für sich günstigsten Tarif zu wählen. Dadurch ist es auch für die Folgejahre

⁵ Die Preisgarantie für Strom gilt für die Strommenge, die bei der vertraglich garantierten Anlageneffizienz erforderlich ist, um den aus den letzten drei vollständigen Abrechnungsjahren ermittelten, witterungs-bereinigten Wärmeverbrauch des Haushalts bereitzustellen. Darüber hinausgehender nutzungsbedingter Verbrauch ist nicht von der Preisgarantie umfasst.

⁶ bei maximal förderfähigen Kosten von 28.000 Euro für eine Wärmepumpe gemäß BEG und einem Zuschuss von 80% sind das 5.600 Euro.

⁷ Ggf. könnten inflationsbedingte Kostensteigerungen bei Service/Wartung davon ausgenommen werden.

wahrscheinlich, dass die gesamten monatlichen Kosten der Wärmepumpe unter den aktuellen monatlichen Kosten einer fossilen Heizanlage liegen, da durch CO₂-Bepreisung und Biotreppenkostensteigerungen bei Gas zu erwarten sind.

- Es erfolgt **keine Bonitätsprüfung** der Kund:innen.
- Fördersätze und -konditionen:
 - Für Wärmepumpen, die durch Energiedienstleister bei **selbstnutzenden Eigentümer:innen** eingebaut werden, richtet sich die **Förderhöhe nach dem zu versteuern den Einkommen** des Haushalts. Möglich sind bis zu 80 % Förderung, analog zur Nutzung der Fördermittel direkt durch den Haushalt.
 - **Lösung für Mietwohnungen:** ein **Sozialbonus für Mietwohngebäude** in der BEG Einzelmaßnahme (EM) Wärmepumpe ermöglicht, dass auch im Mietwohnbereich Wärmepumpen mit bis zu 80 % gefördert werden. Der Vermieter beauftragt den Energiedienstleister; die Anlage geht nach Ende der Vertragslaufzeit für einen symbolischen Restwert (1 Euro) in das Eigentum des Vermieters über. Der Energiedienstleister kann neben der Grundförderung den Sozialbonus in Anspruch nehmen, sofern die Mieter:innen über niedrige Einkommen verfügen. Das kann beispielsweise der Fall sein, wenn die durchschnittliche Kaltmiete im betreffenden Mietwohngebäude im unteren Drittel des örtlichen Mietspiegels liegt.⁸ Für die Heizungsanlage darf der Vermieter keine Modernisierungsumlage erheben, er darf die Kosten nicht an die Mieter:innen weitergeben.
 - Um das Modell für Anbieter attraktiv zu gestalten, werden ggf. zusätzlich Risiken anteilig vom Bund übernommen (z.B. Zahlungsausfallrisiko, Strompreisrisiko bzgl. Steuern, Abgaben und Netzentgelten). Denkbar ist auch eine anteilige, gedeckelte Förderung der Erstberatungskosten.

- Ziel ist es, mit dem Modell jährlich 100.000 Wärmepumpen zusätzlich zu installieren. Das entspricht der Differenz zwischen dem politischen Ziel von 500.000 Wärmepumpen pro Jahr und der aktuellen Zubaudynamik.⁹

Zielgruppe

Das Social-Leasing-Programm richtet sich an **Haushalte mit niedrigem oder mittlerem Einkommen**. Bei selbstnutzenden Eigentümer:innen gelten die Kriterien zum Sozialleistungsbezug (Grundsicherung, Wohngeld, Kinderzuschlag, Hilfe zum Lebensunterhalt, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, BAföG) bzw. die Einkommensgrenzen der BEG-Förderung, um anschlussfähig an die geltende Förderung zu bleiben. Im Mietwohnungsbereich ist eine Einkommensprüfung von Mieter:innen kein gangbarer Weg. Daher kann als Kriterium z.B. die Kaltmiete der Mietwohnungen zu Grunde gelegt werden. Kaltmieten im unteren Drittel der ortsüblichen Vergleichsmiete sind ein Hinweis, dass Mieter:innen eher niedrige Einkommen haben und/oder Vermieter:innen aufgrund niedriger Mieteinnahmen keine großen finanziellen Spielräume für Investitionen haben.¹⁰

Entlastungswirkung

Kern des Social-Leasing-Programms ist, dass die Gesamtkosten (inkl. Ratenzahlungen für die Wärmepumpe und Service/Wartung) unter den bisherigen Heizkosten liegen. Die genaue Höhe hängt von der individuellen Situation und den verfügbaren Angeboten der Dienstleister ab. Vorteil des Programms ist, dass man abgesichert wird gegen steigende fossile Preise und dauerhaft unabhängig von Öl und Gas wird.

Betrachtet man nur die Energiekosten, so senkt der Umstieg von einer fossilen Heizung auf eine Wärmepumpe die laufenden Heizkosten für Haushalte deutlich. Für eine **70-m²-Wohnung in einem Mehrfamilienhaus** beträgt die **jährliche Heizkostensparnis** bei einem Umstieg von einer Gasheizung rund **455 Euro**. Mit dem Wechsel von einer Ölheizung liegt die Ersparnis bei rund **315 Euro**. Für ein **130-m²-Einfamilienhaus** beträgt die potenzielle Ersparnis etwa **780 Euro (Gas) bis 885 Euro (Öl)** (siehe Tabelle 1).

⁸ Subjektbezogene Nachweise wie Einkommen der Mieter:innen oder Bezug von Sozialleistungen sind dem Vermieter nicht bekannt; es bestehen oft auch Vorbehalte seitens der Mieter:innen, diese gegenüber dem Vermieter offenzulegen. Daher ist ein objektbezogenes Kriterium besser geeignet.

⁹ Absatz an Wärmepumpen im 1. Halbjahr 2026: 195.000 nach Angaben des Bundesverbands Wärmepumpen

¹⁰ Die Miethöhe im unteren Drittel der ortsüblichen Vergleichsmiete kann dabei lediglich als Näherungswert für ein niedriges Einkommen dienen und bildet die tatsächliche Einkommens- und Belastungssituation der Mietenden nicht zuverlässig ab. Bei der konkreten Ausgestaltung sollte deshalb geprüft werden, wie auch Haushalte mit geringem Einkommen oder besonderen finanziellen Belastungen erreicht werden, deren Miete nicht unterhalb dieser Schwelle liegt.

Tabelle 1: Jährliche Heizkostenersparnis durch Umstieg auf Wärmepumpe (in Euro)

Umstieg auf Wärmepumpe von ...	Heizkostenersparnis	
	70 m ² (MFH)	130 m ² (EFH)
Gasheizung	455	780
Ölheizung	315	885

Quelle: eigene Darstellung, basierend auf (co2online gGmbH 2026).
Anmerkung: Preise und Verbrauch aus dem Abrechnungsjahr 2025.
MFH = Mehrfamilienhaus. EFH = Einfamilienhaus

Klimaschutz

Der Umstieg von fossilen Heizungen auf Wärmepumpen reduziert den fossilen Energieverbrauch und somit die CO₂-Emissionen.

- Für die betrachtete **70-m²-Wohnung** sinken die jährlichen CO₂-Emissionen gegenüber einer Gasheizung um rund **1,2 t** und gegenüber einer Ölheizung um etwa **2,2 t**. Dies entspricht rund **8,1 MWh Erdgas**, bzw. rund **900 Liter Heizöl** pro Jahr.
- Für das **130-m²-Einfamilienhaus** beträgt die CO₂-Einsparung rund **2,0 t** (Gas), bzw. **5,4 t** (Öl); der fossile Verbrauch sinkt entsprechend um rund **16,5 MWh Erdgas**, bzw. **2.300 Liter Heizöl**.¹¹

Bei den geplanten **100.000 zusätzlich auf Wärmepumpen umgestellten Wohneinheiten** ergibt sich je nach Gebäudetyp und bisherigem Energieträger somit eine jährliche CO₂-Minderung von schätzungsweise **0,12 bis 0,54 Mio. t CO₂**.¹² Über eine Wirkdauer von 20 Jahren ergibt sich eine Minderung von **2,4 bis 11 Mio. t CO₂**.

Zum Vergleich zeigen **Literaturauswertungen** folgende Größenordnungen:

- Gemäß **BEG-Evaluierung** (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) 2025) wurden für Wärmepumpen in Wohngebäuden im Jahr 2024 ca. 6,5 Mrd. Euro an Investitionen durch knapp 2,3 Mrd. Euro an Bundesmitteln ausgelöst, woraus sich ein Förderhebel von 2,9 ergibt. Die Fördereffizienz beträgt 98 Euro je vermiedener Tonne CO₂ brutto und 132 Euro netto bei einer Wirkungskdauer von ca. 20 Jahren (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) 2025).

Übernimmt man diese Werte für das Social-Leasing-Programm, ergeben sich bei einer Förderung von 1,1 bis 2,2 Mrd. Euro pro Jahr Investitionen von rund 3,2 bis 6,4 Mrd. Euro. Bei einer Fördereffizienz von 98 Euro je vermiedener Tonne CO₂ ergäben sich kumulierte Treibhausgasinderungen von rund 11 bis 22 Mio. t CO₂ über die Lebensdauer der geförderten Anlagen. Bei Verwendung der konservativeren Nettowerte von 132 Euro je vermiedener Tonne CO₂ läge die Minderung bei rund 8 bis 17 Mio. t CO₂. Allerdings ist der Förderhebel aufgrund der höheren Förderung bis 80 % im Social Leasing Programm niedriger als der durchschnittliche Förderhebel im BEG. Daraus ergibt sich, dass die Fördereffizienz niedriger ist, d.h. die Förderkosten je vermiedener Tonne CO₂ höher.

- Eine **Studie der ITG Dresden** (ITG Institut für Technische Gebäudeausrüstung Dresden 2024) ermittelt für 236.000 Heizungswärmepumpen etwa 0,84-0,99 Mio. t CO₂-Einsparung pro Jahr, entsprechend rund 3,5-4,2 t CO₂ je Wärmepumpe und Jahr. Damit liegt die Klimawirkung von 100.000 Wärmepumpen grob in einer Bandbreite von 0,3 bis 0,5 Mio. t CO₂ pro Jahr, was einer Wirkung von 6-10 Mio. t CO₂ über 20 Jahre entspricht.

¹¹ Die CO₂-Minderung berücksichtigt neben den vermiedenen Emissionen der Gas- bzw. Ölheizung auf die strombedingten Emissionen der Wärmepumpe. Die Angaben zum vermiedenen fossilen Energieverbrauch beziehen sich hingegen auf den durch den Heizungsaustausch vermiedenen Gas- bzw. Heizölverbrauch.

¹² Die Bandbreite ergibt sich aus den betrachteten Referenzfällen: 100.000 70-m²-Wohnung mit bestehenden Gasheizungen bilden die Untergrenze, 100.000 130-m²-Einfamilienhäuser mit zuvor Ölheizungen die Obergrenze. Die tatsächlichen Einsparungen hängen von der Gebäudestruktur und den bestehenden Heizsystemen ab.¹³ Für die

fiskalische Abschätzung wird eine vollständige Zusatzlichkeit angenommen: Ohne das Leasingprogramm würden die betrachteten Wärmepumpen nicht eingebaut und somit keine Förderung in Anspruch genommen. Angesetzt werden zudem eine Förderquote von 80 % sowie die jeweiligen BEG-Höchstbeträge der förderfähigen Investitionskosten. Die 100.000 Wärmepumpen sind eine Zielsetzung um die Lücke zwischen dem Wärmepumpenziel von 500.000 neu installierten Wärmepumpen pro Jahr und aktueller Zubaudynamik zu schließen. Die Zahl stellt keine Abschätzung darüber dar, ob das Modell auch in dieser Größenordnung nachgefragt sein wird.

Finanzierung

Bei jährlich **100.000 zusätzlich geförderten Wohneinheiten** ergibt sich je nach Gebäudestruktur eine **Fördersumme** von schätzungsweise **1,1 bis 2,2 Mrd. Euro pro Jahr**. Die Untergrenze entspricht dabei 100.000 zusätzlichen Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern mit jeweils zehn Wohneinheiten, die Obergrenze 100.000 Einfamilienhäusern.¹³

Die Finanzierung erfolgt ergänzend zur bestehenden Förderung aus der Bundesförderung Effiziente Gebäude (BEG) und wird aus Mitteln des Klima- und Transformationsfonds (KTF) gespeist. Ggf. können zusätzliche Mittel aus dem Klima-Sozialfonds genutzt werden.

Notwendige Rahmenbedingungen

Die BEG muss das Social Leasing als weiteres Element im Bereich Einzelmaßnahmen aufnehmen. Für die zusätzlichen Kosten braucht es eine verlässliche Finanzierungsgrundlage. Die Einnahmen des KTF können beispielsweise steigen, wenn das Einfrieren des CO₂-Preises im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) für das Jahr 2027 rückgängig gemacht würde.

Beispiele

Frankreich legt derzeit das Programm "leasing social pompe à chaleur" auf, das im Rahmen des nationalen Elektrifizierungsplans im April 2026 angekündigt wurde (Gouvernement de la République française 2026). Bis 2028 sollen 55.000 Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen über das Programm erreicht werden. Es sieht vor, dass die Haushalte keine Vorabzahlung der Anschaffungskosten leisten, sondern stattdessen monatliche Raten über 3 Jahre leisten. Die Investitionskosten werden durch Kombination mit bestehender Förderung (MaPrimeRénov' + Certificats d'Économies d'Énergie) reduziert. Ziel ist es, dass die Gesamtkosten (Monatsrate für die Abzahlung der Wärmepumpe und Stromkosten) dauerhaft unter der bisherigen Gasrechnung liegen. Dadurch reduzieren Haushalte ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffimporten und ihre Anfälligkeit gegenüber Öl- und Gaspreisschocks.

¹³ Für die fiskalische Abschätzung wird eine vollständige Zusätzlichkeit angenommen: Ohne das Leasingprogramm würden die betrachteten Wärmepumpen nicht eingebaut und somit keine Förderung in Anspruch genommen. Angesetzt werden zudem eine Förderquote von 80 % sowie die jeweiligen BEG-Höchstbeträge der förderfähigen Investitionskosten. Die 100.000 Wärmepumpen sind eine

Zielsetzung um die Lücke zwischen dem Wärmepumpenziel von 500.000 neu installierten Wärmepumpen pro Jahr und aktueller Zubaudynamik zu schließen. Die Zahl stellt keine Abschätzung darüber dar, ob das Modell auch in dieser Größenordnung nachgefragt sein wird.

3.3 Mieterhöhung an Energieeffizienz koppeln

Beschreibung

Für **Wohnungen in energetisch besonders schlechten Gebäuden** (bzw. vermieteten Häusern), in denen private Haushalte leben, soll ein **Mietenstopp** gelten. Solange ein Gebäude die Energieeffizienzklassen F, G oder H aufweist beziehungsweise einen Endenergiebedarf oder -verbrauch von mehr als 160 kWh pro Quadratmeter und Jahr erreicht, dürfen Vermietende die Miete nicht erhöhen. Dies betrifft auch Mieterhöhungen im Rahmen von Index- oder Staffelmieten (vgl. Vorschlag (Schumacher et al. 2026)). Erst nach einer energetischen Verbesserung auf ein höheres Effizienzniveau wären Mieterhöhungen nach § 558 oder 557a,b BGB wieder zulässig.

Die Regelung kann auf bestehende Nachweispflichten aufbauen, da bei Vermietungen bereits Energieausweise vorliegen müssen. Alternativ könnte der tatsächliche Heizenergieverbrauch aus der Heizkostenabrechnung als Grundlage dienen. Durch die Verknüpfung von Mietentwicklung und energetischem Zustand des Gebäudes setzt die Maßnahme einen klaren Anreiz zur energetischen Modernisierung besonders ineffizienter Gebäude.

Zielgruppe

Von der Maßnahme profitieren insbesondere Mieter:innen in energetisch schlechten Gebäuden, die dadurch hohe Heizkosten tragen müssen. Besonders relevant ist die Regelung für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen sowie für Menschen in angespannten Wohnungsmärkten, in denen Mietsteigerungen aktuell auch ohne energetische Verbesserungen möglich sind. Nach Angaben des DIW leben Mieter:innen mit niedrigem Einkommen überdurchschnittlich häufig in energetisch sehr ineffizienten Gebäuden (Behr et al. 2024).

Wie viele Haushalte würden von dieser Maßnahme profitieren, weil sie in schlecht sanierten Häusern und Wohnungen wohnen und auch ohne energetische Sanierung steigende Mieten tragen müssten? Empirische Analysen zeigen, dass Mieten in Deutschland insgesamt deutlich gestiegen sind (Kholodilin/Rieth 2025). Insbesondere in angespannten

Wohnungsmärkten sind Mietsteigerungen auch in energetisch schlechten Gebäuden üblich. Die allgemeine Wohnraumknappheit ermöglicht in vielen Regionen Mieterhöhungen unabhängig vom energetischen Zustand des Gebäudes. Eine belastbare bundesweite Quantifizierung, wie viele Mietwohnungen der Effizienzklassen F, G und H von Mieterhöhungen ohne vorherige energetische Sanierung betroffen sind, liegt jedoch bislang nicht vor. Auch fehlen Schätzungen darüber, wie viele Mietwohnungen derzeit unterhalb ihrer jeweiligen ortsüblichen Vergleichsmiete vermietet werden.

Der hohe Anteil von Wohngebäuden der Effizienzkategorie F, G und H und die Verbreitung angespannter Wohnungsmärkte in Deutschland legen nahe, dass dieser Vorschlag potenziell viele Haushalte vor steigenden Mieten schützen und Vermieter:innen zu einer energetischen Modernisierung bewegen kann. Auch wenn verfügbare Daten die hier betrachtete Gruppe nicht vollständig abbilden, geben sie einen Eindruck der Größenordnung: Nach der Langfristigen Renovierungsstrategie der Bundesregierung lagen im Jahr 2020 rund 31 % der Mehrfamilienhäuser in den Energieeffizienzklassen F, G und H (BMW 2020).¹⁴ Nach einer Schätzung des DIW leben zudem rund 28 % der Mieter:innen (umgerechnet rund 6,3 Mio. Haushalte) in sehr ineffizienten Gebäuden und haben sehr niedrige Einkommen (Behr et al. 2024).¹⁵

Entlastungswirkung

Die Kombination aus **Begrenzung der Mietentwicklung und Anreiz zur energetischen Sanierung** kann die Gesamtwohnkosten langfristig senken. Die kurzfristige Entlastung ergibt sich aus dem Einfrieren der Miete, und die mittel- bis langfristige Entlastung aus dem zusätzlichen Anreiz zur Sanierung:

1. Gegenüber der heutigen Regelung des § 558 BGB kann die Maßnahme Mietsteigerungen bei der Nettokaltmiete von bis zu 15 % in drei Jahren verhindern. Für die beispielhafte Berechnung wird hier eine Spanne von 5 bis 15 % angenommen. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 70 Quadratmeter und einer durchschnittlichen

¹⁴ Dabei handelt es sich um Bedarfsausweise. Da bei älteren Gebäuden keine Verbrauchsausweise zulässig sind (§ 80 Abs. 3 GEG), sind sie in dieser Erhebung zu den Bedarfsausweisen möglicherweise überrepräsentiert und der Anteil ineffizienter Gebäude höher als im Bundesdurchschnitt. Die betrachtete Gruppe der Mehrfamilienhäuser bildet nicht alle Mietverhältnisse ab, da auch Ein- und Zweifamilienhäuser oder Einliegerwohnungen vermietet werden.

¹⁵ Die DIW-Studie verwendet den Begriff „sehr ineffiziente Gebäude“ bzw. Worst Performing Buildings (WPB). Dabei orientiert sie sich ausdrücklich an der europäischen Gebäuderichtlinie und definiert die relevanten Gebäude als die 43 % der Gebäude mit dem höchsten Heizenergieverbrauch. Dies ist nicht deckungsgleich mit den hier vorgeschlagenen Effizienzklassen F, G, H.

Bestandmiete von 7,28 Euro je Quadratmeter entspricht dies einer monatlichen Kostenersparnis von 25 bis 76 Euro ($70 \text{ m}^2 \times 7,28 \text{ Euro} \times 5\%$ oder 15%) (Destatis 2024).

2. Das DIW zeigt in einer Szenarienrechnung für die „Worst-Performing-Buildings“ (WPB), dass durch die energetische Sanierung rund 34 bis 56 % der Heizkosten eingespart werden können (Behr et al. 2024). Gleichzeitig würde in vielen Fällen nach erfolgter Sanierung im Gegenzug die Miete erhöht (Modernisierungumlage). Damit Mietende nach einer energetischen Sanierung unterm Strich nicht höher belastet werden (Warmmietenneutralität), ist zudem die Reform der Modernisierungumlage erforderlich (zu verschiedenen Handlungsoptionen bei der Modernisierungumlage siehe beispielsweise (Mellwig 2024; Schumacher et al. 2026).

Klimaschutz

Die Maßnahme schafft **starke ökonomische Anreize für energetische Sanierungen von Gebäuden mit besonders schlechter Energieeffizienz**. Vermietende können Mietsteigerungen erst wieder realisieren, wenn ein bestimmter Effizienzstandard erreicht wird. Dadurch werden Investitionen in Gebäudesanierungen attraktiver und Energieeinsparungen beschleunigt. Die Maßnahme unterstützt zudem die Umsetzung europäischer Vorgaben zu Mindesteffizienzstandards für Gebäude und trägt zur Senkung von Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor bei.

Zur zusätzlichen Klimaschutzwirkung der hier skizzierten Maßnahme liegen bisher keine Schätzungen vor. Es müsste unter anderem ermittelt werden, inwiefern durch den Mietenstopp zusätzliche Sanierungen angereizt würden. Das Potenzial der Worst Performing Buildings (WPB) ist insgesamt groß: Nach einer Kurzstudie von ifeu entfallen auf die ineffizientesten 28 % der deutschen Wohngebäude bereits 44 % des gesamten Heizenergiebedarfs im Wohngebäudebestand (Mellwig/Pehnt 2025).

Finanzierung

Durch den Mieterhöhungstopp selbst entstehen zunächst keine Kosten. Die Finanzierung energetischer Sanierungen erfolgt grundsätzlich durch die

Gebäudeeigentümer:innen, wobei sie die Kosten anteilig auf die Miete umlegen können (im Rahmen der Modernisierungumlage). Zusätzliche Kosten für die öffentlichen Haushalte können entstehen, wenn durch die Maßnahme zusätzliche staatliche Fördermittel in Anspruch genommen würden.

Notwendige Rahmenbedingungen

Der Gesetzgeber muss **Anpassungen im Mietrecht** vornehmen, insbesondere bei den Regelungen zu Mieterhöhungen sowie zu Staffel- und Indexmieten (§ 559 und 557a, b BGB). Zudem müssen die Kriterien für die energetische Einstufung eindeutig definiert und überprüfbar sein. Eine zuverlässige Datengrundlage kann über bestehende Energieausweise oder alternativ über Verbrauchsdaten aus Heizkostenabrechnungen sichergestellt werden. Die Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie in Deutschland erfordert ohnehin eine Neudefinition der Effizienzklassen im Energieausweis mit einer europaweit harmonisierten Skala A bis G auf Basis von Primärenergiekennwerten (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie 2025)

Die neue Anforderung könnte mit einer **zusätzlichen staatlichen Förderung** verknüpft werden, um insbesondere Kleinvermieter:innen und soziale Träger¹⁶ bei der Finanzierung energetischer Sanierungen zu unterstützen.

Zugleich ist eine **Reform der Modernisierungumlage** erforderlich, die sicherstellt, dass die Warmmiete nach der Sanierung nicht steigt und die eingesparten Heizkosten nicht durch höhere Kaltmieten aufgezehrt werden.

Beispiele¹⁷

- **Belgien** hat während der Energiekrise 2022 die Möglichkeit zur Indexierung vom energetischen Zustand des Gebäudes abhängig gemacht. Für schlecht sanierte Gebäude wurden Mieterhöhungen teilweise begrenzt oder zeitweise vollständig untersagt (Statbel (Belgian Statistical Office)). Diese Beschränkungen wurden in modifizierter Form regional weitergeführt: In Brüssel dürfen Mieten in Wohnungen der Energieeffizienzklassen E bis G seit Oktober 2023 zwar wieder indexiert werden, bei Mietverträgen, die vor dem 14.10.2022 begonnen haben, jedoch nur mit einem Korrekturfaktor. Die während der

¹⁶ Bei der Ausgestaltung des Modells ist die Investitionsfähigkeit gemeinnütziger und sozialer Vermieter zu berücksichtigen. Um die Kostenweitergabe an Mieter:innen auszuschließen, ist eine Förderung nötig, die die Investition für Vermieter:innen gemeinnützige Träger wirtschaftlich umsetzbar macht. Gemeinnützige Träger stellen bezahlbaren Wohnraum

bereit, haben aber häufig nur begrenzte finanzielle Spielräume für zusätzliche Investitionen.

¹⁷ Die in den Länderbeispielen genannten Kategorien beziehen sich auf die jeweils geltenden nationalen bzw. regionalen Effizienzklassen, die von der Deutschen Systematik abweichen können.

Krise ausgefallene Mieterhöhung darf damit nicht nachgeholt werden. Ohne gültigen Energieausweis ist eine Indexierung gar nicht zulässig (Region de Bruxelles-Capitale).

- **Frankreich** kombiniert einen Mieterhöhungsstopp für energetisch schlechte Gebäudemit einem noch restriktiveren Instrument, einem schrittweisen Vermietungsverbot. Mit dem 2021 verabschiedeten "Climate and Resilience Law" dürfen ab 2025 Wohnungen der Energieklasse G, ab 2028 auch Klasse F nicht mehr vermietet werden; ab 2034 muss mindestens Klasse E erreicht sein. Bei den betroffenen Gebäuden (F/G) darf die Miete bei Neuvermietung oder

Vertragsverlängerung zudem nicht erhöht werden (BUILD UP Editorial Team 2025).

- Die **Niederlande** setzen bislang vor allem bei Nichtwohngebäuden auf verpflichtende Mindeststandards: Seit Januar 2023 müssen Bürogebäude über 100 m² mindestens Energie label C erreichen, sonst erlischt die Nutzungserlaubnis als Büro. Die Wirkung war deutlich – der Anteil konformer Bürofläche stieg von 31 % (2018) auf 78 % (Mitte 2024). Für Wohngebäude setzt die Regierung bisher überwiegend auf Förderungen statt verbindliche Standards (BUILD UP Editorial Team 2025).

3.4 Bundesweites Deutschlandticket Sozial

Beschreibung

Ziel ist es, die Erschwinglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insbesondere für Menschen mit niedrigem Einkommen zu verbessern und Mobilitätsarmut zu reduzieren. Dazu soll das Deutschlandticket bundesweit um ein günstigeres Deutschlandticket Sozial ergänzt werden. In Deutschland existiert derzeit eine Vielzahl an Sozialtickets sowie vergünstigten Tickets für junge Menschen, Auszubildende, Studierende, Senior:innen usw. Diese Angebote gibt es allerdings nicht überall und die Konditionen und Berechtigungskriterien sind teils sehr unterschiedlich (Aberle 2025; Fraunhofer FIT et al. 2024). Gerade Sozialtickets sind oft nur mit großem bürokratischem Aufwand zu bekommen und oft zu teuer für die Zielgruppe (ebd.), was deren soziale Teilhabe erheblich einschränken kann.

Ein **Deutschlandticket Sozial** sollte deutlich unterhalb des in der neuen Grundsicherung bzw. in Transferleistungen vorgesehenen Mobilitätsbudgets (derzeit 50,49 Euro/Monat) liegen (Fraunhofer FIT et al. 2024). Aktuell kosten Sozialtickets in Deutschland – sofern es das Angebot gibt – zwischen 15 und 53 Euro (Aberle 2025). Eine konsequente Vereinheitlichung als reduzierter Tarif des regulären Deutschlandtickets würde Angebotslücken schließen und wäre zudem eine Lösung für das Problem der Tarifgrenzen. Kinder und Jugendliche sollen kostenlos fahren können (nicht nur als Begleitperson), wie es in einigen Landkreisen bereits möglich ist (Aberle 2025).

Ergänzend sollten günstige Einzelfahrscheine angeboten werden, damit auch Gelegenheitsnutzer:innen ohne Abo vom ÖPNV profitieren können (FÖS 2022).

(Zusätzlich kommen Mobilitätsgutscheine oder sogenannte Mobility Wallets als flexible Instrumente infrage. Diese können für ÖPNV-, Sharing- oder On-Demand-Angebote eingesetzt werden und ermöglichen eine stärkere Berücksichtigung regionaler Unterschiede.)

Zielgruppe

Die Maßnahme richtet sich an Empfänger:innen bedürftigkeitsgeprüfter Sozialleistungen (Bürgergeld, Wohngeld, Kinderzuschlag, Hilfe zum Lebensunterhalt, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz) sowie optional auch Studierende und Auszubildende. Kinder und Jugendliche sollen kostenlos fahren. Somit würden bundesweit rund 1,2 Mio. Haushalte mit Sozialleistungsempfänger:innen profitieren (Fraunhofer FIT et al. 2024). Die Größe der optionalen Gruppen ist aufgrund der Überschneidungen schwer zu ermitteln. Eine Erweiterung des Empfänger:innenkreises auf diese Gruppen hätte

Mitnahmeeffekte zur Folge, da auch nicht bedürftige Personen profitieren würden.

Zu berücksichtigen ist bei diesen Gruppen, dass sie in der Regel nur temporär gefördert, ihre Mobilitätsgewohnheiten aber ggf. dauerhaft verändert werden. Kinder und Jugendliche verlieren mit dem Alter automatisch ihre Anspruchsberechtigung. Die Bezugsdauer von Transferleistungsempfänger:innen liegt mehrheitlich bei unter fünf Jahren.

Entlastungswirkung

Die **Verteilungswirkung** sozial gestaffelter ÖPNV-Tarife ist eindeutig **progressiv**. Von einem zielgenau ausgestalteten Sozialticket profitieren Haushalte mit niedrigem Einkommen und auch die Entlastung ist relativ zum Einkommen betrachtet bei den untersten Einkommensgruppen am größten (Fraunhofer FIT et al. 2024). Eine Person mit einem solchen Ticket für 19 Euro pro Monat würde gegenüber dem regulären Deutschlandticket (63 Euro/Monat) 44 Euro pro Monat bzw. **528 Euro im Jahr sparen**.

Hinzu kommen **Kosteneinsparungen bei der Pkw-Nutzung**. Jede durch das Ticket ersetzte Fahrt reduziert die Kosten für Kraftstoffe, was vor allem in Zeiten hoher Kraftstoffpreise von Relevanz ist. Ggf. kann bei entsprechendem ÖPNV-Angebot und verlässlichen Ticketpreisen das Auto vollständig abgeschafft werden, so dass auch weitere Kosten für Kfz-Steuer, Versicherung, Instandhaltung entfallen. Das kann Haushalte um mehrere Hundert Euro monatlich entlasten.

Die Maßnahme verbessert unmittelbar die **Erschwinglichkeit** von Mobilität und adressiert damit eine zentrale Dimension der **Mobilitätsarmut** (FÖS 2022a). Neben der finanziellen Entlastungswirkung hilft sie, dass bisher eingeschränkte Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden können. Studien zum 9-Euro-Ticket belegen die Relevanz eines guten ÖPNV-Angebots zu günstigen Preisen für die **gesellschaftliche Teilhabe von Haushalten mit niedrigem Einkommen** (Aberle/Gertz 2025). Eine Befragung in Erfurt beispielsweise belegt die hohe Reichweite der Maßnahme auch in unteren Einkommensgruppen (Hille/Gather 2022). Das 9-Euro-Ticket steigerte die Mobilität dieser Menschen deutlich. Im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung führte das Ticket vor allem zu einem Anstieg des Ausflugs- und Freizeitverkehrs, aber weniger zu Veränderungen bei alltäglicher Mobilität oder Pendelverkehren (siehe z. B. Andor et al. 2025; Gaus et al. 2023). Im Gegensatz dazu nutzten Haushalte mit niedrigem Einkommen das Angebot für zentrale Lebensbereiche, wie Einkäufe, Besuche bei Verwandten und Bekannten, Tagesausflüge oder Arbeits- und Ausbildungswege (Hille/Gather 2022).

Neben den progressiven vertikalen Verteilungseffekten (mit Blick auf Einkommensgruppen) gibt es jedoch auch problematische **horizontale Verteilungswirkungen**, etwa zwischen **Stadt und Land**. Günstige Tickets helfen vor allem dort, wo ein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Menschen in ländlichen oder strukturschwachen Regionen profitieren daher oft weniger. Das zeigte sich auch beim 9-Euro-Ticket, das in Metropolen von rund zwei Drittel der Menschen, im dörflichen Raum von etwa einem Drittel gekauft wurde (infas 2023). Allerdings fällt dieser Verteilungskonflikt bei einem Sozialticket geringer aus als bei einem allgemeinen ÖPNV-Ticket, da der Großteil der Sozialleistungsempfänger:innen in städtischen Räumen lebt (BMWSB 2026) und somit tendenziell Zugang zu vergleichsweise gutem ÖPNV-Angebot hat.

Klimaschutz

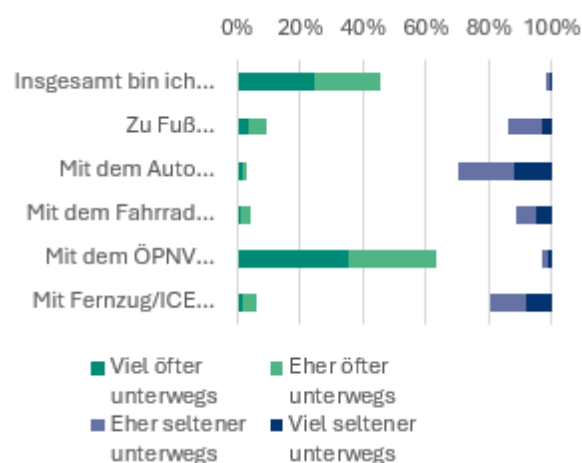
Ein kostengünstiger ÖPNV unterstützt die Verlagerung des Verkehrs vom Pkw zu Bus und Bahn. Aufgrund der höheren Beförderungseffizienz und der geringeren CO₂-Emissionen je Personenkilometer hat die Verkehrsverlagerung eine potenziell hohe Klimaschutzwirkung und ist zentraler Baustein des Klimaschutzes im Verkehr.

Studien zum 9-Euro-Ticket und Deutschlandticket belegen deren Klimaschutzwirkung, allerdings ist die Spannweite der Ergebnisse recht hoch. Am oberen Ende liegen Auswertungen von VDV/DB AG (2022), die für das 9-Euro-Ticket Einsparungen von rund 1,8 Mio. tCO₂ im dreimonatigen Aktionszeitraum ergeben. Andere Studien errechnen geringere Effekte im Bereich von 0,76 Mio. tCO₂ (Andor et al. 2025) bzw. 0,5 Mio. tCO₂ oder weniger (infas 2023). Schätzungen zum Deutschlandticket gehen von Emissionsminderungen von rund 4,2 bis 6,5 Mio. tCO₂ pro Jahr aus (Koch et al. 2025). Zentraler Wirkmechanismus in allen Studien ist eine Reduktion der Pkw-Fahrten von 5 bis 16 %.

Diese Berechnungen sind jedoch nur begrenzt auf die mögliche **Klimawirkung eines Deutschlandtickets Sozial** übertragbar. Einerseits sinken die Emissionen aufgrund der beschriebenen Verlagerungswirkung. Diese fällt vermutlich geringer aus als beim Deutschlandticket, da Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status seltener ein Auto besitzen als der Durchschnitt (47 % ggü. 80 %) und weniger Kilometer zurücklegen (infas et al. 2025). Diese Autos sind aber überdurchschnittlich alt (ebd.) und daher oft emissionsintensiver, was die Reduktionswirkung wiederum verstärken könnte. Hinzu kommt der Effekt der kostenlosen Tickets für Kinder und Jugendliche, der kurzfristig Pkw-Fahrten zu Schule, Sport etc. ersetzen und langfristig auf die Mobilitätsroutinen einwirken könnte. Andererseits wirkt der Emissionsminderung die zusätzliche ÖPNV-Nachfrage mobilitätsarmer Haushalte

entgegen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse zuvor nicht befriedigen konnten. Die Befragung in Erfurt (Hille/Gather 2022) zeigte, dass Menschen mit niedrigerem Einkommen während der Aktionsphase des 9-Euro-Tickets deutlich häufiger unterwegs waren (Abbildung 10). Dabei stieg vor allem die Nutzung des ÖPNV, während die Nutzung teurerer Verkehrsmittel wie Pkw und Fernzug zurückging. Ebenso war aber auch eine Verlagerung weg von Rad und Fuß zu beobachten.

Abbildung 10: Veränderungen im Mobilitätsverhalten von Haushalten mit niedrigem Einkommen mit 9-Euro-Ticket (Hille/Gather 2022)



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Hille/Gather (2022)

Letztlich ist vermutlich **ein positiver, wenngleich geringer Klimaschutzbeitrag** durch ein bundesweites Sozialticket zu erwarten (Blanck/Kreye 2021; Fraunhofer FIT et al. 2024).

Finanzierung

Die Einführung und Verbesserung sozial vergünstigter ÖPNV-Tickets verursachen zusätzliche öffentliche Ausgaben. Fraunhofer FIT et al. (2024) schätzen diese auf 240 bis 300 Mio. Euro für ein bundesweites Sozialticket mit einem Preis von 29 Euro für Sozialleistungsempfänger:innen. Diese Kosten ergeben sich aus der Preisdifferenz zum Deutschlandticket (damals kostete es noch 49 Euro) und der Anzahl der geschätzten Ticketverkäufe, abzüglich der Mehreinnahmen durch zusätzliche Ticketkäufe.

Ausgehend von dieser Berechnung wäre ein Sozialticket zu 19 Euro beim aktuellen Preis für das Deutschlandticket (63 Euro) mit **jährlichen Kosten von 500 bis 550 Mio. Euro** verbunden und würde von rund 1,2 Mio. Sozialleistungsempfänger:innen in Anspruch genommen werden. Eine Erweiterung des Empfänger:innenkreises (z. B. auf Kinder) erhöht die Kosten entsprechend. Die tatsächliche Höhe ist aber schwer zu quantifizieren, da es bereits heute günstigere

Tickets für junge Menschen, Azubis, Student:innen, Senior:innen usw. gibt. Allerdings gestalten sich diese Angebote sehr unterschiedlich in den verschiedenen Bundesländern und Kommunen (Aberle 2025).

Zur **Finanzierung** sind mehrere Wege möglich. Ohne staatliche Förderung entfallen die Kosten auf die Verkehrsunternehmen in Form von reduzierten Einnahmen aus Ticketverkäufen. Denkbar sind aber auch zusätzliche Mittel der Länder und/oder entsprechend höhere Regionalisierungsmittel des Bundes. Der Bund könnte dafür Mittel aus dem europäischen Klima-Sozialfonds abrufen.

Notwendige Rahmenbedingungen

Voraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende ist ein ausreichend ausgebauter und attraktiver ÖPNV. Insbesondere im ländlichen Raum bestehen weiterhin Defizite bei Erreichbarkeit und Taktung. Ein Sozialticket kann bestehende finanzielle Zugangsbarrieren senken, ersetzt aber nicht den notwendigen Ausbau des Angebots.

Größere Klimaschutzwirkungen können in Kombination mit weiteren Instrumenten entstehen, die gezielt Fahrten mit dem Pkw reduzieren, etwa durch Mobilitätsgutscheine oder die Kopplung vergünstigter Tickets an die Aufgabe eines privaten Pkw. Internationale Beispiele wie die Bruxell'Air-Prämie in Belgien oder der T-Verda-Pass in Barcelona zeigen, dass

dadurch zusätzliche Anreize für einen Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel geschaffen werden können.

Die Umsetzung und Verwaltung von Sozialtickets liegen grundsätzlich bei Kommunen und Verkehrsverbünden. Für ein bundesweit einheitliches Sozialticket müsste der Bund entsprechende gesetzliche Grundlagen schaffen und ggf. zusätzliche Mittel bereitstellen.

Beispiele

- Deutschland: In verschiedenen Bundesländern und Verkehrsverbünden existieren **vergünstigte Deutschlandtickets** und weitere Tarifiermäßigungen für bestimmte Personengruppen (Aberle 2025), die als Vorbild für eine bundesweite Einführung dienen können.
- Hamburg: Das **Sozialticket** kostet derzeit 27,50 Euro und liegt damit unter dem Mobilitätsanteil der Regelsätze für Transferleistungsempfänger:innen Fraunhofer FIT et al. (2024).
- Vereinigtes Königreich: Der „Concessionary Bus Travel Pass“ ermöglicht **Senior:innen und Menschen mit Behinderung** die **kostenfreie Nutzung** des Busverkehrs und trägt nachweislich zur Verringerung von Mobilitätsarmut bei (European Commission et al. 2024).

3.5 E-Auto-Kaufprämie sozial weiterentwickeln

Beschreibung

Aktuell fördert die Bundesregierung Privathaushalte bei Kauf und Leasing von Elektroautos. Die Förderung kann mit Blick auf ihre klima- und sozialpolitischen Ziele verbessert werden. Vor allem die Förderung von Plug-in-Hybriden (PHEV) mindert die Klimawirkung. Die Staffelung nach Einkommen ist ein Fortschritt gegenüber früheren Programmen, kann aber noch gezielter ausgestaltet werden.

Ziel der hier beschriebenen Maßnahme ist es, das bestehende Förderprogramm für Elektroautos so weiterzuentwickeln, dass untere Einkommen bedarfsorientierter und kleinere, günstigere und auch gebrauchte batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) stärker gefördert werden. Das verbessert die Effizienz und Klimawirkung der Förderung. Zugleich soll vor allem Haushalten mit niedrigem Einkommen und hoher Autoabhängigkeit der Zugang zu BEV erleichtert werden. Für diese Haushalte ist der Umstieg finanziell besonders herausfordernd. Gleichzeitig sind sie von steigenden Kosten der fossilen Mobilität übermäßig betroffen (Öko-Institut 2026) und daher besonders auf Alternativen wie den ÖPNV (s. Abschnitt 3.4 zum Deutschlandticket Sozial) oder eben BEV-Kaufförderungen angewiesen.

Zu diesem Zweck soll das aktuelle Förderprogramm in folgenden Punkten weiterentwickelt werden:

- Beschränkung auf BEV
- Obergrenze für Fahrzeugpreise
- Sozialere Staffelung der Förderhöhe
- Abwrack-Bonus für besonders alte Pkw
- Ladeguthaben bei Kauf eines gebrauchten BEV
- Optional 1: Einbezug von E-Bikes
- Optional 2: Einführung eines „Made in EU“-Kriteriums
- Optional 3: Berücksichtigung des Wohnorts bzw. der ÖPNV-Verfügbarkeit vor Ort als Indikator der Autoabhängigkeit

Das aktuelle Förderprogramm berücksichtigt sowohl BEV als auch PHEV und Elektrofahrzeuge mit Range-Extender (REEV). Um die Klimawirkung, die soziale Wirkung und die Fördereffizienz zu verbessern, sollte es **auf BEV beschränkt** werden. PHEV werden im Realbetrieb deutlich weniger elektrisch gefahren als es bei den Prüfverfahren angenommen wird und ihre CO₂-Emissionen liegen daher rund 300 % über den Herstellerangaben (Fraunhofer ISI/ICCT 2022; Plötz et al. 2026). Ihr Ausschluss ist daher aus klimapolitischer Perspektive sinnvoll.

Eine eigene Auswertung der monatlichen Statistik zur E-Auto-Förderung (BAFA 2026) zeigt zudem, dass PHEV vor allem in höheren Preisklassen (s. Abbildung

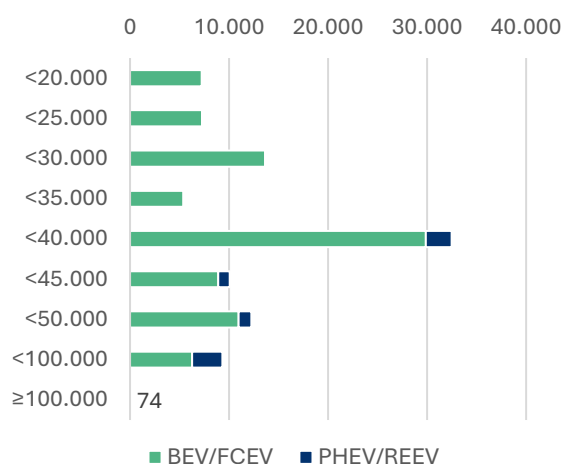
11) und im SUV-Segment verbreitet sind. In unteren Preisklassen bis 35.000 Euro kommen sie kaum vor, in den Segmenten Minis und Kleinwagen überhaupt nicht. Daher leisten sie auch aus sozialpolitischer Perspektive keinen relevanten Beitrag.

Zudem werden durch ihren Ausschluss Mittel frei, die für Fahrzeuge mit größerem Klimavorteil eingesetzt werden können. Im aktuellen Programm sind 8,4 % der geförderten Fahrzeuge ein PHEV (BAFA 2026) und sie werden in der Regel mit rund zwei Drittel der Förderhöhe für BEV bezuschusst. Schätzungsweise 6 % der Fördermittel entfallen damit auf PHEV, was die Effizienz des Förderprogramms substanziell verschlechtert.

Als zweites sieht die Weiterentwicklung eine **Preisgrenze für Fahrzeuge in Höhe von 35.000 Euro** vor. Um die Elektrifizierung in die Breite der Gesellschaft und insbesondere zu unteren Einkommensgruppen zu bekommen, sind mehr BEV dieser Preisklasse nötig. Neben dem sozialpolitischen Aspekt verbessert diese Grenze voraussichtlich auch die Fördereffizienz. Gerade bei höherpreisigen Fahrzeugen ist von höheren Mitnahmeeffekten auszugehen, da die Förderung in Relation zum Fahrzeugpreis weniger ins Gewicht fällt.

Trotz der bislang noch geringen Anzahl und Vielfalt verfügbarer BEV-Modelle in den unteren Preissegmenten (Agora Verkehrswende 2026), entfällt rund ein Drittel der Bewilligungen auf Fahrzeuge unter 35.000 Euro (s. Abbildung 11). Eine ausreichende Nachfrage scheint also gegeben zu sein. Ein weiteres Drittel entfällt auf Fahrzeuge über 40.000 Euro (ein sehr geringer Anteil darunter sogar über 100.000 Euro). Das letzte Drittel entfällt auf die Gruppe zwischen 35.000 und 40.000 Euro, die viele Sport Utility Vehicle (SUV) und Fahrzeuge der Mittelklasse umfasst.

Abbildung 11: Anzahl der Bewilligungen nach Bruttolistenpreis und Antriebsart



Quelle: eigene Darstellung auf Basis BAFA (2026) ergänzt durch eigene Recherchen.

Welche **Fahrzeugmodelle** sich hinter den Preisklassen verbergen, zeigt beispielhaft Tabelle 2. Förderfähig wären demnach beispielsweise Minis wie der Renault Twingo, Kleinwagen wie Hyundai Inster, Kompaktwagen wie VW ID.3, aber auch kleine SUV wie Skoda Elroq 50. Nicht mehr förderfähig hingegen wären Tesla Model 3 (Mittelklasse) und Model Y (SUV) oder VW ID.3 mit höherer Ausstattung.

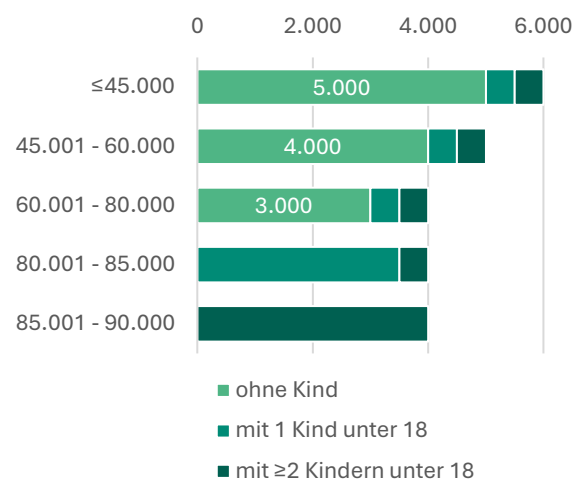
Tabelle 2: Häufig geförderte BEV nach Preisklasse

Preis	Häufig geförderte BEV
<20.000	Leapmotor T03, Dacia Spring, Renault Twingo E-Tech
<25.000	Hyundai Inster, Citroen E-C3, BYD Dolphin Surf
<30.000	Fiat 500, Renault 5 E-Tech Electric, Leapmotor B10
<35.000	Skoda Elroq 50, VW ID.3 Pure 125 KW, Volvo Ex30
<40.000	Tesla Model Y, Tesla Model 3, VW ID.3 Pro 150 KW
<45.000	Cupra Born 170, Peugeot 2008, Mazda 6E
<50.000	Skoda Elroq 85, BMW IX1 Edrive20, Cupra Tavascan
<100.000	Skoda Enyaq 85, Skoda Elroq RS, BMW IX1 Xdrive30
≥100.000	Tesla Model S, Porsche Macan GTS, Tesla Model X

Quelle: eigene Auswertung auf Basis BAFA (2026) ergänzt durch eigene Recherchen.

Neben den fahrzeugspezifischen Kriterien (Antrieb, Preis) sollen auch personenspezifische Förderkriterien wie die **soziale Staffelung nach Einkommen** weiterentwickelt werden. Aktuell beträgt die Basisförderung 3.000 Euro für BEV (1.500 Euro für PHEV) bis zu einem zu versteuernden Haushaltseinkommen von maximal 80.000 Euro, was laut BMUKN (2026) dem Median-Einkommen von Neuwagenkäufer:innen entspricht. Bei unter 60.000 Euro beträgt sie aufgrund der sozialen Staffelung 4.000 Euro und bei unter 45.000 Euro in der Spitze 5.000 Euro. Familien erhalten zusätzlich 500 Euro pro Kind unter 18, wobei maximal zwei Kinder berücksichtigt werden. Haushalte mit Kindern können so auch bei einem Einkommen von 80.000 bis 90.000 Euro eine Förderung erhalten.

Abbildung 12: Basisförderung nach zu versteuerndem Haushaltsjahreseinkommen (Euro)

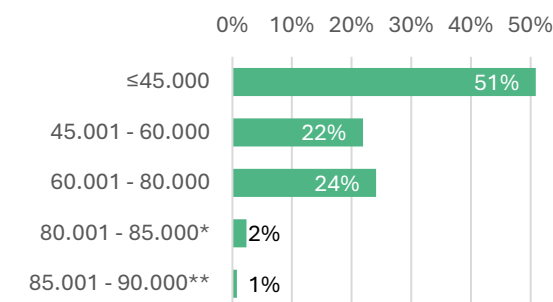


Quelle: eigene Darstellung auf Basis BMUKN (2026)

Mit der derzeitigen Einkommensgrenze von 80.000 bzw. 90.000 Euro sind näherungsweise 90 % aller Haushalte in Deutschland förderwürdig. Ausgeschlossen sind lediglich die einkommensstärksten 10 %. Die Gruppe mit 60.000 bis 80.000 Euro gehört ebenfalls zu den einkommensstärkeren Haushalten und liegt deutlich in der oberen Einkommenshälfte.¹⁸ Auf diese Gruppe entfallen 24 % der bisherigen Bewilligungen (Abbildung 13).

Vor diesem Hintergrund wird eine **niedrigere Einkommensgrenze von 60.000 Euro** vorgeschlagen. Aufgrund der geringeren Förderhöhe für höhere Einkommensgruppen gehen wir davon aus, dass dadurch rund 20 % der Fördermittel freiwerden und für eine gezieltere Förderung eingesetzt werden können.

Abbildung 13: Verteilung der Bewilligungen nach zu versteuerndem Haushaltsjahreseinkommen



Quelle: eigene Darstellung auf Basis BAFA (2026); * mit mind. einem Kind unter 18; ** mit mind. zwei Kindern unter 18

¹⁸ Da keine Statistiken zur Verteilung des zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommen vorliegen, sind nur grobe Annäherungen möglich.

In Anlehnung an den Vorschlag von ICCT (2024) wird die Kaufprämie zudem um einen **Abwrack-Bonus für besonders alte Pkw** ergänzt, der für Diesel-Fahrzeuge älter 15 Jahre und Benziner älter 25 Jahre gelten soll. Gemäß ICCT (ebd.) hätte eine solche Maßnahme positive Netto-Wohlfahrtseffekte. Aufgrund der besonders hohen CO₂- und Luftschadstoffemissionen alter Fahrzeuge entstehen besonders hohe Vorteile für Umwelt- und Gesundheitsschutz. Darüber hinaus besitzen Haushalte mit niedrigem ökonomischen Status im Schnitt ältere Fahrzeuge (infas et al. 2025), was die Verteilungswirkung des Programms weiter verbessert. Während das ICCT einen Bonus in Höhe von 80 % des Restwerts annimmt, schlagen wir vereinfachend einen pauschalen Bonus in Höhe von 500 Euro vor. Ein Abwrack-Bonus stellt damit eine zusätzliche Hilfe dar, den Umstieg vom Verbrenner zum BEV zu finanzieren.

Neben der Förderung des Neukaufs von BEV sollen auch **Käufer:innen von gebrauchten BEV** unterstützt werden – mittels **bezuschusstem Ladeguthaben** (siehe z. B. Agora Verkehrswende 2026b). Dies hat gegenüber der Bezuschussung des Kaufs einige Vorteile. Unter anderem ist bei der Kaufförderung von hohen Mitnahmeeffekten bei den Verkäufer:innen des Gebrauchtwagens auszugehen und sie birgt bürokratische Herausforderungen sowie Risiken der Doppelförderung und des Betrugs (ebd.). Die Förderung des Ladens stellt daher eine vermutlich effizientere Alternative dar. Wie die Kaufprämie für Neuwagen könnte der Lade-Zuschuss nach Einkommen gestaffelt oder begrenzt werden. Der Vorschlag sieht eine Einkommensgrenze von 30.000 Euro zu versteuerndem Einkommen vor, um ausschließlich untere Einkommen zu stützen, für die der Kauf eines Neuwagens meist nicht in Frage kommt und die daher kaum von der Kaufprämie profitieren. Ein Zuschuss von z. B. 3.000 Euro könnte bei durchschnittlichen Fahrleistungen und Ladepreisen die Ladekosten von rund drei Jahren decken. Bei einer limitierten Förderung von 100.000 Personen würde der Zuschuss in Summe 300 Mio. Euro kosten und somit 10 % des Fördertopfes beanspruchen.

Optional könnte die bestehende Kaufprämie um weitere Aspekte ergänzt werden, deren Wirkung im Weiteren aber nicht näher untersucht wird. So wurde beispielsweise die **Förderung von E-Bikes** in Frankreich in den „Bonus écologique“ integriert, so dass die Förderung aus dem gleichen Topf finanziert und Anträge über die gleiche Plattform gestellt werden konnten (Feu Vert 2023).

Ein Vorschlag der Europäischen Kommission (2025) im Rahmen des Automotive Package sieht vor, dass zukünftig nur noch in der EU hergestellte Fahrzeuge gefördert werden können. Die genaue Ausgestaltung eines solchen **„made in the EU“-Kriteriums** muss noch erarbeitet werden. Ein möglicher Zielkonflikt könnte

jedoch sein, dass viele günstige BEV der unteren Segmente aus Asien kommen.

Eine weitere optionale Ergänzung der Kaufprämie wäre die Berücksichtigung des **Wohnorts** bzw. der **ÖPNV-Verfügbarkeit** vor Ort als Indikator der Autoabhängigkeit. Damit könnte die Förderung stärker auf Menschen fokussiert werden, die tatsächlich auf ein Auto angewiesen sind. Vorbild könnte z. B. Schweden sein, das im Rahmen ihres Klima-Sozialplans gezielt Haushalte mit niedrigem im ländlichen Raum fördern (Europäische Kommission 2025).

Nicht zuletzt ist eine **Weiterentwicklung des Monitorings** der Kaufförderung sinnvoll, um die Wirkung des Programms besser bewerten und bei Bedarf nachsteuern zu können. Über die Laufzeit von bis zu drei Jahren ergäbe sich so die Möglichkeit, verschiedene Maßnahmen in zeitlicher Abfolge umzusetzen.

Zielgruppe

Die Förderung richtet sich vorrangig an Haushalte mit niedrigem und mittleren Einkommen, für die die höheren Anschaffungskosten eines Elektroautos bislang eine wesentliche Zugangshürde darstellen. Innerhalb dieser Einkommensgruppen sollen insbesondere Menschen mit hoher Autoabhängigkeit erreicht werden, die für ihre Alltagswege auf einen Pkw angewiesen sind und zugleich günstige Fahrzeugangebote benötigen. Dies betrifft vor allem Bewohner:innen ländlicher Regionen mit unzureichendem ÖPNV-Angebot, die von einem Deutschland- oder Sozialticket nur eingeschränkt profitieren und deshalb kaum auf öffentliche Verkehrsmittel ausweichen können.

Besonders angesprochen sind zudem Besitzer:innen älterer, emissionsintensiver Verbrenner. Bei ihnen kann der Wechsel zu einem batterieelektrischen Fahrzeug große Umweltschutzwirkungen erzielen und zugleich die laufenden Mobilitätskosten senken.

Entlastungswirkung

Die individuelle Entlastungswirkung durch den geförderten Umstieg auf einen BEV hängt sehr stark von individuellen Faktoren ab (bspw. Fahrzeugwahl, Fahrleistung, Lademöglichkeiten, Strom- und Kraftstoffpreise, Haltedauer) und kann daher nur beispielhaft aufgezeigt werden. BEV haben weiterhin meist höhere Anschaffungskosten, sind aber beim Vergleich der Gesamtkosten über die Lebensdauer meist im Vorteil (ICCT 2023). In vielen Fällen liegt die Differenz der **Anschaffungskosten** bei rund 10 bis 20 %. Bei günstigeren Fahrzeugen bis 35.000 Euro kann die Förderung den Preisnachteil also bereits in vielen Fällen vollständig kompensieren.

Im Betrieb profitiert die geförderte Person dann jedes Jahr von geringeren **laufenden Kosten**. Bei Benzinpreisen von 2 Euro/Liter und durchschnittlichen

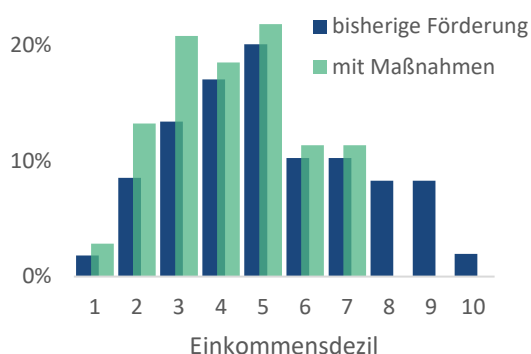
Ladepreisen von rund 0,5 Euro/kWh ist das Laden bei einer Fahrleistung von über 10.000 km pro Jahr oft mehr als 500 Euro günstiger als das Tanken (FÖS 2026d). Auch entfällt die Kfz-Steuer bis Ende 2035, was in der Kompaktklasse eine jährliche Einsparung von 60 bis über 100 Euro bedeutet. Mit dem Fahrzeugalter kommen erwartungsgemäß Wartungskosten hinzu, die beim BEV in der Regel geringer ausfallen als beim Verbrenner.

Die **Verteilungswirkung** der bisherigen Bewilligungen **nach zu versteuerndem Haushaltsjahreseinkommen** ist in Abbildung 13 dargestellt. Wie beschrieben lassen sich daraus aber nur bedingt Aussagen über die Verteilungswirkung ableiten, insbesondere weil es keine weitere Differenzierung in der Gruppe ≤ 45.000 Euro gibt, die rund die Hälfte aller Haushalte in Deutschland umfasst. Auch die anderen Einkommensgrenzen sind nur mit Annahmen sehr grob den Dezilen zuzuordnen.

Trotz dieser Einschränkungen ist in Abbildung 14 eine mögliche Verteilung der bisherigen Förderung illustrativ dargestellt (in blau). Dazu nehmen wir u. a. an, dass rund 50 % der Bewilligungen (s. oben), aber rund 60 % der Mittel auf die untere Einkommenshälfte entfallen, aufgrund der höheren Förderung bei niedrigerem Einkommen. Außerdem nehmen wir eine stark regressive Verteilung innerhalb der unteren Hälfte an (auf Basis von Beobachtungen zum Social Leasing in Frankreich). Hinzu kommt die Umschichtung von 300 Mio. Euro für den Zuschuss zum Ladeguthaben bei Kauf eines gebrauchten BEV für Haushalte bis 30.000 Euro zu versteuerndem Einkommen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zur in grün dargestellten Verteilung. Durch die striktere Obergrenze fallen die Dezile 8 bis 10 aus der Förderung, was zu Zugewinnen in allen anderen Dezilen führt. Der Anteil der gesamten unteren Einkommenshälfte steigt von 60 auf über 75 %. Die unteren drei Dezile profitieren zusätzlich vom neuen Ladeguthaben.

Abbildung 14: Verteilung der Fördermittel, bisher und mit Maßnahmen (illustrativ)



Quelle: eigene, illustrative Darstellung auf Basis BAFA (2026) sowie eigenen Annahmen und Berechnungen zur Verteilung auf die Einkommensdezile

Neben der Verteilung zwischen den Haushalten ist auch die Verteilung zwischen Haushalten und Automobilherstellern relevant, da die Förderung in die Verkaufspreise eingepreist werden kann. Die Möglichkeit der Hersteller, dies zu tun, hängt stark von den marktwettbewerblichen Bedingungen ab, die sich im schnell wachsenden Markt für E-Autos aber schwer einschätzen lassen. Die Fokussierung auf günstigere Fahrzeuge erhöht das Abschöpfungspotenzial einerseits, weil die Förderhöhe relativ zum Fahrzeugpreis höher ausfällt. Auch gibt es in den günstigeren Segmenten bislang weniger Modelle als in den teureren, was weniger Wettbewerb bedeutet. Andererseits ist die Preissensitivität der Käufer:innen höher, was das Abschöpfungspotenzial reduziert.

Klimaschutz

Die Klimaschutzwirkung des Programms hängt in erster Linie mit der Anzahl der geförderten BEV zusammen. Auf Basis der Methodik von Fraunhofer ISI/Technopolis (2024) zur Evaluierung des Umweltbonus gehen wir mit eigenen Annahmen von einer CO₂-Einsparung von rund 29,4 tCO₂ je BEV aus. Abzüglich eines CO₂-Rucksacks der Herstellung in Höhe von 3,2 tCO₂ je Fahrzeug auf Basis ICCT (2025), ergibt sich eine Einsparung in Höhe von rund 26,2 tCO₂ über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs.

Bei der aktuell durchschnittlichen Förderhöhe von 4.418 Euro (BAFA 2026) können rund 679 Tausend Fahrzeuge gefördert werden. 8,4 % der geförderten Fahrzeuge sind jedoch PHEV ohne relevante Klimawirkung, so dass wir im Weiteren von 622 Tausend geförderten BEV ausgehen. Das impliziert eine **Einsparung von rund 16,3 Mio. tCO₂ durch das aktuelle Förderprogramm** (brutto, also ohne Berücksichtigung von Mitnahme-, Vorzieheffekten etc.).

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen erhöhen die durchschnittliche Förderhöhe je BEV um schätzungsweise 12 %. Gleichzeitig reduziert sich das Volumen der Kaufförderung von 3,0 auf 2,7 Mrd. Euro aufgrund des Zuschusses zum Ladeguthaben. Die Anzahl der geförderten BEV-Käufe reduziert sich dadurch um schätzungsweise 12 % auf 545 Tausend Stück (siehe Finanzierung). Mit der geringeren Anzahl an Förderungen beläuft sich die **Klimaschutzwirkung auf etwa 14,3 Mio. tCO₂ brutto**.

Diesem negativen Effekt wirken ggf. **veränderte Mitnahmeeffekte** durch die Fokussierung auf untere Einkommensgruppen und geringere Fahrzeugpreise entgegen. In der Regel wird von Mitnahmeeffekten von rund einem Drittel bis zur Hälfte ausgegangen (Fraunhofer ISI/Technopolis 2024), was die netto Klimaschutzwirkung des Förderprogramms entsprechend stark reduziert. Bei unteren Einkommen entfaltet die Förderung jedoch eine potenziell höhere Anreizwirkung als bei höheren Einkommen (s. z. B. Fraunhofer

FIT et al. 2024). Eine Verringerung des Mitnahmeeffekts um 9 Prozentpunkte wäre nötig, um mit den vorgeschlagenen Maßnahmen eine höhere netto Klimaschutzwirkung zu erzielen als ohne.

Inwiefern die Förderung der **Abschaffung besonders alter Verbrenner** die Klimaschutzwirkung des Förderprogramms beeinflusst, ist unklar. Einerseits werden besonders CO₂-intensive Fahrzeuge frühzeitig ersetzt. Andererseits haben diese Fahrzeuge eine geringere Restlebensfahrleistung. Neben der Klimawirkung fällt gerade bei alten Diesel-Pkw aber auch die Reduktion von umwelt- und gesundheitsschädlichen Luftschadstoffemissionen ins Gewicht. Auch die Klimawirkung des **bezuschussten Ladeguthabens** beim Kauf eines gebrauchten BEV wird hier nicht näher quantifiziert. In den Berechnungen werden lediglich die reduzierten Finanzmittel für die Kaufförderung berücksichtigt, die die Klimawirkung des Gesamtprogramms reduzieren.

Finanzierung

Das Fördervolumen der bestehenden Kaufprämie beträgt im Zeitraum von 2026 bis 2029 **3 Mrd. Euro** und wird vollständig aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) finanziert. Dies bleibt unverändert. Die dargestellten Anpassungen führen lediglich zu Verschiebungen zwischen den Empfängergruppen und zu einer Änderung der Anzahl der insgesamt geförderten Fahrzeuge. Die Bundesregierung geht von rund 800.000 Fahrzeugförderungen aus (BMUKN 2026), was eine durchschnittliche Förderhöhe von 3.750 Euro impliziert. Der Durchschnitt beläuft sich bislang jedoch auf 4.418 Euro und damit 679.040 Fahrzeuge. Bei einem derzeitigen PHEV-Anteil von 8,4 % können schätzungsweise rund 622.000 BEV gefördert werden.

Die dargestellten Anpassungen reduzieren die verfügbaren Mittel für Kaufprämien auf 2,7 Mrd. Euro und erhöhen die durchschnittliche Förderhöhe – insbesondere wegen der höheren Fördersätze bei niedrigeren Einkommen sowie der zusätzlichen Abwrackprämie. Ausgehend von einem Anstieg der durchschnittlichen Förderhöhe um 12 % auf 4.957 Euro könnten immer noch fast **545 Tausend BEV** gefördert werden. Das monatliche Monitoring des Programms ermöglicht ein zeitnahes Nachsteuern bei größeren Abweichungen.

Eine alternative Möglichkeit zur **Gegenfinanzierung** der Kaufprämie ist ein **CO₂-basierter Malus**. Ein solches Bonus-Malus-System war bereits für die Finanzierung des Umweltbonus von 2016 angedacht, scheiterte aber am Widerstand deutscher Automobilhersteller (Bundesrechnungshof 2018). Ein Malus in Form einer einmaligen Neuzulassungssteuer, die mit dem CO₂-Wert des Fahrzeugs ansteigt, existiert in den meisten EU-Ländern und könnte die Kaufprämie vollständig gegenfinanzieren (FÖS 2022b).

Notwendige Rahmenbedingungen

Der Hochlauf der Elektromobilität hängt auch vom **Ausbau der Ladeinfrastruktur** ab. Die Ladeinfrastruktur wächst schnell und flächendeckend. Hemmnis für eine gerechte Antriebswende könnte jedoch die Versorgung von Mieter:innen und Menschen in Mehrparteienhäusern werden. Dort ist Ladeinfrastruktur noch deutlich seltener vorhanden (Bundesregierung 2025), was die Praktikabilität der BEV-Nutzung deutlich einschränkt. Fehlende private Ladepunkte stellen dabei auch einen Kostennachteil dar, weil das Laden an öffentlichen Ladepunkten zum Teil deutlich teurer ist (FÖS 2026d). Dort mangelt es bislang an **Transparenz und Wettbewerb** (Monopolkommission 2025).

Auch ist für eine gerechte Antriebswende der Hochlauf des **BEV-Gebrauchtwagenmarkts** zentral. Privathaushalte kaufen Pkw ganz überwiegend gebraucht und die meisten Haushalte werden das auch trotz Kaufförderung weiterhin tun. Sie sind darauf angewiesen, dass passende BEV-Modelle zeitnah in den Gebrauchtwagenmarkt kommen.

Die sozial gestaffelte Kaufprämie leistet dazu einen Beitrag, weil bislang überwiegend günstige und kleine BEV-Modelle gefördert werden. Da die meisten Neuwagen aber gewerblich zugelassen werden (und die meisten Neuzulassungen weiterhin Verbrenner sind), spielen die heute neuzugelassenen Firmen- und Dienstwagen eine entscheidende Rolle für den zukünftigen BEV-Gebrauchtwagenmarkt. Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, veränderte Abschreibungsmöglichkeiten, eine E-Auto-Quote für Unternehmensflotten oder die Förderung der Flotten in sozialen Diensten können an dieser Stelle ansetzen.

Beispiele

- Frankreich fördert Elektrofahrzeuge über einen **sozial gestaffelten Bonus**. Haushalte mit niedrigem Einkommen erhalten höhere Zuschüsse, **Gebrauchte** erhalten einen Standard-Zuschuss (Mascaro/Hermine 2024). Zusätzlich wurden **Abwrackprämien** für besonders alte Verbrenner gewährt (Prime à la conversion).
- Schweden fördert im Rahmen seines Klima-Sozialplans gezielt Haushalte mit niedrigem Einkommen **im ländlichen Raum** beim Kauf oder Leasing neuer und gebrauchter Elektrofahrzeuge (Europäische Kommission 2025).
- In Großbritannien gibt es eine **Abwrackprämie**, von der Personen Gebrauch machen können, deren Fahrzeuge nicht unterhalb einer CO₂-Grenze sind. Alternativ zu einer reinen Geldauszahlung kann auch ein **ÖPNV-Jahresticket** beantragt und damit eine insgesamt höhere Prämie erzielt werden. (European Commission et al. 2024).

4 Fazit: sozial gerecht und klimafreundlich entlasten

Von steigenden fossilen Energiepreisen sind nicht alle gleichermaßen betroffen. **Haushalte mit niedrigem Einkommen** müssen einen deutlich **größeren Teil ihres Budgets** für **Wärme, Strom und Mobilität** aufwenden als einkommensstarke Haushalte. Energiepreiserhöhungen treffen sie daher besonders hart. Gleichzeitig verfügen viele dieser Haushalte kaum über Möglichkeiten, kurzfristig auf klimafreundliche Technologien oder alternative Mobilitätsangebote umzusteigen.

Pauschale Maßnahmen zur Senkung fossiler Energiepreise, wie etwa Tankrabatte oder allgemeine Preisbremsen, können zwar **kurzfristig Entlastung** schaffen. **Sie bekämpfen jedoch vor allem die Symptome der fossilen Abhängigkeit, ohne deren Ursachen zu adressieren.** Zudem setzen sie kaum Anreize zum Energiesparen oder zum Umstieg auf klimafreundliche Alternativen und kommen aufgrund des höheren Verbrauchs häufig überproportional Haushalten mit höheren Einkommen zugute.

Eine dauerhafte und sozial gerechte Entlastung kann deshalb nur gelingen, wenn die **Abhängigkeit von Öl**

und Gas beendet wird. Erneuerbare Energien, Gebäudesanierungen, Wärmepumpen und klimafreundliche Mobilitätsangebote senken langfristig laufende Kosten und schützen vor den Preisschwankungen fossiler Energieträger. Wer kein Öl und Gas mehr benötigt, ist weniger von internationalen Krisen und steigenden Weltmarktpreisen betroffen.

Die Politik steht daher vor der Aufgabe, **Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen gezielt** dabei zu **unterstützen**, die Potenziale von erneuerbaren Energien, Elektrifizierung, Energieeffizienz und klimafreundlicher Mobilität zu nutzen. Dabei müssen die jeweiligen Ausgangsbedingungen berücksichtigt werden: Menschen auf dem Land sind oft auf das Auto angewiesen, während in Städten öffentliche Verkehrsangebote eine größere Rolle spielen. Haushalte mit niedrigem Einkommen leiden besonders unter hohen Stromkosten, während Mieterinnen und Mieter in unsanierten Gebäuden häufig nur begrenzten Einfluss auf die Wahl des Heizsystems haben. Eigentümer:innen wiederum stehen vor hohen Investitionskosten beim Umstieg auf klimafreundliche Technologien.

Tabelle 3: Übersicht: Fünf Maßnahmen für bezahlbare Energie und Mobilität

Maßnahme	Zielgruppe	Kosten für den Staat (brutto)	Klimaschutzbeitrag	Entlastung	Vorbilder
Stromkostenpauschale	Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen; ca. 18,4 Mio. Haushalte	ca. 2,2 Mrd. Euro pro Jahr	mittel: keine direkte Wirkung auf Senkung Öl- und Gasverbrauch, aber indirekt Anreize für Elektrifizierung	mittel 120 Euro pro Haushalt und Jahr	Österreich, Frankreich
Wärmepumpen Social Leasing	Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen; geplant: 100.000 zusätzliche Wohneinheiten/Jahr	ca. 1,1–2,2 Mrd. Euro pro Jahr	hoch: direkter Ersatz einer Öl- oder Gasheizung	hoch Heizkostenersparnis: Single: 315–455 Euro pro Jahr (70 m ² Wohnung); Familie: 780–885 Euro pro Jahr (130 m ²) Anmerkung: ohne Raten für Wärmepumpe und Wartung/Service	Frankreich
Mieterhöhung an Energieeffizienz koppeln	Mieter:innen in Gebäuden der Klassen F, G und H;	ggf. zusätzliche Förderkosten für Sanierung	mittel, steigt über die Zeit	hoch: 300–912 Euro pro Haushalt und Jahr vermiedene Mieterhöhung; nach Sanierung Heizkostenersparnis	Belgien, Frankreich, Niederlande
Deutschlandticket Sozial	Transferleistungsbeziehende; ca. 1,2 Mio. Haushalte; Kinder und Jugendliche kostenlos; optional weitere Gruppen	ca. 0,5–0,55 Mrd. Euro pro Jahr	Positiv, aber gering: Verlagerung von Pkw-	hoch: Pro Person z. B. 528 Euro pro Jahr	Deutschland/Hamburg Vereinigtes Königreich

			Fahrten, bei insgesamt geringeren Fahrleistungen in Zielgruppe	gegenüber Deutschlandticket	
E-Auto-Kaufprämie sozial weiterentwickeln	Kaufprämie für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen bis 60.000 Euro; Ladeguthaben bei Gebrauchswagenkauf bis 30.000 Euro Einkommen besonders autoabhängige Haushalte und Besitzer:innen alter Verbrenner	Keine Mehrkosten: Fördervolumen unverändert (3 Mrd. Euro 2026-2029)	hoch: Ersatz Verbrenner durch rund 545 Tausend geförderte BEV	mittel: 500 Euro Abwrackbonus und Ladeguthaben von 3.000 Euro; zusätzlich geringere Betriebskosten	Frankreich, Schweden, Vereinigtes Königreich

Quelle: eigene Darstellung

Die fünf Vorschläge setzen an diesen unterschiedlichen Herausforderungen an. Sie schaffen gezielte Unterstützung für verschiedene Bevölkerungsgruppen und ermöglichen einer breiten Mehrheit, von den **Vorteilen einer klimafreundlichen und zugleich bezahlbaren Energie- und Mobilitätsversorgung** zu profitieren. Leitprinzip ist dabei, **öffentliche Mittel** stärker auf

niedrige und mittlere Einkommen sowie auf wirksame Transformationsschritte zu konzentrieren. Statt fossile Energien pauschal zu subventionieren, sollen Maßnahmen gefördert werden, die dauerhaft Kosten senken, Versorgungssicherheit stärken und den Weg in eine klimaneutrale Zukunft erleichtern.

LITERATURVERZEICHNIS

- Aberle, C. (2025): Sozialticket-Atlas für Deutschland. Wo der Staat den Öffentlichen Nahverkehr für einkommensarme Menschen bezuschusst. Abrufbar unter: <https://tore.tuhh.de/handle/11420/51932>.
Letzter Zugriff am: 28.9.2026.
- Aberle, C., Gertz, C. (2025): Does a short journey get me to the food bank? An empirical study on fare-based public transport accessibility and its implications for social equity. In: Journal of Transport Geography. Jg. 128, S. 104348.
- AEE (2026): Wärmepumpe – Wirtschaftlichkeit und Ausbau in Europa. Abrufbar unter: <https://www.unendlich-viel-energie.de/mediathek/grafiken/waermepumpe-europa>. Letzter Zugriff am: 4.9.2026.
- AGEE-Stat (2026): Monatsbericht zur Entwicklung der erneuerbaren Stromerzeugung und Leistung in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/document/08-2026_AGEE-Stat_Monatsbericht_FINAL.pdf. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.
- Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) (2025): Wärmepumpe – Wirtschaftlichkeit und Ausbau in Europa (Grafikdossier). Abrufbar unter: <https://www.unendlich-viel-energie.de/mediathek/grafiken/waermepumpe-europa>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- Agora Verkehrswende (2026a): Verkehrswende-Radar. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/verkehrswende-radar>. Letzter Zugriff am: 11.8.2026.
- Agora Verkehrswende (2026b): Elektromobilität im Gebrauchtwagenmarkt. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/elektromobilitaet-im-gebrauchtwagenmarkt>. Letzter Zugriff am: 13.10.2026.
- Andor, M. A., Dehos, F. T., Gillingham, K. T., Hansteen, S., Tomberg, L. (2025): Public transport pricing: An evaluation of the 9-Euro ticket and an alternative policy proposal. In: Economics of Transportation. Jg. 42, S. 100415.
- BAFA (2026): E-Auto-Förderung: Monatliche Statistik zur E-Auto-Förderung Stand 1. Oktober 2026. Abrufbar unter: https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Auto_Foerderung_2026/10_Oktober_Statistik_E-Auto-Foerderung. Letzter Zugriff am: 13.10.2026.
- Behr, S. M., Küçük, M., Longmuir, M., Neuhoﬀ, K. (2024): Sanierung sehr ineffizienter Gebäude sichert hohe Heizkostenrisiken ab. In: DIW Wochenbericht. Jg. 91, Nr. 19. S. 279–286.
- Blanck, R., Kreye, K. (2021): Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität.
- BMUKN (2026): Das Förderprogramm für Elektroautos. Abrufbar unter: <https://www.bundesumweltministerium.de/das-foerderprogramm-fuer-elektroautos>. Letzter Zugriff am: 17.6.2026.
- BMV (2025b): Mobilität in Deutschland (MiD). Abrufbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.
- BMWE (2026): Dossier Erneuerbare Energien. Abrufbar unter: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Dossier/erneuerbare-energien.html>. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.
- BMW (2020): Langfristige Renovierungsstrategie der Bundesregierung. Berlin.
- BMWSB (2026): Landbevölkerung seltener auf soziale Mindestsicherung angewiesen. Abrufbar unter: <https://deutschlandatlas.bund.de/karten/wie-wir-arbeiten/soziale-mindestsicherung>. Letzter Zugriff am: 12.10.2026.
- Bruegel (2026): 2026 European energy crisis fiscal response tracker. Abrufbar unter: <https://www.bruegel.org/dataset/2026-european-energy-crisis-fiscal-response-tracker>. Letzter Zugriff am: 12.10.2026.

BUILD UP Editorial Team (2025): Minimum Energy Performance Standards (MEPS) and renovation trajectories in focus across Member States. Abrufbar unter: <https://build-up.ec.europa.eu/en/resources-and-tools/articles/meps-and-renovation-trajectories-focus-across-member-states>. Letzter Zugriff am: 1.10.2026.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) (2025): Förderwirkungen BEG EM 2024 – Bericht. Evaluation des Förderprogramms „Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG)“ in den Teilprogrammen BEG EM, BEG WG und BEG NWG im Förderjahr 2024. Berlin.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (2022): Eckpunktepapier zur Diskussion der Beschleunigung des Wärmepumpenhochlaufs. Vorhaben und Maßnahmen zum 2. Wärmepumpen-Gipfel. Berlin.

Bundesrechnungshof (2018): Abschließende Mitteilung an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie über die Prüfung der Gewährung von Zuschüssen zum Kauf von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Kapitel 6092 (EKF) Titel 893 01). Abrufbar unter: <https://bundesrechnungshof.de/berichte/gewaehrung-von-zuschuessen-zum-kauf-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen>. Letzter Zugriff am: 2.10.2026.

Bundesregierung (2025): Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung. Abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile. Letzter Zugriff am: 24.11.2025.

Bundesrepublik Deutschland (2023): Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG 2023. Abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/eeeg_2014/_4.html. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) (2026): BDEW-Strompreisanalyse. Abrufbar unter: <https://www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/bdew-strompreisanalyse/>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

co2online gGmbH (2026): Heizkosten pro m² im Vergleich. Abrufbar unter: <https://www.co2online.de/energie-sparen/heizenergie-sparen/heizkosten-sparen/heizkosten-pro-m2-vergleich/>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

dena (2026): dena-Gebäudereport 2026. Abrufbar unter: <https://www.dena.de/infocenter/dena-gebaedereport-2026-updatebericht-april/>. Letzter Zugriff am: 15.10.2026.

Destatis (2022): Fahrradfahren: Niederlande im EU-Vergleich vorn – Statistisches Bundesamt. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Fahrrad.html>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Destatis (2024): Korrektur: Zensus 2022: Drei Viertel aller Wohnungen mit Gas oder Öl beheizt. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zensus2022-Pressemitteilungen/PM_zensus2022_45.html. Letzter Zugriff am: 1.10.2026.

Destatis (2026a): Konsumausgaben privater Haushalte für Energie. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Konsumausgaben-Lebenshaltungskosten/Tabellen/privater-konsum-EVS-energie-d.html>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

Destatis (2026b): Daten zur Energiepreisentwicklung, August 2026. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Publikationen/Energiepreise/statistischer-bericht-energiepreisentwicklung-5619001.html>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

Deutscher Bundestag (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 zeichnet Vision für 2030. Abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/presse/hib/8444494-8444494>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Deutscher Bundestag (2026): Heftige Debatte um neues Heizungsgesetz. Abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw24-de-gebaeudeeneergiegesetz-1181884>. Letzter Zugriff am: 4.9.2026.

DIW Berlin (2026): DIW Energiewende-Monitor. Abrufbar unter: https://www.diw.de/de/diw_01.c.997303.de/diw_energiewende-monitor.html. Letzter Zugriff am: 4.9.2026.

dts Nachrichtenagentur (2026): Bericht: Bund will ab 2027 einkommensabhängige Krisenhilfen zahlen. Abrufbar unter: <https://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2026-09/69671259-bericht-bund-will-ab-2027-einkommensabhaengige-krisenhilfen-zahlen-003.htm>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

E-Control Oberer Referenzwert für den gestützten Preis – Archiv. Abrufbar unter: <https://www.e-control.at/oberer-referenzwert-fuer-den-gestuetzten-preis-archiv>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

EDL_HUB (2025): Social Contracting. Abrufbar unter: https://www.edlhub.org/wp-content/uploads/2025/04/EDL_Hub_Policy_Brief_SocialContracting_2504.pdf. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

Elektro Auto News (2026): Bundesregierung streicht Zielmarke für Elektroautos. Abrufbar unter: <https://www.elektroauto-news.net/news/bundesregierung-streicht-ziel-15-millionen-eautos-2030>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Ember (2026b): Country Profile Germany. Abrufbar unter: <https://ember-energy.org/countries-and-regions/germany/>. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. Verbraucherpreise. Abrufbar unter: <https://en2x.de/service/statistiken/verbraucherpreise/>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

euronews (2026): Reine Elektroautos legen in Europa zu: Welche Länder liegen vorn?. Abrufbar unter: <https://de.euronews.com/business/2026/08/14/reine-elektroautos-legen-in-europa-zu-welche-lander-liegen-vorn>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Europäische Kommission (2025): Kommission billigt Schwedens mit 500 Mio. EUR ausgestatteten Klima-Sozialplan zur Unterstützung benachteiligter Haushalte bei der Energiewende. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_3024. Letzter Zugriff am: 2.10.2026.

European Commission, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy. (2024): Support for the implementation of the Social Climate Fund: note on good practices for cost effective measures and investments. Abrufbar unter: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>. Letzter Zugriff am: 20.1.2025.

European Commission (2025): Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles. Abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:63317ca3-db66-11f0-8da2-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF. Letzter Zugriff am: 21.9.2026.

European Commission (2026): Commission publishes overview of national emergency measures taken to protect consumers and industry. Abrufbar unter: https://energy.ec.europa.eu/news/commission-publishes-overview-national-emergency-measures-taken-protect-consumers-and-industry-2026-05-20_en. Letzter Zugriff am: 12.10.2026.

Expertenkommission Energiewende (2025): Monitoringbericht 2025. Abrufbar unter: <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Monitoringbericht-2025.pdf>. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.

Expertenkommission zum Energiewende-Monitoring (2025): Monitoringbericht 2025. Berlin.

Feu Vert (2023): Tout comprendre sur le bonus écologique en 2022/2023. Abrufbar unter: <https://www.feuvert-entreprises.fr/conseils/bonus-ecologique-2022/>. Letzter Zugriff am: 15.10.2026.

FÖS (2022a): #Mobilitätsarmut: Die soziale Frage der Verkehrspolitik. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2022/2022-08_FOES_Policy-Brief_Mobilitaetsarmut.pdf. Letzter Zugriff am: 22.8.2022.

FÖS (2022b): Klimaschutz im Straßenverkehr: Wie eine Zulassungssteuer sozial gerecht und fiskalisch nachhaltig den Klimaschutz voranbringt. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2022/2022-09_FOES_Zulassungssteuer.pdf. Letzter Zugriff am: 10.10.2022.

FÖS (2026a): Klima-Subventionsbericht 2026. Quantifizierung, Wirkung und Reform klimaschädlicher Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/klima-subventionsbericht-2026>. Letzter Zugriff am: 16.9.2026.

- FÖS (2026b): Eingefrorener CO₂-Preis 2027 – gebremster Klimaschutz, entgangene Milliarden. Berlin.
- FÖS (2026c): Soziale Gestaltung von Klimaschutzmaßnahmen im Kontext von Energie-, Mobilitäts- und Ernährungsarmut. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2026/2026-03_MAGS-NRW-Armutsbekaempfung.pdf. Letzter Zugriff am: 19.3.2026.
- FÖS (2026d): Mythos Reichweitenangst – Ein Blick in den Rückspiegel. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2026/2026-06_FOES-Factsheet_Ladeinfrastruktur.pdf. Letzter Zugriff am: 15.7.2026.
- Fraunhofer FIT, FU Berlin, IER (2024): Verteilungswirkungen einer Verkehrswende. Analyse von Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente im Verkehrssektor und ein Gesamtkonzept für eine ökologische und inklusive Verkehrswende. Dessau-Roßlau.
- Fraunhofer ISI, ICCT (2022): Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: a 2022 update von fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions. Abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/06/real-world-phev-use-jun22-1.pdf>. Letzter Zugriff am: 9.8.2024.
- Fraunhofer ISI, Technopolis (2024): Evaluation der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“. Abrufbar unter: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?__blob=publicationFile&v=4. Letzter Zugriff am: 11.12.2024.
- Gaus, D., Murray, N., Link, H. (2023): 9-Euro-Ticket: Niedrigere Preise allein stärken Alltagsmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht. In: DIW Wochenbericht. Jg. 90, S. S. 163171.
- Gouvernement de la République française (2026): Électrifiions la France ! Pour une énergie moins chère, plus souveraine et plus durable. Abrufbar unter: <https://presse.economie.gouv.fr/electrifiions-la-france-pour-une-energie-moins-cher-plus-souveraine-et-plus-durable/>. Letzter Zugriff am: 14.10.2026.
- Heinrich-Böll-Stiftung (2025): Klimaneutral heizen. Berlin.
- Hille, C., Gather, M. (2022): Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe. Erfurt.
- ICCT (2023): Are battery electric vehicles cost competitive? An income-based analysis of the costs of new vehicle purchase and leasing for the German market. Abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/10/ICCT-Study-Cost-Ownership-BEV-Germany.pdf>. Letzter Zugriff am: 9.8.2024.
- ICCT (2024): Cleaning up Germany's vehicle stock. Strategies to decarbonize the passenger car fleet. Abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/10/ID-42-%E2%80%93-Vehicle-stock-Report-A4-70146-v6.pdf>. Letzter Zugriff am: 8.12.2025.
- ICCT (2025): Life-cycle greenhouse gas emissions from passenger cars in the European Union. A 2025 update and key factors to consider. Abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/ID-392-%E2%80%93-Life-cycle-GHG-report-final.pdf>. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.
- ICE (2026): Dutch TTF Natural Gas Futures. Abrufbar unter: <https://www.ice.com/products/27996665/Dutch-TTF-Natural-Gas-Futures/data?marketId=6277389>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- infas (2023): Mobilitätsreport 07, Alles wie vorher? Die Verkehrswende zwischen 9-Euro-Ticket und alten Herausforderungen. Bonn.
- infas, DLR, IVT (2025): Mobilität in Deutschland – MiD 2023. Ergebnisbericht. Abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf. Letzter Zugriff am: 26.11.2025.
- Intraplan (2020): Verdopplung der Fahrgastzahlen auf der Schiene. Abrufbar unter: <https://www.intraplan.de/projectpapers/verdopplung-der-fahrgastzahlen-auf-der-schiene/>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

- ista (2026): Ladeinfrastruktur Deutschland: Stand, Technik & Förderung. Abrufbar unter: <https://www.ista.com/de/blog/innovation/ladeinfrastruktur-deutschland-so-steht-es-um-die-deutsche-ladeflandschaft/>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.
- ITG Institut für Technische Gebäudeausrüstung Dresden (2024): Nutzung von DX-Wärmepumpen in Split-Ausführung zur Unterstützung der Dekarbonisierung und zur kurzfristigen Gaseinsparung. Dresden.
- KBA (2026): Fahrzeugzulassungen im September 2026. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm41_2026_n_09_26_p_m_komplett.html. Letzter Zugriff am: 12.10.2026.
- Kholodilin, K. A., Rieth, M. (2025): Immobilienmarkt bleibt angespannt – Mieten und Wohnungspreise steigen. In: DIW Wochenbericht. Jg. 92, Nr. 51/52. S. 853–862.
- Koch, N., Amberg, M., Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R. (2025): Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz. Abrufbar unter: https://publications.pik-potsdam.de/pubman/item/item_32133. Letzter Zugriff am: 11.9.2026.
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2026): Zahl der in Deutschland zugelassenen reinen Elektrofahrzeuge überschreitet erstmals die Zwei-Millionen-Marke. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Allgemein/2026/pm08_2026_elektro_pkw.html. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- Mascaro, M., Hermine, J.-P. (2024): 'Social leasing' pilot scheme: Lessons learned from an unanticipated success. Abrufbar unter: <https://www.iddri.org/en/publications-and-events/blog-post/social-leasing-pilot-scheme-lessons-learned-unanticipated-success>. Letzter Zugriff am: 15.10.2026.
- Mellwig, P. (2024): Klimaschutz in Mietwohnungen: Modernisierungskosten fair verteilen. Kurzstudie zur Weiterentwicklung und Aktualisierung des „Drittmodells“. Heidelberg.
- Mellwig, P., Pehnt, M. (2025): Mit guten Gebäuden zum Ziel. Wie Klimaschutz im Gebäudebestand zu schaffen ist. Heidelberg.
- Ministère de l'Économie (2026): Électrifions la France ! Pour une énergie moins chère, plus souveraine et plus durable. Abrufbar unter: <https://presse.economie.gouv.fr/electrifions-la-france-pour-une-energie-moins-chere-plus-souveraine-et-plus-durable/>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique (2026): Comment bénéficier du chèque énergie ?. Abrufbar unter: <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/gerer-mon-argent/comment-beneficier-du-cheque-energie>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- Mitusch, T. K., Prof Dr Kay (2025): Bahnreform: Adressiert die neue Strategie des Bundesverkehrsministeriums die größten Probleme der Bahn?. Abrufbar unter: <https://www.sciencemediacenter.de/angebote/bahnreform-adressiert-die-neue-strategie-des-bundesverkehrsministeriums-die-groessten-probleme-der-bahn-25168>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.
- Monopolkommission (2025): Energie 2025: Wettbewerb und Effizienz für ein zukunftsfähiges Energiesystem. Abrufbar unter: https://monopolkommission.de/images/PDF/SG/SG%20Energie%202025/10.%20Sektorgutachten%20Energie%202025_Monopolkommission.pdf. Letzter Zugriff am: 18.11.2025.
- Oesterreichs Energie (2026): Allgemeines zum Sozialtarif. Abrufbar unter: <https://oesterreichsenergie.at/aktuelles/neuigkeiten/detailseite/allgemeines-zum-sozialtarif>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.
- Öko-Institut (2026): Subsektorale Analyse der Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Abrufbar unter: <https://www.oeko.de/publikation/subsektorale-analyse-der-dekarbonisierung-des-personenverkehrs/>. Letzter Zugriff am: 13.10.2026.
- Öko-Institut, FÖS (2022): Energiepreiskrise: Wie sozial und nachhaltig sind die Entlastungspakete der Bundesregierung?. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2022/2022-11_FOES_Energiepreiskrise.pdf. Letzter Zugriff am: 23.11.2022.

Open Energy Tracker Elektromobilität – Open Energy Tracker. Abrufbar unter:

<https://openenergytracker.org/docs/germany/emobility/>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Österreichische Bundesregierung (2025): Günstiger-Strom-Gesetz: Bundesgesetz, mit dem ein Elektrizitätswirtschaftsgesetz (EIWG) und ein Energiearmuts-Definitions-Gesetz (EnDG) erlassen sowie das Energie-Control-Gesetz geändert werden. Wien.

Plötz, P., Gnann, T., Kasten, P., Steinbach, I., Jöhrens, J. (2026): Regulatorischer Anpassungsbedarf bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen in Europa. Abrufbar unter:

https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/Publikationen/Mobilit%C3%A4t/Analyse_PHEV_2025_DE_final_corr.pdf. Letzter Zugriff am: 17.6.2026.

Region de Bruxelles-Capitale Indexierung der Mieten mit Korrekturfaktor. Abrufbar unter:

<https://be.brussels/fr/logement/location/bail-dhabitation/indexation-des-loyers/indexation-des-loyers-avec-facteur-de-correction>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

rejobs (2026): Jobs in der Ladeinfrastruktur. Abrufbar unter: <https://rejobs.org/de/arbeitsplaetze-in-der-ladeinfrastruktur>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Rode, J. (2025): Jedes Jahr importiert Deutschland fossile Brennstoffe im Wert von Ø 81 Mrd. EUR. Frankfurt am Main.

Schumacher, K., Hünecke, K., Bei der Wieden, M., Noka, V., Schaffert, A., Lettow, F., Zeller, M.-L. (2026): Bausteine für eine soziale Wärmewende im Mietwohnbereich. Berlin.

Spiegel (2026): Stromsteuersenkung für Verbraucher würde laut Finanzministerium 5,4 Milliarden Euro zusätzlich kosten. Abrufbar unter: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/stromsteuer-senkung-fuer-verbraucher-wuerde-laut-finanzministerium-5-4-milliarden-euro-zusaetzlich-kosten-a-260e6309-3928-4ef9-a98b-e1863782af1c>. Letzter Zugriff am: 13.10.2026.

Statbel (Belgian Statistical Office) Rent calculator. Abrufbar unter: <https://statbel.fgov.be/en/themes/consumer-prices/rent-calculator#panel-12>. Letzter Zugriff am: 1.10.2026.

Stiebel Eltron (2026): Wärmepumpe ist die neue Normalität: Zwei Millionen Geräte in deutschen Haushalten. Abrufbar unter: <https://www.stiebel-eltron.de/de/unternehmen/presse/waermepumpe-ist-die-neue-normalitaet-zwei-millionen-geraete-in-deutschen-haushalten.html>. Letzter Zugriff am: 4.9.2026.

Stiftung Klimaneutralität, Öko-Institut (2026): Subsektorale Analyse der Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Wer muss und kann was investieren? Haushaltsspezifische Emissionsprofile und Investitionslasten auf dem Weg zur Klimaneutralität. Abrufbar unter: <https://www.oeko.de/publikation/subsektorale-analyse-der-dekarbonisierung-des-personenverkehrs/>. Letzter Zugriff am: 12.10.2026.

Tagesspiegel (2026): Kommunale Wärmepläne: Dänemark setzt auf erneuerbare Fernwärme. Abrufbar unter: <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/daenemark-setzt-auf-erneuerbare-fernwaerme>. Letzter Zugriff am: 4.9.2026.

UBA AGEe-Stat (2026): Erneuerbare Energien in Zahlen. Abrufbar unter:

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen>. Letzter Zugriff am: 3.9.2026.

Umweltbundesamt (UBA) (2026): Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split. Abrufbar unter:

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/fahrleistungen-verkehrsleistung-modal-split>. Letzter Zugriff am: 6.10.2026.

VDV, DB AG (2022): Abschlussbericht zur bundesweiten Marktforschung. Abrufbar unter:

https://www.vdv.de/deutsche-bahn_vdv_9-euro-ticket-abschlussbericht.pdf?forced=true. Letzter Zugriff am: 28.9.2026.

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (2025): Umsetzung der Energieeffizienz-Anforderungen im Wohngebäudebestand nach Art. 9 (2) der EU-Gebäuderichtlinie. Wuppertal.

zdfheute (2026): Elektroautos: Norwegen bei Neuzulassungen fast bei 100 Prozent. Abrufbar unter: <https://www.zdfheute.de/wirtschaft/norwegen-elektroauto-zulassung-mobilitaet-100.html>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.

Zukunftsnetzwerk ÖPNV (2025): Koalitionsvertrag: Das ist für den Verkehr geplant. Abrufbar unter: <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/aktuelles/news/koalitionsvertrag-das-ist-fuer-den-verkehr-geplant>. Letzter Zugriff am: 10.9.2026.