

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Fabian Fahl, Luigi Pantisano, Doris Achelwilm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke  
– Drucksache 21/4475 –**

### **Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erarbeitung des Klimaschutzprogramms 2026**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Klimaschutzprogramm (KSP) der Bundesregierung ist das zentrale Steuerungsinstrument der Klimapolitik und muss sämtliche Maßnahmen enthalten, die zur Erreichung der verbindlichen nationalen Klimaschutzziele erforderlich sind. Der Expertenrat für Klimafragen, ein unabhängiges wissenschaftliches Beratungsgremium der Bundesregierung, gibt jedoch an, dass das übergeordnete Ziel aus § 3 Absatz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes, die Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu reduzieren, nicht erreicht wird ([https://expertenrat-klima.de/fileadmin/ERK/Berichte/ERK2025\\_Pruefbericht-Emissionsdaten-2024-Projektionsdaten-2025.pdf](https://expertenrat-klima.de/fileadmin/ERK/Berichte/ERK2025_Pruefbericht-Emissionsdaten-2024-Projektionsdaten-2025.pdf)). Bis zum Jahr 2040, in dem eine gesetzlich festgelegte Emissionsminderung um mindestens 88 Prozent erreicht werden muss, wird eine deutliche Zielverfehlung prognostiziert (ebd.). Auch die Vorgaben der EU-Klimaschutzverordnung (ESR) werden nicht eingehalten: Die für die Jahre 2021 bis 2030 in der ESR für Deutschland festgelegten Zuweisungen werden ausweislich der Berechnungen in den Projektionsdaten 2025 überschritten. Dies wird trotz eines bestehenden Klimaschutzprogramms geschehen, weshalb die Bundesregierung im neuen Klimaschutzprogramm, das spätestens ein Jahr nach Beginn einer Legislaturperiode beschlossen werden muss, unbedingt nachsteuern muss.

Anfang Dezember 2025 startete das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum KSP ([www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/oeffentlichkeitsbeteiligung-zum-neuen-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung-startet](http://www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/oeffentlichkeitsbeteiligung-zum-neuen-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung-startet)), bei der ausgewählte Akteurinnen und Akteure (Länder, Kommunen, Wirtschaftsverbände, zivilgesellschaftliche Organisationen sowie wissenschaftliche Beratungsgremien der Bundesregierung) anhand von zugesandten Leitfragen gebeten wurden, sich aktiv mit Vorschlägen in die Erarbeitung des Programms einzubringen. Diese sollen nach Angaben des Bundesministeriums zu einem späteren Zeitpunkt in Teilen oder in Gänze veröffentlicht werden. Akteurinnen und Akteure, die nicht explizit zur Stellungnahme aufgefordert wurden, konnten an derselben Stelle ebenfalls Stellungnahmen einreichen. Ein-sendeschluss war der 13. Januar 2026, also etwa zehn Wochen vor Ablauf der gesetzlichen Frist zur Vorlage des KSP am 25. März 2026. Zu dieser Zeit war kein Entwurf des KSP bekannt, sodass ein direkter Bezug unmöglich war. An-

gesichts der drohenden Zielverfehlung und der Unklarheit darüber, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung verlaufen ist, wie mit ihren Ergebnissen umgegangen wird und welche anderen Formen der Zusammenarbeit oder Einflussnahme stattgefunden haben, besteht aus Sicht der Fragestellenden in diesen Punkten Klärungsbedarf.

1. Warum fand die Öffentlichkeitsbeteiligung ohne einen Entwurf des KSP statt?

Die Bundesregierung hat sich für eine Konsultation auf Basis von Leitfragen zu einem relativ frühen Zeitpunkt entschieden, um die Anregungen und Vorschläge der beteiligten Akteure im Erarbeitungsprozess aufgreifen zu können, bevor ein veröffentlichungsfähiger Entwurf vorlag.

2. Warum fand die Öffentlichkeitsbeteiligung etwa zehn Wochen vor Ablauf der gesetzlichen Frist zum Einreichen des KSP statt und nicht früher, um eine ausreichende Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zu ermöglichen?

Das Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde unmittelbar nach einer entsprechenden Verabredung im Ressortkreis eingeleitet. Das Beteiligungsverfahren wurde am 8. Dezember 2025 eingeleitet und endete am 13. Januar 2026. Die sich aus dem Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) ergebende Frist für den Beschluss des Klimaschutzprogramms ist der 25. März 2026. Damit war ausreichend Zeit gegeben, sich mit den Stellungnahmen zu befassen.

3. Welche Akteurinnen und Akteure hat die Bundesregierung um Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gebeten (bitte alle auflisten)?

Ein direktes Anschreiben zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an die in Anlage 1 genannten Institutionen versandt.\*

Parallel veröffentlichte das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit am 8. Dezember 2025 eine Pressemitteilung, die nur über den Beginn und das Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung informierte und eine Emailadresse bekanntgab, unter der sich auch die Akteure einbringen konnten, die nicht direkt angeschrieben wurden.

Die Pressemitteilung ist unter diesem Link abrufbar:

[www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/oeffentlichkeitsbeteiligung-zum-neuen-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung-startet](http://www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/oeffentlichkeitsbeteiligung-zum-neuen-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung-startet)

4. Wie viele Rückmeldungen hat die Bundesregierung zur Öffentlichkeitsbeteiligung für das KSP erhalten (bitte alle auflisten)?

Die in Anlage 2 genannten Institutionen haben eine Stellungnahme erreicht.\*

Außerdem haben 19 Bürgerinnen und Bürger einen Beitrag eingesandt.

\* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/5047 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

5. Welchem Schlüssel folgte die Bundesregierung bei der Auswahl der aufgeführten Akteurinnen und Akteure, der über die gesetzliche Vorgabe der „Länder, Kommunen, Wirtschaftsverbände und zivilgesellschaftliche(n) Verbände sowie wissenschaftliche(n) Begleitgremien der Bundesregierung“ nach § 9 des Bundes-Klimaschutzgesetzes hinausgeht?

Für das Anschreiben wurden vorhandene Kontakte zu den im § 9 Absatz 3 Bundes-Klimaschutzgesetz aufgeführten Organisationen genutzt.

6. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung die eingereichten Stellungnahmen bei der Erstellung des KSP?

Alle Stellungnahmen sowie eine Gesamtauswertung in Form von Antworten zu den Leitfragen wurden im Anschluss mit den Ressorts als Ressource für Maßnahmenvorschläge für das KSP geteilt.

7. Macht die Bundesregierung bei der Berücksichtigung der eingereichten Stellungnahmen einen Unterschied zwischen den angefragten und den nicht angefragten Akteurinnen und Akteuren, und wenn ja, wie?

Alle Stellungnahmen wurden grundsätzlich gleich behandelt.

8. Hat die Bundesregierung anhand der Stellungnahmen einzelne Abschnitte oder Maßnahmen des KSP nachträglich geändert?

Die Stellungnahmen wurden während des Prozesses ausgewertet, weswegen es nicht zu nachträglichen Änderungen kommen konnte.

9. Was waren die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen (bitte nach Themengebieten aufschlüsseln)?

Die Auswertung der Stellungnahmen ist als Anlage 3 beigefügt.\*

10. Wurde in den Rückmeldungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung darauf hingewiesen, dass eine weitere Verfehlung der Ziele im Gebäude- und Verkehrsbereich droht?

Die Projektionsdaten zur weiteren Entwicklung der Treibhausgasemissionen und die darauf basierende Feststellung der Zielerreichung bzw. -verfehlung durch den Expertenrat sind bekannt, die Situation im Gebäude- und Verkehrsbereich ebenfalls.

11. Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Emissionsziele im Gebäudesektor zu erreichen (bitte aufschlüsseln), und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?

Die Maßnahmenvorschläge zur THG-Minderung im Gebäudesektor aus den eingesandten institutionellen Stellungnahmen sind in Anlage 4 aufgelistet. Eine

\* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/5047 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Bewertung der Maßnahmenvorschläge erfolgte im Rahmen der Verhandlungen und Erstellung des KSP.\*

12. Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Emissionsziele im Verkehrsbereich zu erreichen (bitte aufschlüsseln), und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?

Die Maßnahmenvorschläge zur THG-Minderung im Verkehr aus den eingesandten institutionellen Stellungnahmen sind in Anlage 5 aufgelistet. Eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge erfolgte im Rahmen der Verhandlungen und Erstellung des KSP.\*

13. Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Senkenziele des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) zu erreichen (bitte aufschlüsseln), und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?

Die Maßnahmenvorschläge zur THG-Minderung im LULUCF-Sektor aus den eingesandten institutionellen Stellungnahmen sind in Anlage 6 aufgelistet. Eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge erfolgte im Rahmen der Verhandlungen und Erstellung des KSP.\*

14. Welche Maßnahmen zur sozialen Ausgestaltung des KSP wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um negative soziale Folgewirkungen zu vermeiden und sozial gerechte Klimapolitik zu gewährleisten (bitte aufschlüsseln), und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?

Die Maßnahmenvorschläge zur sozialen Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms aus den eingesandten institutionellen Stellungnahmen sind in Anlage 7 aufgelistet. Eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge erfolgte im Rahmen der Verhandlungen und Erstellung des KSP.\*

15. Welche Beteiligungsformen mit externen Akteurinnen und Akteuren haben stattgefunden, die nicht Teil der auf der Webseite des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) angekündigten Öffentlichkeitsbeteiligung waren?
16. Mit welchen Akteurinnen und Akteuren hat sich die Bundesregierung bei der Erstellung des KSP ausgetauscht und beraten lassen, welche Treffen haben stattgefunden (bitte alle nach Akteurin bzw. Akteur, Typ und Thema des Austauschformats auflisten)?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitglieder der Bundesregierung und ihre Vertreterinnen und Vertreter führen fortwährend eine Vielzahl an fachlichen Gesprächen, auch zu klimapolitischen Themen und Vorgängen, mit verschiedensten Stakeholdern (u. a. Länder, Kommunen, Zivilgesellschaft und Wirtschaft). Eine lückenlose Aufstellung der stattgefundenen Veranstaltungen, Sitzungen etc. nebst allen jeweiligen Teilneh-

\* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/5047 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

merinnen und Teilnehmern kann allerdings nicht gewährleistet werden. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche – einschließlich Telefonate – besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Zudem werden Gesprächsinhalte nicht. Insbesondere bei größeren Veranstaltungen (z. B. Festakten, Vorträgen etc.) lässt sich vielfach nicht mehr rekonstruieren, welche Personen teilgenommen haben und welche Gespräche anlässlich dieser Veranstaltungen geführt worden sind. Unterhalb der Leitungsebene gibt es aufgabenbedingt vielfältige dienstliche Kontakte von Vertreterinnen und Vertretern der Bundesministerien zu den genannten Stakeholdergruppen. Eine vollständige und umfassende Aufstellung über diese Kontakte existiert nicht und kann aufgrund fehlender Recherchierbarkeit nicht erstellt werden. Eine Auflistung von Einzelterminen unterhalb der Leitungsebene erfolgt daher nicht (siehe dazu auch die Vorbemerkung der Bundesregierung zu der Kleinen Anfrage der Fraktion Die Linke auf Bundestagsdrucksache 18/1174 sowie zu der Kleinen Anfrage der Fraktion Die Linke auf Bundestagsdrucksache 17/12332). Die nachfolgenden Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen.

Ein bilateraler Austausch zum Klimaschutzprogramm 2026 fand mit Vertreterinnen und Vertretern folgender Organisationen und Unternehmen statt.

Klima-Allianz Deutschland, NABU, Rewe Group, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, Sozialverband VdK Deutschland e. V., VDI, ADAC, Leopoldina, Stiftung Klimaneutralität, Stiftung KlimaWirtschaft, KfW Bankengruppe, Allianz pro Schiene.

Bilaterale Gespräche gab es weiter mit den Ministerpräsidenten der Bundesländer Brandenburg, Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Saarland.

An sogenannten Verbändegesprächen – Gesprächen mit der Hausleitung im größeren Kreis mehrerer Verbände – haben Vertreterinnen und Vertreter folgender Verbände teilgenommen: Deutscher Naturschutzring, Germanwatch, Deutsche Umwelthilfe, BUND, Greenpeace, Klima-Allianz, Brot für die Welt, WWF.

Das Klimaschutzprogramm war bei diesen Gesprächen lediglich ein Punkt auf einer mehrere Punkte umfassenden Tagesordnung.

Konkrete Vorschläge aus den einzelnen Gesprächen können nicht nachvollzogen werden. In der Regel werden keine Vorschläge vorgebracht, die nicht ohnehin Gegenstand der öffentlichen klimapolitischen Debatte sind und die auch über die Öffentlichkeitsbeteiligung an die Bundesregierung herangetragen wurden.

Im Bundesministerium für Verkehr wurden im Rahmen des von Bundesverkehrsminister Schnieder eingesetzten Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) Impulse zur Erarbeitung des KSP eingebracht. Im Expertenforum waren folgende Verbände bzw. Organisationen vertreten.

Agora Verkehrswende

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)

Allianz pro Schiene (ApS)

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB)

Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)

Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX)

Bundesverband Schienennahverkehr (BSN)

Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

Deutscher Landkreistag (DLT)

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Deutscher Städtetag (DST)

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Deutsches Verkehrsforum (DVF)

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Die Güterbahnen

e-mobil BW

International Council on Clean Transportation (ICCT)

Transport & Environment (T&E)

Verband der Automobilindustrie (VDA)

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Wirtschaftsverband Fuels und Energie (en2x)

Das EKMI hat Vorschläge zu folgenden fünf Themenfeldern – unter Berücksichtigung ihrer ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen – konstruktiv diskutiert und in einem gemeinsamen Arbeitspapier bewertet.

Elektrifizierung des Pkw-Antriebs

Dekarbonisierung des schweren Straßengüterverkehrs

Kommunale Mobilität und Multimodalität

Verlagerung auf die Schiene, Binnenschiffe und den kombinierten Güterverkehr

Einsatz regenerativer Kraftstoffe

Details sind im Abschlussbericht des EKMI veröffentlicht, der auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) unter folgendem Link abrufbar ist: [www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/ekmi.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/ekmi.pdf?__blob=publicationFile)

Der Austausch mit dem EKMI ist ein wichtiges Anliegen des BMV, um Lösungen zu erarbeiten, mit denen Klimaschutz, Wirtschaft und Gesellschaft gestärkt werden. Die Impulse sind in die Erstellung des KSP eingeflossen.

Im Rahmen des Stahldialogs der Bundesregierung erfolgte ein Austausch zu folgenden Themen:

- Strukturelle Herausforderungen der Stahlindustrie
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Stahlindustrie

- Handel [Außenhandelsschutz (insbes. Nachfolgeinstrument Stahl Safeguards), CBAM, ggf. weitere Themen wie Durchsetzung Sanktionen RUS, USA, GFSEC]
- Energie und Transformation [Energie (Entlastungen, Industriestrompreis, SPK), Transformation (Fördermaßnahmen Dekarbonisierung, H2-Hochlauf, Leitmärkte für klimafreundliche Grundstoffe/ EU-Präferenz, ggf. weitere Themen wie Emissionshandel, Kreislaufwirtschaft/ Schrott)]
- Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz [Verantwortung der Unternehmen (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) für wettbewerbsfähige Konzepte, ggf. Konsolidierung, Neuaufstellung und beispielsweise Erschließen neuer Märkte (beispielsweise SVI)]

Beteiligt waren Vertreter der Unternehmen ArcelorMittal Germany Holding, Badische Stahlwerke, Brockhaus Stahl, Feralpi Stahl, Lech-Stahlwerke, Riva Stahl, Salzgitter, Stahl-Holding Saar, thyssenkrupp Steel Europe, WV Stahl, Georgsmarienhütte Holding sowie der Industriegewerkschaft (IG) Metall.

17. Ist die Bundesregierung bei der Erarbeitung des KSP im Austausch mit dem Expertenrat für Klimafragen bei der Bundesregierung, und wenn ja, inwieweit (bitte alle Termine und Themen auflisten)?

Die Bundesregierung hat den Expertenrat für Klimafragen nach § 12 Absatz 3 Punkt 3 KSG beteiligt („Die Bundesregierung holt zu folgenden Maßnahmen eine Stellungnahme des Expertenrats für Klimafragen im Hinblick auf die diesen zugrunde liegenden Annahmen zur Treibhausgasreduktion ein, bevor sie diese veranlasst: ... Beschluss von Klimaschutzprogrammen nach § 9.“) Weiterhin lagen der Bundesregierung das „Zweijahresgutachten 2024“ sowie der „Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen 2024 und der Projektionsdaten 2025“ vor, in denen der des Expertenrat für Klimafragen (ERK) seine Anforderungen an ein Klimaschutzprogramm formuliert hatte.

18. Wird die Expertise des Expertenrates für Klimafragen während der Erarbeitung des KSP eingeholt, wenigstens in Teilbereichen oder Zwischenschritten?

Eine direkte Beteiligung des ERK an der Erstellung der Klimaschutzprogramme, jenseits von § 12 Absatz 3 KSG, ist gesetzlich nicht vorgesehen und überschreitet das Mandat des ERK.

19. Ist die Bundesregierung bei der Erarbeitung des KSP in fachlichem Austausch mit
- a) Verbänden oder Unternehmen der Industrie,
  - b) Verbänden oder Unternehmen der Energiewirtschaft,
  - c) Verbänden oder Unternehmen des Verkehrsbereichs,
  - d) Verbänden oder Unternehmen der Wohnungswirtschaft,
  - e) kommunalen Verbänden,
  - f) Kommunen und Ländern,
  - g) Gewerkschaften,
  - h) Umweltverbänden,
- und wenn ja, mit welchen, und jeweils mit welcher Zielstellung?

20. Welche Expertise zu welchen Themen hat sich die Bundesregierung jeweils mit den in den Fragen 19a bis 19h genannten Gruppierungen eingeholt, die über die Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgeht?
21. Welche Vorschläge wurden seitens in den Fragen 19a bis 19h genannter Gruppierungen an die Bundesregierung herangetragen, um die Emissionsziele im Gebäude- und Verkehrsbereich zu erreichen, und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?
22. Welche Vorschläge wurden seitens in den Fragen 19a bis 19h genannter Gruppierungen an die Bundesregierung herangetragen, um die Senkenziele des LULUCF-Sektors zu erreichen, und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?
23. Welche Vorschläge wurden seitens in den Fragen 19a bis 19h genannter Gruppierungen an die Bundesregierung herangetragen, um das KSP mit dem Klimasozialplan zu verzahnen?
24. Welche Vorschläge wurden seitens in den Fragen 19a bis 19h genannter Gruppierungen an die Bundesregierung herangetragen, um das KSP sozial zu gestalten, negative soziale Folgewirkungen zu vermeiden und sozial gerechte Klimapolitik zu gewährleisten, und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?

Die Fragen 19 bis 24 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

## Kleine Anfrage Die Linke 21/44

### Anlage 1 zur Antwort der Bundesregierung

3. Welche Akteur\*innen hat die Bundesregierung um Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gebeten (bitte alle auflisten)?

#### Akteur\*innen außer Bundesländer

1. ADAC e.V. Büro Berlin
2. AGFW | Der Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK e.V.
3. aireg e.V. - Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany
4. Allianz pro Schiene e.V.
5. Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft e.V. (AbL)
6. Arbeitsgemeinschaft der dt. Familienorganisationen (AGF)
7. Arbeitsgemeinschaft deutscher Junggärtner e. V
8. Arbeitsgemeinschaft Rohholz e.V. (AGR)
9. ASUE Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch e.V.
10. AWO Bundesverband e.V.
11. B.A.U.M. e.V.
12. BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft e.V.
13. Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
14. BFBahnen Berlin-Brandenburg
15. BildungsCent e.V.
16. Biogasrat+ e.V.
17. Biokraftstoffverband
18. Bioland e.V.
19. Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR e.V.
20. Brot für die Welt
21. Buildings Performance Institute Europe (BPIE)
22. Bund der Deutschen Katholischen Jugend e.V.
23. Bund der Deutschen Landjugend (BDL)
24. Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure e.V.
25. Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V.

26. Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.
27. Bundesarchitektenkammer BAK
28. Bundesingenieurkammer
29. Bundesinnungsverband des Deutschen Kälteanlagenbauerhandwerks - BIV -
30. Bundesjugendwerk der AWO e.V.
31. Bundesverband Baustoffe - Steine und Erden e.V.
32. Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE)
33. Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.
34. Bundesverband der Deutschen Heizungsindustrie e.V. (BDH)
35. Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) e.V.
36. Bundesverband der Deutschen Kalkindustrie e.V.
37. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL)
38. Bundesverband der Energie- und Klimaschutzagenturen Deutschlands (eaD) e.V.
39. Bundesverband der Öffentlichen Banken VÖB
40. Bundesverband des Schornsteinfegerhandwerks Zentralinnungsverband (ZIV)
41. Bundesverband deutscher Banken e.V.
42. Bundesverband Deutscher Fertigungsbau
43. Bundesverband Deutscher Milchviehhalter
44. Bundesverband energieeffiziente Gebäudehülle e.V.
45. Bundesverband Erneuerbare Energie (BEE) e.V.
46. Bundesverband für Wohnungslüftung e.V. (VfW)
47. Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau
48. Bundesverband Kraft-Wärme-Kopplung e.V. (B.KWK)
49. Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V. (BNW)
50. Bundesverband Rind und Schwein e.V.
51. Bundesverband Spedition und Logistik e.V.
52. Bundesverband Wärmepumpe (BWP) e.V.
53. Campact e.V.
54. CARE Deutschland e.V.
55. co2online gGmbH
56. DBFZ Deutsches Biomasseforschungszentrum gemeinnützig GmbH
57. Demeter e.V.

58. Der Mittelstandsverbund – ZGV e.V.
59. Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
60. Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. - DGNB
61. Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie Landesverband Berlin Brandenburg e.V.
62. Deutsche Säge- und Holzindustrie Bundesverband
63. Deutsche Schreberjugend - BV e.V.
64. Deutsche Umweltstiftung
65. Deutsche Unternehmensinitiative Energieeffizienz e.V. (DENEFF)
66. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
67. Deutscher Alpenverein e.V.
68. Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
69. Deutscher Bauernverband e.V.
70. Deutscher Caritasverband e.V.
71. Deutscher Forstwirtschaftsrat e.V.
72. Deutscher Holzwirtschaftsrat DHWR
73. Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK)
74. Deutscher Mieterbund e.V.
75. Deutscher Naturschutzring (DNR)
76. Deutscher Olympischer Sportbund
77. Deutscher Raiffeisenverband e.V.
78. Deutscher Verband Flüssiggas e.V.
79. Deutscher Verband für Landschaftspflege e.V.
80. Deutsches Energieberater-Netzwerk e.V. (DEN)
81. Deutsches Klima-Konsortium e. V. (DKK)
82. Deutsches Institut für Urbanistik
83. Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)
84. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
85. DGAW Deutsche Gesellschaft für Abfallwirtschaft e.V.
86. DGB Bundesvorstand
87. Die grüne Stadt
88. DVGW Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.
89. E3G - Third Generation Environmentalism

90. Ecologic Institut gemeinnützige GmbH
91. Expertenrat für Klimafragen, Geschäftsstelle
92. Fachverband Biogas e.V.
93. Fachverband Einblasdämmung e.V.
94. Familienbetriebe Land und Forst e.V.
95. FMI Fachverband Mineralwolleindustrie e.V.
96. Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit am GFZ
97. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
98. GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.
99. GenderCC - Women for Climate Justice
100. Germanwatch e.V.
101. Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
102. Gesamtverband Steinkohle e.V.
103. GIH - Bundesverband der Energieberater e.V.
104. Green and Sustainable Finance Clusters Germany e.V.
105. Greenpeace Deutschland e.V.
106. Greifswald Moor Centrum
107. Handelsverband Deutschland (HDE) e.V.
108. Haus & Grund Deutschland
109. HKI Industrieverband Haus-, Heiz- und Küchentechnik e.V.
110. ifeu-Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg
111. ifo Institut Zentrum für Energie, Klima und Ressourcen
112. Immobilienverband Deutschland IVD
113. Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
114. Initiative Madrenatura e.V.
115. Institut für Wärme und Oeltechnik (IWO) e.V.
116. Interessengemeinschaft der Thermischen Abfallbehandlungsanlagen in Deutschland (ITAD) e.V.
117. Jugend im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUNDjugend)
118. Junges Netzwerk Forst e.V.
119. Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
120. Katholische Landjugendbewegung Deutschlands (KLJB) e.V.
121. Klima-Allianz Deutschland

122. Klimadelegation e.V.
123. Klimaschutz im Bundestag e.V.
124. Klimaschutz-Unternehmen e.V.
125. Kommissariat der deutschen Bischöfe – Katholisches Büro in Berlin
126. Koordinationsrat der Muslime
127. Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB)
128. LIFE Bildung-Umwelt Chancengleichheit
129. MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland
130. Michael Succow Stiftung
131. NAJU (Naturschutzjugend im NABU)
132. Naturfreundejugend Deutschlands
133. Naturland e.V.
134. Naturwald Akademie gGmbH
135. Öko-Institut
136. Oxfam Deutschland e.V.
137. Pfadfinderinnenwerk St. Georg e.V.
138. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung
139. re!source Stiftung e.V.
140. Ring deutscher Pfadfinder\*innen
141. Sozialverband VdK Deutschland e. V.
142. Stiftung Bildung
143. SV Bildungswerk e.V.
144. TGA-Repräsentanz Berlin GbR
145. Thünen-Institut
146. Transition Town Initiativen
147. Transparente Gebäudehülle GbR
148. Umweltgutachterausschuss
149. Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen
150. UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.
151. Universität Hamburg, Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
152. Universität Hamburg, Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre, insbes. Energie- und Umweltmanagement
153. VDI Verein Deutscher Ingenieure e.V.

154. VEA - Bundesverband der Energie-Abnehmer e.V.
155. vedec – Verband für Energiedienstleistungen, Effizienz und Contracting e.V.
156. Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
157. Verband der Chemischen Industrie e.V.
158. Verband der Elektro- und Digitalindustrie e.V.
159. Verband der Privaten Bausparkassen
160. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
161. Verband Entwicklungspolitik und Humanitäre Hilfe deutscher Nichtregierungsorganisationen e.V.
162. Verband für Energiedienstleistungen, Effizienz und Contracting e.V.
163. Verband kommunaler Unternehmen (VKU) e.V.
164. Verband Privater Bauherren e.V.
165. Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
166. Verein Deutscher Zementwerke e.V.
167. Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
168. VfU Sustainable Finance Plattform
169. VfW Verband für Wärmelieferung e.V.
170. VIK Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e.V.
171. Volkssolidarität Bundesverband e.V.
172. Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)
173. Wirtschaftsvereinigung Alkoholfreie Getränke e.V.
174. WirtschaftsVereinigung Metalle
175. WissenLeben e.V.
176. WWF Deutschland
177. WWF Jugend
178. Yeşil Çember ökologisch interkulturell gGmbH
179. Zentraler Immobilien Ausschuss (ZIA) e.V.
180. Zentralverband des Deutschen Handwerks
181. Zentralverband Deutscher Schornsteinfeger e.V. -Gewerkschaftlicher Fachverband-
182. Zentralverband Deutsches Baugewerbe
183. Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI)
184. Zentralverband Gartenbau e.V.

- 185. Zentralverband Kälte Klima Wärmepumpen (ZVKKW)
- 186. ZIA Zentraler Immobilienausschuss
- 187. Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH
- 188. ZVEH Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen Handwerke

## Bundesländer

<b>Bundesland</b>	<b>Institution</b>
Baden-Württemberg	Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
Bayern	Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
Berlin	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Brandenburg	Ministerium für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz
Bremen	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft
Hamburg	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Hessen	Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat
Mecklenburg-Vorpommern	Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt
Niedersachsen	Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
Nordrhein-Westfalen	Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie
Rheinland-Pfalz	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität
Saarland	Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
Sachsen	Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
Sachsen-Anhalt	Ministerium für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt
Schleswig-Holstein	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur
Thüringen	Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz

## Kommunale Institutionen

- Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)
- Deutscher Städtetag/Städtetag NRW
- Deutscher Landkreistag

Kleine Anfrage 21/4475

Anlage 2 zur Antwort der Bundesregierung

**Frage 4: Wie viele Rückmeldungen hat die Bundesregierung zur Öffentlichkeitsbeteiligung für das KSP erhalten (bitte alle auflisten)?**

Folgende Institutionen haben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme eingereicht:

1. Agora Energiewende
2. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e.V.
3. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e.V., Bundesgeschäftsstelle
4. Allianz pro Schiene
5. Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL) e.V.
6. architects4future
7. attac AG Energie - Klima - Umwelt
8. Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany (aireg) e.V.
9. BASF SE
10. Bellona Deutschland gGmbH
11. Bergischer Klimaschutzverein Cronenberg KliC e.V.
12. Berlin4Future
13. Biocen Ecosystems GmbH
14. Biogasrat+ e.V.
15. Buildings Performance Institute Europe, BPIE
16. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
17. Bund Ökologische Lebensmittelwirtschaft (BÖLW) e.V.
18. Bundesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege (BAGFW) e.V.
19. Bundesarchitektenkammer e.V.
20. Bundesingenieurkammer e.V.
21. Bundesverband Baustoffe - Steine und Erden e.V.
22. Bundesverband Bioenergie (BBE) e.V.
23. Bundesverband Carsharing. (bcs) e.V
24. Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.

25. Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
26. Bundesverband der Deutschen Kalkindustrie e.V.
27. Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) e.V.
28. Bundesverband der Energie-Abnehmer (VEA) e.V.
29. Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) e.V.
30. Bundesverband energieeffiziente Gebäudehülle (BuVEG) e.V.
31. Bundesverband Erdgas, Erdöl und Geoenergie e.V.
32. Bundesverband für Wohnungslüftung (VfW) e.V.
33. Bundesverband GebäudeGrün (BuGG) e.V.
34. Bundesverband Geothermie e.V.
35. Bundesverband Holzpackmittel Paletten Exportverpackung (HPE) e.V.
36. Bundesverband Klimaschutz e.V.
37. Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V.
38. Bundesverband Neue Energiewirtschaft (bne) e.V.
39. Bundesverband Spedition und Logistik (DSLTV) e.V.
40. Bundesverband Wärmepumpe e.V.
41. Bündnis Bürgerenergie e.V.
42. BürgerEnergieAltmark eG
43. Bürgerinitiative A4minus
44. Bürgerlobby Klimaschutz e.V.
45. christians4future
46. Climate Advisers
47. Der Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK (AGFW) e.V.
48. Deutsche Bahn AG
49. Deutsche Gesellschaft für Abfall- und Kreislaufwirtschaft e.V.
50. Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) e.V.
51. Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK)
52. Deutsche Krankenhausgesellschaft e.V.
53. Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM) e.V.
54. Deutsche Säge- und Holzindustrie Bundesverband e.V.

55. Deutsche Umwelthilfe (DUH) e.V.
56. Deutsche Unternehmensinitiative Energieeffizienz (DENEFF) e.V.
57. Deutscher Alpenverein e.V., Jugend des Deutschen Alpenvereins
58. Deutscher Bauernverband (DBV) e.V.
59. Deutscher Bundesjugendring e.V.
60. Deutscher Forstwirtschaftsrat e.V.
61. Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Bundesverband
62. Deutscher Landkreistag
63. Deutscher Mieterbund e.V.
64. Deutscher Mittelstands-Bund (DMB) e.V.
65. Deutscher Naturschutzring (DNR)
66. Deutscher Olympischer Sportbund (DOSB)
67. Deutscher Städtetag
68. Deutsches Energieberater Netzwerk e.V.
69. Deutsches Institut für Normung (DIN) e.V.
70. Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS e.V.
71. Deutsches Verkehrsforum (DVF) e.V.
72. Dezernat Zukunft e.V.
73. Die Gas- und Wasserwirtschaft e.V.
74. Die Güterbahnen NEE e.V.
75. Die Waldeigentümer (AGDW)
76. e-mobil BW GmbH Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg
77. Evangelische Arbeitsgemeinschaft Familie e.V.
78. Extinction Rebellion Deutschland
79. Fachagentur Wind und Solar e.V.
80. Fachverband Einblasdämmung (FVED) e.V.
81. Fachverband Gebäude-Klima e.V.
82. Fachverband Holzenergie (FVH) im Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE)
83. Familienbetriebe Land und Forst (FABLF) e.V.

84. Forschungsmission CDRmare der Deutschen Allianz Meeresforschung
85. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) e.V.
86. Fossil Free Berlin
87. Gebäudeenergieberater Ingenieure Handwerker – Bundesverband (GIH) e.V.
88. Gemeinwohl-Ökonomie Deutschland e.V.
89. German Sustainable Building Council
90. Germanwatch e.V.
91. GermanZero e.V.
92. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) e.V.
93. Greenpeace
94. Handelsverband Deutschland (HDE) e.V.
95. Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
96. Hauptverband der Deutschen Holzindustrie und Kunststoffe
97. Health for Future
98. Helmholtz-Zentrum für Geoforschung (GFZ)
99. Hochschule Albstadt-Sigmaringen, Fakultät Business Science and Management
100. Hoffnungstaler Stiftung Lobetal
101. Holcim (Deutschland) GmbH
102. Industrieverband Garten (IVG) e.V.
103. Ingenieurbüro FörBexx GmbH
104. Interessengemeinschaft der Thermischen Abfallbehandlungsanlagen in Deutschland e.V.
105. Internationaler Umweltratschlag IEC 2026
106. Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Helmholtz Energy Office
107. Klima-Allianz Deutschland e.V.
108. Klimabeirat der Stadt Magdeburg
109. Klimabündnis
110. Klimanetzwerk-Wuppertal
111. Klimaneustart Berlin
112. Klimaschutz im Bundestag e.V.

113. Kommissariat der deutschen Bischöfe
114. Kreis Euskirchen
115. Landeshauptstadt München
116. Landwirtschaftlicher Hauptverein für Ostfriesland e.V.
117. Leben im Einklang mit der Natur e.V.
118. Michael Succow Stiftung
119. Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein
120. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz
121. Ministerium für Umwelt, Energie, Naturschutz und Forsten des Landes Thüringen
122. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft des Landes Baden-Württemberg
123. Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Landes Saarland
124. Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
125. Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
126. Mitfahrverband e.V.
127. Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe (MVaK) e.V.
128. NABU-Kreisverband Stendal
129. Nahrungswald e.V.
130. Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.
131. Naturwald Akademie Lübeck
132. Netzwerk Nachhaltigkeit in Kunst und Kultur e.V.
133. NewClimate Institute
134. Ökologisch-Demokratische Partei Deutschlands
135. Ökumenewerk der Nordkirche
136. Omas for Future
137. Parents for Future Bielefeld
138. Parents for Future Deutschland
139. Projektleitung KlimaPlanReal-intensified

140. PtX Lab Lausitz
141. Rat der Evangelischen Kirche Deutschland (EKD)
142. ROSA consult GmbH
143. Schmidmeier NaturEnergie GmbH
144. Schönaichforfuture
145. Scientists for Future, Fachgruppe Kommunaler Klimaschutz
146. Scientists for Future, Regionalgruppe Aachen
147. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin
148. Solarenergie-Förderverein Deutschland (SFV) e.V.
149. Solarfreunde Moosburg e.V.
150. Sozialverband VdK Deutschland e.V.
151. Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Tourismus des Landes Bayern
152. Stadt Hattersheim
153. Stadt Konstanz
154. Stadt Nürnberg
155. Stadtwerke Augsburg Holding GmbH
156. Stiftung Klimawirtschaft
157. Teachers for Future Germany e.V.
158. Transparente Gebäudehülle GbR
159. UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.
160. VDMA e.V.
161. Verband der Automobilindustrie e.V.
162. Verband der Chemischen Industrie (VCI) e.V.
163. Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) e.V.
164. Verband der Elektro- und Digitalindustrie (ZVEI) e.V.
165. Verband der Holzwerkstoff- und Innentürenindustrie (VHI) e.V.
166. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.
167. Verband für Energiedienstleistungen, Effizienz und Contracting (vedec) e.V.

168. Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit (VDSI) e.V.
169. Verband kommunaler Unternehmen e.V.
170. Verein der Zuckerindustrie e.V.
171. Verein Deutscher Ingenieure e.V.
172. Verein für Klimapositivität e.V.
173. Verein Psychologists / Psychotherapists for Future e.V.
174. Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
175. Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD Bayern)
176. Wirtschaftsvereinigung Alkoholfreie Getränke (wafg)
177. WWF Deutschland
178. Zeitbild-Stiftung
179. Zentraler Immobilien Ausschuss (ZIA) e.V.
180. Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) e.V.
181. Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.
182. Zentralverband Gartenbau (ZVG) e.V.
183. Zukunft Fahrrad e.V.
184. Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) e.V.

**Frage 9: Was waren die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen (bitte nach Themengebieten aufschlüsseln)?**

Die hier beigefügte Auswertung der Stellungnahmen wurde anhand der Leitfragen erstellt.

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Klimaschutzprogramm 2026

Dezember 2025/Januar 2026

**Leitfrage 1: Welche zusätzlichen, konkreten Maßnahmen in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Landnutzung/Forst (auch sektorübergreifende Maßnahmen), bzw. Änderungen bestehender Maßnahmen können dabei helfen, diese Ziele sicher zu erreichen? Welche finanziellen oder rechtlichen Voraussetzungen, einschließlich Ordnungsrecht, sind dafür erforderlich?**

Beiträge von 178 Stakeholdern (89 Verbände, 47 NGOs, 13 Forschungseinrichtungen, 9 Bundesländer, 9 Unternehmen, 8 Kommunen oder Kommunalverbände, 2 kirchliche Institutionen, 1 Stiftung)

**Energiewirtschaft:**

Viele Stellungnahmen unterschiedlicher Stakeholder betonen die Bedeutung der Energiewende für den Klimaschutz: wichtig sei der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien und der damit einhergehende Umbau der Energieinfrastruktur, insbesondere der Netze und Speicher. Für einen kostengünstigen Umbau solle die Flexibilität im Stromsystem besser genutzt werden.

Einige Stakeholder heben die Bedeutung einer flächendeckenden digitalen Energieinfrastruktur hervor, die für das Stromsystem der Zukunft unabdingbar sei.

Angesichts der stark steigenden Nachfrage nach Stromspeichern zur Integration Erneuerbarer Energien bestünde ein Bedarf an transparenten und neuen Regelungen, die einen fairen und diskriminierungsfreien Netzzugang für alle Netzkunden sicherstellen.

**Spezifische Maßnahmevorschläge:**

- Bundesförderprogramm für Energiegenossenschaften auf alle erneuerbaren Energien (bisher nur Wind) und Energieeffizienz ausweiten

## **Industrie:**

Die Stakeholder betonen mehrheitlich die Elektrifizierung industrieller Prozesse, die Defossilisierung der Prozesswärme (Prozesswärmestrategie des Bundes) und das Erschließen von Energieeffizienzpotentialen als zentral für den Transformationsprozess. Auch die Stärkung der Kreislaufwirtschaft oder allgemeiner der effiziente Umgang mit Ressourcen wird häufig als wichtig für den Klimaschutz benannt.

Häufig wird staatliche Unterstützung für damit verbundene Investitionen angeregt (z.B. in Form von Klimaschutzverträgen, Förderprogrammen, oder speziellen Abschreibungsregeln).

Die Nachfrage nach klimafreundlich erzeugten Industrieprodukten sollte über grüne Leitmärkte stärker angereizt werden, betonen mehrere Stellungnahmen.

Für unvermeidliche Prozessemissionen solle mit der Carbon Management Strategie ein Rahmen geschaffen werden.

## **Verkehr:**

Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung beziehen sich auf alle Mobilitätsarten: auf motorisierten Individualverkehr ebenso wie auf den Schienenverkehr, den ÖPNV insgesamt, aber auch den Rad- und Fußverkehr.

Beim Schienenverkehr wird vor allem die Notwendigkeit hervorgehoben, die Schieneninfrastruktur zu sanieren, zu modernisieren, die Kapazitäten auf der Schiene auszubauen und die Strecken möglichst durchgehend zu elektrifizieren. Auch das Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur solle auf neue Grundlagen gestellt werden.

Viele Stellungnahmen regen den dauerhaften Erhalt eines kostengünstigen Deutschlandtickets an.

Beim motorisierten Verkehr steht die Antriebswende bei allen motorisierten Verkehrsmitteln, auch im ÖPNV, im Vordergrund der Beiträge. Häufig wird auf einen frühzeitigen, flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur verwiesen.

Mehrere Beiträge weisen darauf hin, dass klimaschädliche Fehlanreize insbesondere bei der Besteuerung und bei Subventionen abgebaut werden sollten. Ergänzt würde dies, so mehrere Beiträge, durch klare CO<sub>2</sub>-Preissignale über einen wirksamen Emissionshandel und eine CO<sub>2</sub>-orientierte Energiebesteuerung im Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßenverkehr.

## **Spezifische Maßnahmenvorschläge**

- Tempolimit

- Reform des Trassenpreissystems bei der Bahn

### **Gebäude:**

Stellungnahmen zum Gebäudebereich betonen die Bedeutung der Bestandssanierung für den Klimaschutz. Die Sanierungsrate müsse erhöht werden, der Fokus solle auf den Gebäuden mit den schlechtesten Energiestandards („worst performing buildings“) liegen.

Auch im Gebäudesektor haben viele Stakeholder die Bedeutung planbarer Rahmenbedingungen für die Wärmewende hervor. Eine Reihe Beitragender spricht sich dafür aus, die 65 Prozent-EE-Anforderung für neue Heizungen im GEG zu erhalten. Die BEG-Förderung solle weiter verstetigt werden, die Förderbedingungen sollte noch stärker auf den Bedarf einkommensschwacher Haushalte ausgerichtet werden. Auch Mietende sollten – indirekt – von der BEG-Förderung profitieren können.

Ebenso sollte die BEW aufgrund der langen Vorlaufzeiten für die Planung langfristig abgesichert und mit ausreichenden Mitteln ausgestattet sein, damit Planungssicherheit für die Antragstellenden gewährleistet ist. Einzelne Stellungnahmen weisen darauf hin, dass Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung abgesichert werden sollte und die kommunale Wärmeplanung im Zuge der Transformation in größeren zeitlichen Abständen fortzuschreiben ist. Auch eine solche Fortschreibung sollte finanziell abgesichert sein.

### **Spezifische Maßnahmenvorschläge**

- Bundesrechtliche Regelungen für die Stilllegung von Gasnetzen, verknüpft mit der kommunalen Wärmeplanung
- Vollzugsverordnung zum GEG, die eine bundesweit einheitliche Anwendung ermöglicht
- Für Abwärmenutzung Vergütung rechtssicher regeln und Adressrisiko (bei Standortschließung durch den Industriepartner, Produktionsrückgang oder Wartung) absichern

## **Landwirtschaft:**

Die Beiträge zum Landwirtschaftssektor adressieren eine große Bandbreite möglicher Klimaschutzmaßnahmen in der Landwirtschaft. Angesprochen wird die Reduktion von Stickstoffüberschüssen durch optimierte Düngung ebenso wie eine Verstärkung und Verstärkung des Bundesprogramms Energieeffizienz in der Landwirtschaft, das Energieeffizienzsteigerung und Umstieg auf erneuerbare Energien unterstützt. Weiter wird angeregt, eine Proteinstrategie auf Grundlage der Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats für Ernährungspolitik zu erarbeiten. Anbauflächen heimischer Leguminosen sollten deutlich gesteigert und das Wirtschaftscluster „alternative Proteine“ gestärkt werden. Die Tierhaltung sollte entsprechend den Empfehlungen der Borchert-Kommission (u.a. flächengebundene Tierzahlen, tierwohlorientierte Haltung) zukunftsfähig umgebaut werden.

Vergleichsweise viel Raum nimmt in den Rückmeldungen das Thema klimafreundliche Ernährung ein. So wird mehrfach empfohlen, die reduzierte Mehrwertsteuer für Fleisch und Fleischprodukte an den üblichen Mehrwertsteuersatz anzugleichen. Klimafreundliche, regionale Angebote in der Gemeinschaftsverpflegung sollen gestärkt werden und Standards für eine klimafreundliche Gemeinschaftsverpflegung entwickelt, so die Vorschläge. Schließlich wird angeregt, die Strategie gegen Lebensmittelverschwendung weiter zu entwickeln.

## **Abfall:**

Direkt zum Abfallsektor gab es vergleichsweise wenige Rückmeldungen. (Eine Reihe von Stellungnahmen griff das Thema Kreislaufwirtschaft auf, vor allem mit Blick auf den Industriesektor.)

### **Spezifische Maßnahmvorschläge**

- einheitlichen Prozess zur Anerkennung von Wärme/Strom und zur Substitution von Primärrohstoffen aus Thermischen Abfallbehandlungsanlagen als Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu beginnen

## **LULUCF:**

Bei den Rückmeldungen zum LULUCF-Sektor stehen verschiedene Maßnahmen zur Stärkung und Ausweitung der natürlichen Senken im Vordergrund. So werden der Waldumbau zu klimastabilen Wäldern, der Aufbau von Agroforstsystemen oder die Moorwiedervernässung angesprochen. Die Moorwiedervernässung solle von einem Ausbau der Paludikultur und der Schaffung entsprechender Wertschöpfungsketten begleitet werden. Weiter wird angeregt, den Holzproduktespeicher auszubauen, eine entsprechende Laubholzstrategie zu erstellen und die Kaskadennutzung von Holz bzw. Biomasse stärker anzureizen.

Dementsprechend wird eine Fortführung des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz begrüßt, jedoch eine zügigere Umsetzung angemahnt.

**Leitfrage 2: Wie kann das Klimaschutzprogramm so ausgestaltet werden, dass es vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überfordert, eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen gewährleistet und eine hohe gesamtgesellschaftliche Akzeptanz findet?**

Beiträge von 106 Stakeholdern (42 Verbände, 34 NGOs, 7 Forschungseinrichtungen, 7 Kommunen oder Kommunalverbände, 7 Bundesländer, 5 Unternehmen, 3 kirchliche Institutionen, 1 Stiftung)

Während viele Stellungnahmen die Bedeutung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Rahmenbedingung für die Dekarbonisierung betonen, wurde auch häufig darauf hingewiesen, dass die CO<sub>2</sub>-Bepreisung durch sozial differenzierte Unterstützungs- und Ausgleichsmechanismen flankiert werden sollte.

Auch ein Klimageld sollte sozial gestaffelt ausgestaltet werden. Einige Beiträge weisen darauf hin, dass mit den ETS<sub>2</sub>-Einnahmen vor allem strukturelle Lösungen zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Kosten gefördert werden sollten, statt z.B. kurzfristig nur Energiekosten zu subventionieren.

Förderprogramme würden die Bedarfe vulnerabler Gruppen bisher in der Regel nur unzureichend abbilden. Die soziale Staffelung der jeweiligen Förderbedingungen sollte verstärkt werden. Häufig wurde in diesem Zusammenhang auf die BEG hingewiesen und weitere soziale Differenzierungen angeregt: Bei Einhaltung einer Mietpreisobergrenze in BEG-geförderten Sanierungsobjekten könnte ein Förderbonus gewährt werden (z.B. für 10 Jahre nach der energetischen Sanierung Miete mindestens 10 Prozent unterhalb der jeweils geltenden ortsüblichen Vergleichsmiete). Der KfW-Ergänzungskredit für Haushalte mit einem Einkommen von bis zu 90.000 Euro solle beibehalten werden.

Vorhandene Beratungsangebote insbesondere für Beziehende niedriger Einkommen sollten fortgesetzt werden. Informationen zu zukünftigen Einsparungen als Ergebnis von Investitionen sollten einfach erhältlich sein.

Die absehbare Stilllegung der Gasnetze solle so flankiert werden, dass soziale Härten und volkswirtschaftliche Zusatzkosten vermieden werden können.

Für eine sozial verträgliche Transformation im Verkehrsbereich sei eine bundesweit hochwertige, an einer Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse orientierten ÖPNV-Erschließung essentiell. Beibehaltung und finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets schaffen eine kostengünstige Alternative zum Individualverkehr.

Mehrere Stellungnahmen fordern die Bundesregierung auf, den Klimasozialplan zeitnah bei der EU-Kommission in Brüssel einzureichen.

### **Spezifische Maßnahmvorschläge**

- Gewährung einer Mobilitätspauschale unabhängig vom Einkommen anstelle der bisherigen Entfernungspauschale
- Social Leasing-Angebot für Elektrofahrzeuge für Haushalte mit niedrigem Einkommen
- Erweiterung des bisherigen Deutschlandticket-Angebots um ein vergünstigtes „Sozial-Deutschland-Ticket“
- Frühzeitige Novelle des CO<sub>2</sub>-Kostenaufteilungsgesetzes, um Rechtsicherheit beim Übergang vom BEHG zum ETS-2 herzustellen
- Anwendung des reduzierten Mehrwertsteuersatzes auf alle pflanzlichen Lebensmittel

**Leitfrage 3: Welche Änderungen von Rahmenbedingungen und Anreizen können dabei helfen, weitere Investitionen in die Transformation zur Klimaneutralität und die Marktdurchdringung von Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität zu beschleunigen? Wie kann dabei die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie gestärkt werden? Wie kann die Wirksamkeit marktwirtschaftlicher Instrumente bestmöglich gewährleistet werden?**

Beiträge von 52 Stakeholdern (38 Verbände, 19 NGOs, 4 Kommunen bzw. Kommunalverbände, 6 Unternehmen, 3 Forschungseinrichtungen, 2 Bundesländer)

Viele Beiträge heben hervor, dass für Investitionsentscheidungen Planungssicherheit bei regulatorischen und Förderbedingungen unerlässlich seien. Ausdrücklich erwähnt werden in diesem Zusammenhang zum Beispiel konsistente, verlässliche CO<sub>2</sub>-basierte Preissignale (ETS-1, Umsetzung des ETS-2) oder das Beibehalten der Ziele für CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte 2030, 2035 und 2040, die „dem Ökosystem Elektromobilität Planungssicherheit für Investitionen“ ermöglichen.

Auch staatliche Unterstützung bei Investitionsvorhaben wird in vielen Stellungnahmen gefordert. Neben diversen Förderprogrammen werden auch die Fortführung der Dekarbonisierungsverträge für Industrieprozesse, steuerliche Abschreibungen, die Errichtung eines KMU-Innovationsfonds, gezielte Unterstützung bei Contracting und Energiedienstleistungsmodellen als konkrete Formen der Investitionsförderung genannt.

Für Investitionen in die Elektrifizierung insbesondere von Industrieprozessen sei ein niedriger Strompreis wichtige Rahmenbedingung. Das derzeitige Kostenverhältnis zwischen Strom und fossilen Energieträgern hemme entsprechende Investitionsentscheidungen.

Auch die angekündigte Reform der Industrie-Netzentgelte und des sogenannten Bandlastprivilegs solle so gestaltet werden, dass vorhandene Flexibilitätspotenziale besser genutzt werden könnten.

Schnellere Netzanschlüsse für benötigte zusätzliche Netzkapazitäten seien auch eine wichtige Voraussetzung für die Elektrifizierung von Industrieprozessen.

Genehmigungsverfahren für Netzerweiterung und -erneuerung sollten beschleunigt und entbürokratisiert werden – ebenso generell der Ausbau von Infrastrukturen oder die Ansiedlung bzw. Erweiterung von Industriestandorten.

Als förderliche Rahmenbedingung für den Wasserstoffhochlauf solle die Wirtschaftlichkeitslücke mit Differenzverträgen (CfDs) geschlossen werden, die wiederum um Garantieinstrumente für regulatorische und infrastrukturelle Risiken ergänzt werden sollten.

Mehrere Stellungnahmen schlugen eine CO<sub>2</sub>-basierte Zulassungssteuer für Fahrzeuge vor – dies sei ein wichtiger Anreiz für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität. Einnahmen aus der Steuer würden die öffentlichen Haushalte entlasten und könnten für weitere Klimaschutzanreize eingesetzt werden. Weitere wichtige Rahmenbedingungen für den Antriebswechsel seien der Ausbau der Ladeinfrastruktur und transparente Ladestromtarife.

Für eine bessere Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs sollten die Trassen- und Anlagenpreise (Preise für die Nutzung der Infrastruktur) ebenso wie die Bahnstrompreise und die Stromsteuer reduziert werden. Auch eine gezielte Förderung des Einzelwagenverkehrs sei notwendig.

Wichtiger Anreiz für klimafreundliche Produktionsprozesse sei auch die Stärkung der Nachfrage nach grünen Produkten, z.B. über grüne Leitmärkte oder entsprechende Quoten für die öffentliche Beschaffung.

Die Wettbewerbsfähigkeit verbessern könnten auch eine umfassende Kreislaufwirtschaft, die z.B. durch Investitionen in Energieeffizienztechnik und -dienstleistungen oder Fördermaßnahmen für Recyclingtechnologien und Einsatz von Sekundärrohstoffen angereizt werden könnte.

**Leitfrage 4: Wie kann das Klimaschutzprogramm Impulse zur Belebung der Konjunktur geben? Worauf sollte angesichts der substantiellen Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt sowie der gebotenen Kosteneffizienz besonders Augenmerk gelegt werden?**

**Leitfrage 4.1:**

Beiträge von 13 Stakeholdern (7 Verbände, 5 NGOs, 1 Kommune)

Nach Einschätzung der Stakeholder können Klimaschutzmaßnahmen in allen Sektoren positive Konjunkturimpulse geben:

Der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Energieinfrastrukturen (Strom-, Wasserstoff- und Wärmenetze), energetische Gebäudesanierung und Wärmewende, Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und Abbau des Sanierungsstaus auf der Schiene wirken gleichermaßen positiv auf Klima und Wirtschaftsentwicklung, ebenso die Förderung von alternativen Einkommensquellen zur Intensivtierhaltung in der Landwirtschaft.

Als Voraussetzung für positive Konjunkturimpulse betont der DIHK in seiner Stellungnahme „hohe Effizienz, wenig Bürokratie und klare Rahmenbedingungen“.

**Leitfrage 4.2:**

Beiträge von 7 Stakeholdern (2 Verbände, 5 NGOs)

Spielräume für Zukunftsinvestitionen könnten durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen und die Stärkung der Einnahmen – durch einen wirksamen CO<sub>2</sub>-Preis oder z.B. die Flugverkehrsabgabe – geschaffen werden. Insbesondere im Verkehrsbereich hat die systematische Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Steuern und Abgaben eine klimapolitische Lenkungswirkung und entlastet zusätzlich die öffentlichen Haushalte. So wird vorgeschlagen, die Energiesteuer von Diesel und Benzin anzugleichen und bei der Dienstwagenbesteuerung die Bemessungsgrundlage für fossile Antriebe und Plug-in-Hybride etappenweise anzuheben. Bei der Besteuerung der privaten Dienstwagennutzung wird angeregt, die pauschale Besteuerung für Benziner, Diesel und Plug-in-Hybride etappenweise auf 2 Prozent erhöhen.

**Leitfrage 5: Wie kann das Klimaschutzprogramm dazu beitragen, das Zusammenwirken bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zwischen Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu optimieren?**

Beiträge von 96 Stakeholdern

Stellungnahmen zu Frage 5 betonen, dass die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Ebenen Bund – Länder – Kommunen für den Klimaschutz klar geregelt sein sollten, bei enger Abstimmung zwischen den Ebenen. Besonders betont wird die Bedeutung der Kommunen für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen – sie müssten für ihre Aufgaben in diesem Bereich gestärkt werden durch mehr finanzielle Spielräume, durch langfristig planbare Förderprogramme und mehr Personalkapazitäten.

Eine Abstimmung der verschiedenen Ebenen wird z.B. bei der kommunalen Wärmeplanung oder zum Erreichen der Energieeffizienzziele angeregt. Die Abstimmung sollte im Rahmen bestehender Formate, z.B. der UMK und den spezialisierten Bund-Länder-Arbeitsgruppen, stattfinden.

Die verschiedenen Förderprogramme sollten aufeinander abgestimmt sein, dauerhaft angelegt und mit vertretbarem administrativem Aufwand einhergehen.

**Frage 11: Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Emissionsziele im Gebäudebereich zu erreichen (bitte aufschlüsseln) und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?**

Vorschlag	Zitat Stellungnahme
Einrichtung eines Kompetenzzentrums für die Dekarbonisierung von Sportstätten	Das Kompetenzzentrum ermöglicht zunächst eine systematische Datensammlung und ein kontinuierliches Monitoring des Gebäudebestands von Sportstätten.
Starke Bundesförderung für effiziente Gebäude	Die BEG ist das monetäre Rückgrat der Wärmewende und muss als solches ausgeweitet und verlässlich langfristig ausfinanziert werden
Wärmewende vorantreiben, 65 Prozent-Regel verteidigen	Die Umstellung der Wärmeversorgung auf klimaneutrale und nachhaltige Energieträger weiter mit maximaler politischer Kraft vorangetrieben werden
Klima-, Verbraucherschutz und Arbeitsplätze beim Heizungstausch sichern	Die bestehenden Regeln zum Heizungstausch im Gebäudeenergiegesetz sind ein zentraler Baustein für Klimaschutz, Versorgungssicherheit und soziale Gerechtigkeit.
Investitionen gezielt in Gebäude mit den größten Potenzialen für Klimaschutz, Wohngesundheit und Reduktion von Energiekosten lenken	Bei der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie sollten auch für Wohngebäude Mindesteffizienzstandards (MEPS) eingeführt werden.
Klimaschutz in Gebäuden sozialverträglich umsetzen	Die Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) ist neben dem GEG das zweite starke Standbein der Wärmewende in Gebäuden.
Flächeneinsparziel und Klimaschutz im Siedlungsbereich umsetzen	Maßnahmen zum Flächensparziel der Bundesregierung (30 Hektar in 2030, Netto-Null spätestens 2050) müssen ambitionierter ausgestaltet werden.
Verlässliche Förderkulisse initiieren und verstetigen	Die Umsetzung der dezentralen Wärmewende benötigt umfassende Investitionen von den Hausbesitzenden.
Beibehalten der wesentlichen ordnungsrechtlichen Vorgaben aus dem GEG und WPG auch im Rahmen der Umbenennung/Neufassung des	Beibehalten der wesentlichen ordnungsrechtlichen Vorgaben aus dem GEG und WPG auch im Rahmen der

GEG als "Gebäudemodernisierungsgesetz"	Umbenennung/Neufassung des GEG als "Gebäudemodernisierungsgesetz"
Beibehaltung des GEG in der bisherigen Form und der Förderkulisse	Das GEG gibt seit der letzten Novelle wichtige Standards vor, die wesentlich zur Erreichung der Klimaziele im Gebäudesektor beitragen.
Sanierung öffentlicher Gebäude und kommunaler Einrichtungen	Die Kommunen sind Vorreiter in der energetischen Sanierung von Gebäuden und Einrichtungen.
Energetische Stadtsanierung	Zur energetischen Sanierung von Quartieren benötigen die Kommunen eine tragfähige Unterstützung für integrierte Quartierskonzepte und ein Sanierungsmanagement
Kommunale Wärmeplanung	Für die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung ist weiterhin eine finanzielle Unterstützung der Kommunen erforderlich
Wärmeplanung und Energieberatung	Umsetzung Wärmeplanung ernst nehmen / ermöglichen: Kurzfristige inhaltliche und finanzielle Unterstützung von kommunalen Energieberatungszentren und/oder „One-Stop-Shops“
Sanierungsfahrpläne für Gebäude	In Städten blockweise Sanierungsfahrpläne mit konkreter Umsetzung für große Bestände
Fernwärmeausbau in Großstädten	In Großstädten muss der zentrale Fernwärmeausbau unkompliziert und mit Pauschalansätzen gefördert werden.
Mindestanforderung an EE bei neuen Heizungen	Anforderung von mindestens 65 Prozent-EE bei neuen Heizungen muss erhalten bleiben.
Heizen mit erneuerbarer Wärme absichern und stärken	Es muss sichergestellt werden, dass wesentliche Regelungen, z.B. die Vorgabe für den Anteil erneuerbarer Wärme und Fristen, beibehalten werden, um Verbraucherfallen wie H2-ready-Heizungen zu verhindern.
Effizienz im Gebäudebereich auf die politische Agenda setzen	Es gilt, die Umsetzung der Gebäuderichtlinie (EPBD) als Chance zu begreifen für den bisher mangelnden Klimaschutz im Gebäudesektor, den Schutz vor hohen Energiekosten sowie zur Stärkung der heimischen Wirtschaft.
Förderung wirksam und sozial gestaffelt weiterentwickeln	Es bedarf einer stabilen Ausstattung der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) mit mindestens 17 Milliarden Euro pro Jahr.

Einführung von Solargründächern oder Retentionsgründächern bei Neubauten und grundlegenden Sanierungen	Die verpflichtende Einführung von Solargründächern oder Retentionsgründächern – idealerweise in Kombination – sollte daher ein zentraler Bestandteil des neuen Klimaschutzprogramms sein.
Bundesweit einheitliche Verpflichtung oder verpflichtende Prüfung zur Integration von Solargrün- und Retentionsgründächern sowie Fassadenbegrünungen	Angesichts dieser Vorteile sollte die Bundesregierung eine bundesweit einheitliche Verpflichtung oder zumindest eine verpflichtende Prüfung zur Integration von Solargrün- und Retentionsgründächern sowie Fassadenbegrünungen bei allen Neubauten sowie bei grundlegenden Sanierungen von maximal 25° geneigten Dächern einführen.
Dach- und Fassadenbegrünungen als fester Bestandteil im neuen Klimaschutzprogramm	Ich möchte daher dringend anregen, Dach- und Fassadenbegrünungen als festen Bestandteil in das neue Klimaschutzprogramm aufzunehmen.
Gebäude als einheitliche Energiesysteme betrachten	Auch Gebäude müssen als einheitliche Energiesysteme betrachtet werden: Erneuerbare Energien, Gebäudehülle, Gebäudetechnik, E-Mobilität und Speicherlösungen sollten von Beginn an gemeinsam geplant werden.
Gezielte Förderanreize für die Sanierung von Gebäuden	Der bestehende Sanierungsstau erfordert gezielte Förderanreize, um individuelle, technologieoffene Lösungen umzusetzen.
Qualifizierte Beratungen durch Fachkräfte des Handwerks	Das Handwerk steht bereit, passgenaue und individuelle Lösungen für jedes Gebäude umzusetzen. Deshalb sind qualifizierte Beratungen durch Fachkräfte des Handwerks unverzichtbar für die Steigerung der Energieeffizienz.
Abschaffung des Gebäudeenergiegesetzes	So hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag eine Vielzahl von Maßnahmen vereinbart, die nicht zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen werden oder sogar konkret Rückschritte bedeuten. Beispielsweise soll das Gebäudeenergiegesetz abgeschafft werden.
Intelligente Verwendung von Holz	Eine verstärkte intelligente Verwendung des heimischen Rohstoffs Holz, insbesondere beim Bauen, Anbauen/Aufstocken und Dämmen von Gebäuden
Reduktion von THG-Emissionen aus Öl-/Gasheizungen	Reduktion der THG-Emissionen aus Öl-/Gasheizungen durch 3 Säulen-Ansatz

Förderung von Wärmepumpen	Wärmepumpen sind heute schon und erst recht in Zukunft (weitere technische Verbesserung) in den meisten Gebäuden geeignet
Förderung des Holzbaus und der langlebigen Holzprodukte	Förderung des Holzbaus, energetischer Sanierung mit Holzwerkstoffen und langlebiger Nutzung erhöht die CO <sub>2</sub> -Speicherung und senkt fossile Emissionen.
Der Efficiency-First-Ansatz muss in der Baupolitik weiterhin Priorität haben	Der Efficiency-First-Ansatz muss in der Baupolitik weiterhin Priorität haben.
Einführung von Lebenszyklusanalysen, planungsbegleitenden THG-Bilanzen und perspektivisch Grenzwerten	Die Einführung von Lebenszyklusanalysen, planungsbegleitenden THG-Bilanzen und perspektivisch Grenzwerten verändert Planung, Nachweisführung und Förderpraxis grundlegend.
Planungsintegration sichern	Planungsintegration sichern: LCA-, THG- und Nachweissysteme so auszugestalten, dass sie planungsintegriert als Steuerungsinstrumente wirken und nicht nur als nachgelagerte Kontroll- und Dokumentationspflichten.
Einführungspfade festlegen	Einführungspfade festlegen: LCA, Grenzwerte und Nachweise zwischen EPBD, GEG und BEG klar aufeinander abzustimmen, um widersprüchliche Anforderungen zu vermeiden.
Planungssichere Grenzwerte definieren	Planungssichere Grenzwerte: Schrittweise Grenzwertpfade für Neubauten zu definieren, die Investitions- und Planungssicherheit schaffen.
Einheitliche Rechenregeln verankern	Einheitliche Rechenregeln: Die DIN SPEC 91606 politisch zu verankern und über ÖKOBAUDAT behördlich anerkannte Datensätze bereitzustellen.
Qualifizierte Nachweise einbinden	Qualifizierte Nachweise: Planende Berufe verbindlich in Beratungs- und Nachweisstrukturen einzubinden.
Gebäudedatenarchitektur entwickeln	Gebäudedatenarchitektur: Eine umsetzungsorientierte Datenarchitektur zu entwickeln, die planungs-, nachweis- und förderrelevante Informationen gebäudescharf zusammenführt, statt paralleler Statistik- oder Insellösungen.
Ressourcenpass ausgestalten	Ressourcenpass: Den Gebäuderessourcenpass als Arbeitsinstrument auszugestalten, das LCA-, Bestands- und Materialinformationen bündelt,

	bestehende Nachweise integriert und von qualifizierten Planenden fortgeschrieben werden kann.
Planung als Datenquelle nutzen	Planung als Datenquelle nutzen: Gebäudedaten so organisieren, dass sie im qualitätsgesicherten Planungsprozess erzeugt, fortgeschrieben und validiert werden – nicht erst in nachgelagerten Statistik- oder Kontrollsystemen.
Standards und Schnittstellen festlegen	Standards & Schnittstellen: Verbindliche Standards und Schnittstellen festzulegen, damit Planung, Nachweise und Förderung zusammenlaufen.
Förderung auf Wirkung ausrichten	Förderung auf Wirkung statt auf Standards ausrichten: Förderlogiken einzuführen, die den zurückgelegten Weg und die tatsächliche Einsparwirkung honorieren; auf Basis planungsseitiger Variantenvergleiche.
Worst Performing Buildings priorisieren	WPB-Fokus: Worst Performing Buildings gezielt zu priorisieren, um Maßnahmen dort zu bündeln, wo der größte Klima- und Kosteneffekt erreichbar ist.
Planung absichern und fördern	Planung absichern und fördern: Planungs-, Analyse- und Qualitätssicherungsleistungen förderfähig zu machen, um Fehlentscheidungen und Lock-in-Effekte im Bestand zu vermeiden und Klimawirkung pro Euro zu maximieren.
BauGB-Novelle beschleunigen	BauGB-Novelle: Beschleunigung ist notwendig, darf aber nicht zu Lasten von Klima-, Freiraum- und Nutzungsqualitäten gehen.
Keine Verstetigung von § 246e	Keine Verstetigung von § 246e: Befristete Sonderregelungen wie § 246e BauGB nicht zu verstetigen oder auszuweiten, bevor eine belastbare Evaluation ihrer Wirkungen vorliegt.
Qualität sichern	Qualität sichern: Beschleunigungsinstrumente systematisch mit städtebaulicher Qualitätssicherung zu verknüpfen (dreifache Innenentwicklung, grün-blaue Infrastruktur, Klimaanpassung).
Kommunale Steuerung stärken	Kommunale Steuerung stärken: Kommunale Steuerungsinstrumente und -kapazitäten in Bauleitplanung, Genehmigung und Qualitätssicherung zu stärken und – wo landesrechtlich vorgesehen – qualifizierte

	freischaffende Planende in Prüf- und Qualitätssicherungsprozesse einzubeziehen (z. B. nach dem Modell unabhängiger Prüfsachverständiger).
Qualitätsleitplanken sicherstellen	Qualitätsleitplanken: Sicherzustellen, dass Beschleunigungsregelungen Klima-, Qualitäts- und Sozialziele nicht unterlaufen.
Flächen- und Quartierssteuerung ausrichten	Flächen- und Quartierssteuerung: Die Entwicklung von Neubau und Bestand konsequent an Flächeneffizienz, Erschließungsqualität, Suffizienz und Lebenszykluswirkung auszurichten, statt die Entwicklung des Eigenheimbestands klimapolitisch weitgehend ungesteuert zu lassen.
Rechtsklarheit schaffen	Rechtsklarheit: Im Bauprodukten- und Abfallrecht klare Regeln für Re-Use, Rückbau und Sekundärmaterialien zu schaffen, um Haftungs-, Zulassungs- und Verwertungsrisiken zu reduzieren.
Markteintritt erleichtern	Markteintritt erleichtern: Die rechtliche, normative und haftungsbezogene Benachteiligung zirkulärer und klimafreundlicher Bauprodukte abzubauen, insbesondere durch angepasste Produkt-, Haftungs- und Versicherungsregime.
Konsistente Bewertung integrieren	Konsistente Bewertung: Bewertungsmaßstäbe für graue Emissionen und Materialeinsatz in bestehende Nachweis- und Bewertungssysteme zu integrieren, statt parallele oder widersprüchliche Nachweisanforderungen zu etablieren.
Materialtransparenz schaffen	Materialtransparenz: Geplante Abriss- und Rückbauvorhaben frühzeitig mit Art und Menge der anfallenden Materialien in geeigneten Registern oder Datenbanken zu dokumentieren, um Re-Use, Recycling und Sekundärrohstoffmärkte zu ermöglichen.
Planungsleistungen absichern	Planungsleistungen absichern: Rückbau-, Re-Use- und Variantenanalysen angemessen in Vergabe-, Leistungs- und Förderlogiken abzubilden.
Öffentliche Nachfrage als Markthebel nutzen	Öffentliche Nachfrage als Markthebel nutzen: Öffentliche Auftraggeber als Nachfrageanker für klimafreundliche und zirkuläre Bauprodukte zu nutzen, indem Re-Use- und Rückbauprozesse in

	<p>öffentlichen und geförderten Bauvorhaben systematisch erprobt und vergaberechtlich abgesichert werden.</p>
<p>Einsatz klimaneutraler Gase in bestehenden Infrastrukturen im Gebäudesektor</p>	<p>Im Gebäudesektor sollte der Einsatz klimaneutraler Gase in bestehenden Infrastrukturen explizit ermöglicht werden.</p>
<p>Einführung von Wärmemengenzählern bei bestehenden Wärmeerzeugern</p>	<p>Um die im Klimaschutzprogramm vorgesehenen Effizienzsteigerungen wirksam umzusetzen, ist Transparenz über den tatsächlichen energetischen Zustand bestehender Heizungsanlagen unerlässlich. Wärmemengenzähler, die schon seit langem bei zentralen Trinkwarmwasserbereitungsanlagen Pflicht sind, würden diese Effizienzpotenziale auch bei allen bestehenden Wärmeerzeugern aufzeigen.</p>
<p>Anpassung der Wärmelieferverordnung (WärmeLV) zur Anerkennung von Erneuerbaren Energien und Kosten der umgesetzten Effizienzmaßnahmen</p>	<p>Erneuerbare Energien und Kosten der umgesetzten Effizienzmaßnahmen sind in der Berechnungslogik anzuerkennen, um die Umstellung auf THG-arme Wärmeversorgungslösungen im vermieteten Wohngebäudebestand zu ermöglichen.</p>
<p>Einführung von Vertragslaufzeiten von 15 Jahren für die Wärmewende</p>	<p>Der maximale Einsatz Erneuerbarer Energien in neuen Wärmeerzeugungsanlagen erfordert mehr Flexibilität bei der Vertragslaufzeit. Diese gilt es, bedarfsgerecht für das jeweilige Versorgungskonzept mit dem oder der Kund:in festlegen zu können.</p>
<p>Stärkung der dezentralen Energieversorgungsvielfalt im Gebäudeenergiegesetz</p>	<p>Contracting-Dienstleistungen reduzieren den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und tragen zur Dekarbonisierung des Gebäudesektors bei. Um die Vorteile dieser Dienstleistung für das Bereitstellen klimaneutraler Wärme sowie weiterer Energieeinsparungen besser nutzen zu können, sind bestehende rechtliche Hürden abzubauen und Quartierslösungen zu stärken.</p>
<p>Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) erweitern</p>	<p>Boni für Contracting-Anbieter vorsehen, die förderfähige Maßnahmen für Eigentümerinnen und Eigentümer umsetzen. Ferner ist bei spezifischer CO<sub>2</sub>-Einsparung ein Investitionskosten- und ein Betriebsführungszuschuss für eine neue, mit Erneuerbaren Energien betriebene Wärmeerzeugungsanlage einzuführen.</p>

Massive Stärkung der energetischen Sanierung und der Wärmewende im Gebäudesektor	Für den Gebäudesektor fordern wir eine massive Stärkung der energetischen Sanierung und der Wärmewende.
Lenkungswirkung des GEG als verlässlichen Investitionsrahmen sichern	Darüber hinaus fordern wir die Lenkungswirkung des GEG - inkl. der 65 Prozent-Erneuerbaren-Regel - als verlässlichen Investitionsrahmen zu sichern
Effizienzpotenziale im Warmwasserbereich erschließen	Ein zentraler Hebel für einen wirksamen und kosteneffizienten Klimaschutz liegt im Warmwasserbedarf von Gebäuden.
Wasser-Energie-Nexus im Klimaschutzprogramm und GEG abbilden	Das Klimaschutzprogramm könnte den Wasser-Energie-Nexus im Gebäude abbilden.
Weiterentwicklung des energetischen Standards im GEG	Die energetische Bewertung von Gebäuden soll so weiterentwickelt werden, dass der Zusammenhang zwischen Wassernutzung und Energiebedarf für die Trinkwassererwärmung (Wasser-Energie-Nexus) systematisch berücksichtigt wird.
Produkte mit dauerhafter Durchflussbegrenzung in Berechnungsgrundlagen und Energieausweisen des GEG integrieren	Effizienztechnologien mit dauerhafter Durchflussbegrenzung (z. B. wassersparende Armaturen und Brausen) sollen in § 20 GEG berücksichtigt werden.
Gezielte Erweiterung der Energieberatung und Öffentlichkeitsarbeit um Effizienzpotenziale im Trinkwarmwasserbereich	Die Energieberatung und Öffentlichkeitsarbeit sollen gezielt um Effizienzpotenziale im Warmwasserbereich erweitert werden.
Aktivierung des bestehenden Bauüberhangs durch verlässliche Rahmenbedingungen, vereinfachte Verfahren und eine stabile Förderkulisse	Aktivierung des bestehenden Bauüberhangs durch verlässliche Rahmenbedingungen, vereinfachte Verfahren und eine stabile Förderkulisse, um bereits geplante Bau- und Sanierungsvorhaben zeitnah in die Umsetzung zu bringen.
Weiterentwicklung der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung	Weiterentwicklung der steuerlichen Förderung zu einem klar strukturierten, technologieoffenen und langfristig verlässlichen Instrument, das auch gebäudetechnische Maßnahmen wie Wohnungslüftungssysteme angemessen berücksichtigt.

Vereinfachung der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG)	Vereinfachung der Förderung durch Anerkennung der erreichten Energieeffizienzklasse als ausreichenden Nachweis sowie Reduzierung zusätzlicher Nachweispflichten.
Förderung der Wohnungslüftung aufgrund ihrer netzdienlichen Wirkung im Zusammenspiel mit Wärmepumpen	Förderung der Wohnungslüftung aufgrund ihrer netzdienlichen Wirkung im Zusammenspiel mit Wärmepumpen.
Stringente Umsetzung der EPBD 2024 einschließlich der Anforderungen zur Raumklimaqualität	Stringente Umsetzung der EPBD 2024 einschließlich der Anforderungen zur Raumklimaqualität.
Sanierungsoffensive für Gebäude	Sanierungsoffensive mit Fokus auf ineffiziente Bestandsgebäude, Vereinfachung und Bündelung der Förderinstrumente (serielle Sanierung stärken).
Dauerhafte Verstetigung attraktiver Förderkonditionen für den Effizienzhaus-55-Standard	Wir fordern daher dringend die dauerhafte Verstetigung attraktiver Förderkonditionen für den Effizienzhaus-55-Standard (idealerweise EH55-Plus mit 100 Prozent regenerativer Wärmeversorgung)
Auskömmliche Mittelausstattung ohne jährliche Haushaltsroulette	eine auskömmliche Mittelausstattung ohne jährliche Haushaltsroulette
Längere Antrags- und Umsetzungsfristen	längere Antrags- und Umsetzungsfristen, damit Projekte realistisch geplant und realisiert werden können
Klimaanpassungsmaßnahmen fördern	Klimaanpassungsmaßnahmen (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung, Hitzeschutz, Starkregenschutz, resiliente Materialien) gleichwertig zu Emissionsminderung fördern
Lebenszyklusorientierter Ansatz für Gebäude	Klimaschutz im Gebäudesektor erfordert neben Energieeffizienz und verlässlicher Förderung auch einen differenzierten Blick auf den gesamten Lebenszyklus von Gebäuden
Gebäudemodernisierungsgesetz (GEG) und Bundesförderung effizienter Gebäude (BEG) sozialverträglich umsetzen	Im Gebäudesektor ist das Gebäudemodernisierungsgesetz (ehemals Gebäudeenergiegesetz GEG) in Verbindung mit der Bundesförderung effizienter Gebäude BEG von zentraler Bedeutung.

Verlässlichen Rahmen für erneuerbare Wärme sichern	Die 65-Prozent-Erneuerbaren-Vorgabe im GEG / Gebäudemodernisierungsgesetz muss erhalten und konsequent umgesetzt werden; Technologieoptionen, die de facto fossile Heizsysteme verlängern (z.B. unspezifizierte „H <sub>2</sub> -ready“-Lösungen), dürfen nicht zur neuen Standardausrede werden.
Wärmepumpen und Sanierung marktbasierend beschleunigen	Die Förderung für Wärmepumpen und Effizienzmaßnahmen sollte planbar, einfach und sozial fokussiert sein: Standardisierte Festbetragsförderung, klare Bonuslogik für Effizienz und einkommensschwache Haushalte, gekoppelt an digitale Mess- und Steuerbarkeit.
Biomasse gezielt einsetzen	Biomasse sollte im Sinne der Systemeffizienz auf Anwendungen mit hohem Systemnutzen und begrenzten Alternativen (z.B. Prozesswärme) oder in der Kreislaufwirtschaft (z.B. Alt- und Schadholzverwertung) konzentriert werden.
Novellierung der Ersatzbaustoffverordnung	Bezüglich Novellierung der Ersatzbaustoffverordnung hat sich der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, zusammen mit 15 anderen Verbänden, bereits an das Bundesumweltministerium gewandt.
Förderung von Recyclingmaterialien	Wir regen an, bei den Auftraggebern dafür zu werben Recyclingmaterial einzusetzen.
Verbindliche Zuschlagskriterien für klimafreundliche Bauprojekte	Verbindliche Zuschlagskriterien müssen über den Lebenszyklus (THG, Recycling-/Ersatzbaustoffquote, Bauzeitenminimierung) sowie Lebenszykluskosten statt reiner Investitionskosten Berücksichtigung finden.
Förderung von klimafreundlichen Baugeräten und Recyclinganlagen	Steuerliche verbesserte Abschreibung für klimafreundliche Baugeräte, mobile Aufbereitung und Recyclinganlagen
Einführung von BIM mit THG-Modul	Die Einführung einer stufenweisen BIM-Pflicht mit THG-Modul ab definierten Projektgrößen für alle Bauwerke sollte geprüft werden.
Steigerung des Holzproduktespeichers	Die Erhöhung der Speicherziele um weitere -18 Millionen Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bis 2045 im Holzproduktespeicher, wie im ANK vorgeschlagen, sind positiv zu bewerten.

Bundes-Holzbauintiative und Förderung für nachhaltiges Bauen mit Holz	Der DeSH spricht sich für eine bundesweite Förderung des Einsatzes des klimafreundlichen und natürlichen Kohlenstoffspeichers Holz aus.
Technologieoffene Überarbeitung des Gebäudemodernisierungsgesetzes und der Bundesförderung für effiziente Gebäude	Die Überarbeitung des Gebäudemodernisierungsgesetzes bietet nun die Chance, bestehende Diskriminierungen für Holzwärme zu beseitigen, wie die verpflichtende Beratungsvorgabe, um alle erneuerbaren Wärmeträger technologieoffen anzureizen.
Einführung Mindeststandards (MEPS) für ineffiziente Bestandsgebäude („worst first“)	Einführung Mindeststandards (MEPS) für ineffiziente Bestandsgebäude („worst first“)
Definition eines freiwilligen ZEB-Standards im Bestand als Sanierungshebel, um bei ohnehin geplanten Instandhaltungen bzw. Sanierungen höhere Einsparungen zu erzielen („ZEB-Uplift“)	Definition eines freiwilligen ZEB-Standards im Bestand als Sanierungshebel, um bei ohnehin geplanten Instandhaltungen bzw. Sanierungen höhere Einsparungen zu erzielen („ZEB-Uplift“)
Investitionsoffensive zur Erreichung der 3 Prozent-Sanierungsquote für öffentliche Gebäude gem. EPBD	Investitionsoffensive zur Erreichung der 3 Prozent-Sanierungsquote für öffentliche Gebäude gem. EPBD
Verstetigte, auskömmliche BEG-Förderung	Verstetigte, auskömmliche BEG-Förderung
Heizkostenbremse mit Effizienzkomponenten und einfachem Energiemanagement, Digitalisierung der Betriebsoptimierung	Heizkostenbremse mit Effizienzkomponenten und einfachem Energiemanagement, Digitalisierung der Betriebsoptimierung
Gezielte Anreize für den Gebäudesektor	Auch im Gebäudesektor sind gezielte Anreize erforderlich.
Finanzielle Unterstützung für Vermieter	Vermieterinnen und Vermieter sollten verstärkt motiviert werden, auf erneuerbare Heizsysteme umzusteigen.
Untersagung der weiteren Versiegelung von Flächen in Städten	Ergänzend ist die weitere Versiegelung von Flächen in Städten ordnungsrechtlich zu untersagen.

Änderung des Sozialrechts zur Berücksichtigung von CO <sub>2</sub> -Einsparungen	Um dieses Dilemma zu beenden, muss die Vorsorge für den als operationalisierbares Wirtschaftlichkeitsziel ins Sozialrecht aufgenommen werden.
Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) bis spätestens Mai 2026	Die Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) bis spätestens Mai 2026
Technologieoffene Erfüllungsoptionen im Gebäudeenergiegesetz (GEG)	Technologieoffene Erfüllungsoptionen sollten ausdrücklich um Maßnahmen an der Gebäudehülle ergänzt werden
Förderung von energetischer Sanierung und Effizienzsteigerung	Energetische Sanierung und Effizienzsteigerung zentrale Hebel für dauerhafte Emissionsminderungen sind
Verlässliche Ausfinanzierung der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEEG)	Erforderlich sind eine kontinuierliche Ausfinanzierung, die Angleichung von Heizungs- und Sanierungsförderung
Steuerliche Förderung der Gebäudesanierung	Die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung zu verstetigen und auszubauen
Absenkung der Modernisierungsumlage auf maximal 4 Prozent der Aufwendungen und höchstens 1,50 Euro pro Quadratmeter	Der Deutsche Mieterbund fordert daher: die Absenkung der Modernisierungsumlage, auf eine Erhöhung der JahresNettokaltmiete um maximal 4 Prozent der Aufwendungen und höchstens 1,50 Euro pro Quadratmeter zu begrenzen.
Einführung konkreter Anforderungen an die energetische Qualität der Maßnahme	Der Deutsche Mieterbund fordert daher: konkrete Anforderungen an die für eine Mieterhöhung notwendige energetische Qualität der Maßnahme, damit die Wohnkosten und Heizkosten gesenkt werden.
Vermieter sollten ersparte Instandhaltungskosten selbst tragen	Der Deutsche Mieterbund fordert daher: dass Vermietende die im Zusammenhang mit einer Modernisierung ersparten Instandhaltungskosten in angemessenem Umfang selbst tragen müssen.
Vermieter sollten öffentliche Fördermittel von den umlagefähigen Kosten abziehen	Der Deutsche Mieterbund fordert daher: dass Vermietende verfügbare öffentliche Fördermittel von den umlagefähigen Kosten abziehen,

	mindestens aber eine Beantragung nachweisen müssen.
Grundsätzliche Anforderung der 65 Prozent EE im Wärmebereich	Die grundsätzliche Anforderung der 65 Prozent EE im Wärmebereich, wie sie heute im Gebäudeenergiegesetz besteht, muss auch bei einer Umwandlung des Gesetzes in ein Gebäudemodernisierungsgesetz erhalten bleiben
Reform des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und Einführung eines Gebäudemodernisierungsgesetzes	Das neue Gebäudemodernisierungsgesetz muss sowohl die Anforderungen an den Neubau und insbesondere auch die Sanierung zuverlässig und verbindlich regeln, um den Eigentümern Sicherheit bei den oftmals kostspieligen Investitionen zu geben.
Einheitliche Anwendung und Vollzugsverordnung für das Gebäudemodernisierungsgesetz	Ein Gesetz, das nicht oder nur teilweise kontrolliert wird, hat nur begrenzt Wirkung. Das DEN fordert deswegen eine einheitliche (und bundesweite!) Anwendung und damit eine Vollzugsverordnung, die widersprüchliche Anwendungsregelungen harmonisiert, auch mit Blick auf die Landesbauverordnungen.
Beibehaltung des § 72, 6 des GEG (Heizungsgesetz)	Es ist eine sinnvolle Maßnahme, um die Dekarbonisierung der Wärmenetze voranzutreiben.
Einführung einer nachweisbasierten Bewertung von Gebäuden, Fernwärme und Strom	Eine gute Klimapolitik muss erzielte CO <sub>2</sub> -Einsparungen möglichst realitätsnahe quantifizieren, um die Energiewende im Gebäudebereich effizient und zielorientiert umsetzen zu können.
Fokus auf die Sanierung und Modernisierung des bestehenden Gebäudebestands	Die Bauwirtschaft ist für mehr als 50 Prozent des bundesweiten Müllaufkommens verantwortlich, hat einen sehr hohen Rohstoffverbrauch. Statt neue Flächen zu versiegeln und Ressourcen in energieintensive Neubauten zu stecken, liegt der nachhaltige Weg in der Weiterentwicklung und Modernisierung des bestehenden Gebäudebestands.
Beschleunigung der Wärmewende	Beschleunigung der Wärmewende

Vorteile der Bioenergie im Gebäudesektor nutzen	Im Bereich der Gebäudewärme sollten die tragenden Elemente des bestehenden Rechts- und Förderrahmens fortgeführt werden, darunter verbindliche EE-Mindestanteile im GEG und WPG, das Auslaufen fossiler Heizungen bis 2045, kommunale Wärmeplanung sowie BEG-, BEW- und EEW-Förderungen.
Defossilisierung der Gebäudewärme und Fernwärme	Aus Sicht der Bioenergie sollten im Bereich der Gebäudewärme die sinnvollen Kernelemente des bestehenden Rechtsrahmens und Förderungen unbedingt fortgeführt werden.
Kommunale Wärmeplanung fortsetzen und beschleunigen	Die kommunale Wärmeplanung von Städten und Gemeinden muss fortgesetzt und beschleunigt werden
Wärmenetze mit Erneuerbaren Energien betreiben	Wärmenetze dürfen ausschließlich mit Erneuerbaren Energien betrieben werden
Nichtelektrische Wärmeerzeuger mit Erneuerbaren Brennstoffen betreiben	Nichtelektrische Wärmeerzeuger dürfen ab 2030 ausschließlich mit nachweislich Erneuerbarem Brennstoff betrieben werden
Bundesweites Bürgerschaftsprogramm für Wärmenetze	Der Bund sollte daher ein bundesweites Bürgerschaftsprogramm auflegen, das explizit auch Bürgerenergiegesellschaften offensteht.
Dekarbonisierung des Gebäudesektors durch umfassende Maßnahmen	Die Dekarbonisierung des Gebäudesektors wird nur gelingen mit der Dekarbonisierung der Energiewirtschaft, die für die Immobilien Wärme und Strom zur Verfügung stellt, mit der Erreichung der Energieeffizienzziele sowie einer klimaneutralen Herstellung von Bauprodukten.
Priorisierung von Worst-First-Maßnahmen bei der Gebäudesanierung	Eine "worst-first"-Priorisierung bei der Sanierung ist dabei von maßgeblicher Bedeutung.
Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) zur Dekarbonisierung des Gebäudesektors	Mit der Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) muss der Weg zur Dekarbonisierung des Gebäudesektors im Zusammenwirken aus Energieeffizienz bei Gebäudehülle, Gebäudebeheizung und Energieträgern fortgesetzt werden.

Umsetzung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD) zur Dekarbonisierung des Gebäudesektors	Die Bundesregierung muss die EPBD zügig und praxistauglich umsetzen.
Eine neue Siedlungspolitik, um die gesellschaftlichen Herausforderungen synergetisch zu lösen	Eine neue Siedlungspolitik, um die gesellschaftlichen Herausforderungen synergetisch zu lösen.
Stärkung des Bestandsschutzes bei Aufstockungen	Der Gesetzgeber sollte diese Form der Wohnraumschaffung gezielt fördern
Einführung von Aufstockungsgeboten	Kommunen sollten die Möglichkeit erhalten, gegenüber Wohnungsunternehmen Aufstockungsgebote auszusprechen
Teilung von Einfamilienhäusern	Die gezielte Förderung der Teilung von Einfamilienhäusern stellt daher einen vielversprechenden Ansatz dar
Organisatorische Maßnahmen zur besseren Nutzung des Bestands	Ziel ist es, den vorhandenen Wohnraum effizienter zu nutzen und den weiteren Anstieg der Pro-Kopf-Wohnfläche zu begrenzen
Mindestbelegungsregeln	Ein mögliches Instrument stellen Mindestbelegungsregeln dar
Gezielte Subventionierung bei Wohnraumverkleinerung	Haushalte, die aus großen Wohnungen in bedarfsgerechtere kleinere Wohnungen umziehen, könnten einen zeitlich begrenzten Mietnachlass erhalten
Beibehaltung des 65-Prozent-Ziels im Gebäudeenergiegesetz	Eine Streichung des 65-Prozent-Ziels würde neue langfristige und kostenintensive Planungen auslösen und laufende Transformations- und Ausbaupläne sowie Investitionen gefährden.
Energetische Sanierung von Sozialwohnungen fördern	Bund und Länder müssen daher die energetische Sanierung von Sozialwohnungen massiv fördern und zusätzliche Mittel bereitstellen – unter Einbezug des Sondervermögens Infrastruktur und mit sozial gestaffelten Programmen.
Modularen Ausbau des Bundesförderprogramms für effiziente Gebäude (BEG)	Auch das Bundesförderprogramm für effiziente Gebäude (BEG) sollte modulartig ausgebaut werden, um Einkommenslage, Gewinnorientierung von Vermietenden und Energieeffizienz gezielt zu berücksichtigen.

Ordnungsrechtliche Vorgaben für die Sanierung und den Heizungstausch bei gewinnorientierten Wohnungsunternehmen	Gleichzeitig sind ordnungsrechtliche Vorgaben für die Sanierung und den Heizungstausch bei gewinnorientierten Wohnungsunternehmen notwendig, einschließlich der Beibehaltung der 65 Prozent-Regel für erneuerbare Energien bei neuen Heizungen (§§ 71 ff. GEG).
Anpassung des Kohlendioxidkostenaufteilungsgesetzes (CO <sub>2</sub> KostAufG)	Ein zentrales Element der Wärmewende ist die Aufteilung der CO <sub>2</sub> -Kosten zwischen Vermieter*innen und Mieter*innen.
Verbesserung der Sanierungsförderung im Bereich der Einzelmaßnahmen	Deutliche Verbesserung der Sanierungsförderung im Bereich der Einzelmaßnahmen (Bundesförderung Energieeffiziente Gebäude und steuerliche Förderung über § 35c Einkommensteuergesetz)
Ausweitung des Förderbonus für 'worst performing buildings' auf Einzelmaßnahmen	Ausweitung des Förderbonus für 'worst performing buildings' auf Einzelmaßnahmen (dadurch werden in den meisten Fällen Haushalte mit geringeren Einkommen gefördert)
Einkommensorientierte Ausgestaltung/Deckelung der Förderung	Einkommensorientierte Ausgestaltung/Deckelung
Zügige 1:1-Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie	Zügige 1:1-Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie, insbesondere Einführung von energetischen Mindeststandards für Nichtwohngebäude
Einführung eines klaren Vorrangs für baulichen sommerlichen Wärmeschutz	Gebäudeenergiegesetz: Einführung eines klaren Vorrangs für baulichen sommerlichen Wärmeschutz zur Reduktion des Einsatzes energieintensiver anlagentechnischer Kühlung
Kontinuierlicher, moderater Hochlauf der CO <sub>2</sub> -Bepreisung im Wärmebereich	Kontinuierlicher, moderater Hochlauf der CO <sub>2</sub> -Bepreisung im Wärmebereich
Einführung einer Ausgleichzahlung (Klimageld)	Einführung einer Ausgleichzahlung (Klimageld)
Vorbild-Initiative der öffentlichen Hand zur Pilotsanierung von Schulen und Kindertagesstätten	Vorbild-Initiative der öffentlichen Hand: Bundesweite Initiative zur Pilotsanierung von Schulen/Kindertagesstätten mit intensiver begleitender Kommunikation
Soziale energetische Sanierung	Soziale energetische Sanierung sicherstellen: Einführung eines verbindlichen Förderbonus für energetische Sanierungen

Sozialen Wohnungsbau stärken	Sozialen Wohnungsbau gezielt stärken: Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel für die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden im sozialen Wohnungsbau
Quartiersbezogene Lösungen ausbauen	Quartiersbezogene Lösungen ausbauen: Förderung integrierter, quartiersbezogener Wärmeplanung in Verbindung mit sozial gestaffelten Tarifen in kommunalen Wärmenetzen
Beratungs- und Förderangebote weiterentwickeln	Beratungs- und Förderangebote für Sanierungen bedarfsgerecht weiterentwickeln: Stärkung, Evaluation und Weiterentwicklung bestehender Beratungs- und Finanzierungsangebote
Weiterentwicklung des Wärmeplanungsgesetzes	Für einen effektiven Klimaschutz im Wärmemarkt, der neben gezielten Investitionen in eine möglichst effiziente Wärmeversorgung auch die Aspekte der Sozialverträglichkeit und Finanzierbarkeit berücksichtigt, ist eine Weiterentwicklung des Wärmeplanungsgesetzes (WPG) erforderlich.
Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD	Dass der privatwirtschaftliche Aufbau erfolgreich ist, haben die letzten Jahre gezeigt.
Gebäudemodernisierungsgesetz als Rahmen für CO <sub>2</sub> -freie Wärmeerzeugung	Für den Gebäudesektor ist die vollständige und fristgerechte Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) bis spätestens 29. Mai 2026 essenziell.
Umsetzung der novellierten EU-Gebäuderichtlinie EPBD	Wir fordern, dass... die novellierte EPBD wie geplant umgesetzt wird.
Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie als tragende Komponente	Um die Klimaschutzziele im Gebäudebereich zu erzielen, muss der Fokus folgerichtig auf der Renovierung des Gebäudebestands im Sinne der Europäischen Gebäuderichtlinie (EU) 2024/1275, kurz EPBD, liegen.

MEPS für Nichtwohngebäude für schnelle CO <sub>2</sub> -Einsparungen und Stärkung der kommunalen Ebene für die Umsetzung nutzen	Ein zentrales und neues Instrument, das durch die EPBD eingeführt wird, sind Mindestvorgaben für Nichtwohngebäude (MEPS, Art. 9 EPBD).
Rahmenbedingungen für effiziente Bestandsnutzung stellen	In der EPBD ist erstmals die Lebenszyklusperspektive enthalten, d.h. es werden nicht nur die Betriebsemissionen, sondern auch die bauwerksbedingten (grauen) Emissionen in den Blick genommen (Art. 7 EPBD).
Wärmewende im Gebäudesektor	Die Wärmewende im Gebäudesektor ist essentieller Bestandteil einer erfolgreichen Energiewende.
Einsatz erneuerbarer Flüssigbrennstoffe im Wärmemarkt	Auch im Wärmemarkt können erneuerbare Flüssigbrennstoffe zum Einsatz kommen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten
Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes	In der Gesamtbetrachtung sollte die Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes auf eine Vereinfachung des § 71 abzielen und pragmatisch und technologieoffen ausgestaltet sein.
Initiative 'Praxispfad CO <sub>2</sub> -Reduktion im Gebäudesektor'	Mit der Initiative 'Praxispfad CO <sub>2</sub> -Reduktion im Gebäudesektor' setzt sich der GdW zudem für eine klimapolitische Wende ein, die auf die Reduktion von Treibhausgasen im Gebäudebereich fokussiert.
Konsequente Beibehaltung der Sanierungsrate	Es gilt die Sanierungsrate konsequent beizubehalten und das GEG in die Breite zu bringen.
Förderung von Einzelmaßnahmen	Die Einzelmaßnahmen an der Gebäudehülle sind genauso mit 30 Prozent Zuschuss zu fördern, in Anlehnung an die Förderung Erneuerbarer Energien und der Anlagenoptimierung.

Experimentierklausel im GEG	Im GEG sollte eine Experimentierklausel eingeführt werden, die bei der Gesamtbetrachtung auf echte CO <sub>2</sub> -Minderung setzt, z.B. für den Flottenverbrauch eines kompletten Wohnungsunternehmens.
Verlässlichkeit und Verstetigung der bestehenden ordnungsrechtlichen und förderpolitischen Instrumente im Gebäudesektor	Für die Zielerreichung im Gebäudesektor ist die Verlässlichkeit und Verstetigung der bestehenden ordnungsrechtlichen und förderpolitischen Instrumente von zentraler Bedeutung.
Beibehaltung von § 71 GEG	Die Beibehaltung von § 71 GEG, der im Regelfall einen Mindestanteil von 65 Prozent erneuerbarer Energien bei neuen Heizungen vorgibt, ist dabei der zentrale Stabilitätsanker.
Verlässliche Rahmenbedingungen für die Wärmewende schaffen	Im Sektor Energiewirtschaft sind folgende Aspekte zu nennen, die bei der Ausgestaltung von Klimaschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind: 1. Verlässliche Rahmenbedingungen für die Wärmewende schaffen
Verbesserung der Gebäudeenergieeffizienz im Bestand (Efficiency First)	Im Sektor Energiewirtschaft sind folgende Aspekte zu nennen, die bei der Ausgestaltung von Klimaschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind: 2. Verbesserung der Gebäudeenergieeffizienz im Bestand (Efficiency First)
Die Sanierungsquote im Gebäudesektor muss deutlich steigen, um die Klimaschutzziele erreichen zu können	Die Sanierungsquote im Gebäudesektor muss deutlich steigen, um die Klimaschutzziele erreichen zu können, wobei CO <sub>2</sub> -Einsparung und Energieverbrauchssenkung Hand in Hand gehen müssen.
Die Bundesregierung muss die EPBD zügig und praxistauglich umsetzen	Die Bundesregierung muss die EPBD zügig und praxistauglich umsetzen.
Alle Förderprogramme müssen fortgeführt und mehrjährig ausfinanziert werden	Alle Förderprogramme – sowohl für die Gebäudesanierung und die Wärmenetze als auch für den Neubau – müssen fortgeführt und mehrjährig ausfinanziert werden.
Die Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung müssen konsequent für die Gebäudesanierungsförderung genutzt werden	Die Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung müssen konsequent für die Gebäudesanierungsförderung genutzt werden.

Priorisierung der Sanierung und Wärmedämmung von Bestandsgebäuden	Die Sanierung und Wärmedämmung von Bestandsgebäuden priorisieren und durch verbindliche, langfristige Sanierungsfahrpläne sowie deutlich vereinfachte und auskömmliche Förderinstrumente unterstützen.
Energetische Sanierung öffentlicher Gebäude	Die jährlich nach EnEFG zu erzielende Einsparung kann seitens der öffentlichen Stellen nur mit entsprechenden Investitionen gesichert werden.
Gebäudesektor/Wärmewende	Hohe Energieverbrauchs- und Treibhausgassenkungspotentiale liegen bei unsanierten Einfamilienhäusern.
Das Klimaschutzprogramm sollte das Gebäudemodernisierungsgesetz (GMG) explizit als Kerninstrument zur Emissionsminderung im Gebäudebestand verankern.	Das Klimaschutzprogramm sollte das GMG explizit als Kerninstrument zur Emissionsminderung im Gebäudebestand verankern.
Eine Reform der Heizungsanforderungen muss mindestens gleich wirksam sein, um nationale und europäische Klimaziele zu erfüllen und rechtssicher zu bleiben.	Eine Reform muss mindestens gleich wirksam sein, um nationale und europäische Klimaziele zu erfüllen und rechtssicher zu bleiben.
Der Einbau neuer Gasheizungen sollte nur dort als Übergangsoption anerkannt werden, wo nachweislich investive Entscheidungen zur Umstellung auf Biomethan oder Wasserstoff getroffen wurden.	Der Einbau neuer Gasheizungen sollte nur dort als Übergangsoption anerkannt werden, wo nachweislich investive Entscheidungen zur Umstellung auf Biomethan oder Wasserstoff getroffen wurden.
Eine grundsätzliche Umstellung der Anforderungen auf eine andere Anforderungssystematik, wie etwa abstrakte CO <sub>2</sub> -Kennwerte pro Quadratmeter, würde den Bezug zum Heizungstausch auflösen, zusätzliche Bürokratie schaffen und Investitionen verzögern.	Eine grundsätzliche Umstellung der Anforderungen auf eine andere Anforderungssystematik, wie etwa abstrakte CO <sub>2</sub> -Kennwerte pro Quadratmeter, würde den Bezug zum Heizungstausch auflösen, zusätzliche Bürokratie schaffen und Investitionen verzögern.
Förderung von Wohnungslüftung mit Wärmerückgewinnung (WRG) im Gebäudesektor	Wir raten, der Wohnungslüftung mit Wärmerückgewinnung (WRG), einer u.E. absoluten Schlüsseltechnologie der Wärmewende, künftig eine größere Rolle in Gesetzgebung (GEG/ GMG) und Förderung (BEG) einzuräumen.

Anpassung des GEG (künftig GMG) zur Berücksichtigung von WRG	Das GEG (künftig GMG) müsste diesbezüglich an einigen Stellen in Details angepasst werden.
Beibehaltung der BEG WG-Förderung mit EE-Klasse	Beibehaltung der BEG WG-Förderung mit EE-Klasse, u.a., da sie die WPB zielgenau adressiert und der stark unter Druck geratenen Lüftungsindustrie hilft.
Gleichwertige Einstufung der Lüftungsanlage mit WRG wie andere energetisch relevante Einzelmaßnahmen	Gleichwertige Einstufung der Lüftungsanlage mit WRG wie andere energetisch relevante Einzelmaßnahmen unter „Anlagentechnik“ mit Zuschuss 30 Prozent (statt 15-20 Prozent).
Förderung der Ausstattung einer Wohnung mit einer Lüftungsanlage mit WRG nach dem Austausch einer raumluftabhängigen Gasetagenheizung	Förderung der Ausstattung einer Wohnung mit einer Lüftungsanlage mit WRG nach dem Austausch einer raumluftabhängigen Gasetagenheizung (die zuvor durch die nachströmende Verbrennungsluft den Mindestluftwechsel zum Feuchteschutz der Wohnung sichergestellt hat) mit 50 Prozent (statt 15-20 Prozent).
Priorisierung der energetischen Sanierung historischer Gebäude und denkmalgeschützter Bausubstanz gegenüber Abriss und Neubau	Priorisierung der energetischen Sanierung historischer Gebäude und denkmalgeschützter Bausubstanz gegenüber Abriss und Neubau
Systematische Integration von traditionellem Bauwissen aus der Denkmalpflege in moderne Klimaschutzstrategien	Systematische Integration von traditionellem Bauwissen aus der Denkmalpflege in moderne Klimaschutzstrategien
Einführung einer verpflichtenden Lebenszyklusanalyse (LCA) für alle Bauprojekte ab 500 m <sup>2</sup> Grundfläche	Einführung einer verpflichtenden Lebenszyklusanalyse (LCA) für alle Bauprojekte ab 500 m <sup>2</sup> Grundfläche
Planungssicherheit für Eigentümer und Investoren	Es braucht Planungssicherheit für Eigentümer und Investoren hinsichtlich Vorgaben und Fördermöglichkeiten zum Heizen sowie bei der energetischen Sanierung
Verlässliche Finanzierung für energetische Ertüchtigung von Bestandsimmobilien	Besonders wichtig ist eine verlässliche Finanzierung für die energetische Ertüchtigung von Bestandsimmobilien

Verlässliche Finanzierung für bezahlbares und klimagerechtes Wohnen	Besonders wichtig ist eine verlässliche Finanzierung für bezahlbares und klimagerechtes Wohnen
Gezielte Förderung von energetischer Sanierung	die gezielte Förderung von energetischer Sanierung
Förderung von klimafreundlicher Heizungsanlagen	klimafreundlicher Heizungsanlagen
Ausbau kommunaler Wärmenetze	sowie den Ausbau kommunaler Wärmenetze
Förderung von Forschung an und Verwendung von nachhaltigen Baustoffen	die Förderung von Forschung an und Verwendung von nachhaltigen Baustoffen
Verbindliche Gebäudebedarfspläne	verbindliche Gebäudebedarfspläne
Tragfähige Umsetzungs- und Finanzierungskonzepte	tragfähige Umsetzungs- und Finanzierungskonzepte
Beschleunigte bauliche Sanierung	eine beschleunigte bauliche Sanierung
Förderung der dezentralen Wärmewende	Förderung der dezentralen Wärmewende mit vielen positiven Effekten für Unternehmen unterschiedlicher Sektoren und Größe
Verstetigte Finanzierung von Förderprogrammen im Gebäudesektor	Schaffung überjähriger Haushaltstitel zur Finanzierung von Förderprogrammen im Gebäudesektor
Effizientere Förderregime im Gebäudesektor	Gewährleistung eines effizienten Mittelabflusses der bereitgestellten Förderung und Steigerung der Produktivität des Sektors durch eine verbesserte Förderung für modulares Bauen und serielles Sanieren

Beschleunigung der Wärmewende	Beschleunigung der Wärmewende
Wärmewende im Gebäudesektor	Die Wärmewende im Gebäudesektor ist essentieller Bestandteil einer erfolgreichen Energiewende.
MEPS für Nichtwohngebäude einführen	Ein zentrales und neues Instrument, das durch die EPBD eingeführt wird, sind Mindestvorgaben für Nichtwohngebäude (MEPS, Art. 9 EPBD).
Rahmenbedingungen für effiziente Bestandsnutzung stellen	In der EPBD ist erstmals die Lebenszyklusperspektive enthalten, d.h. es werden nicht nur die Betriebsemissionen, sondern auch die bauwerksbedingten (grauen) Emissionen in den Blick genommen (Art. 7 EPBD).
Tiefgreifende Sanierung von Gesundheitsgebäuden	Eine tiefgreifende Sanierung von Gesundheitsgebäuden zur Verbesserung der Energieeffizienz, z.B. durch bessere Dämmung, moderne Heiz- und Kühlsysteme und die Verwendung von nachhaltigen Baumaterialien, ist notwendig.
Gebäudeenergiegesetz von Wasserstoff-Heizung befreien	Gebäudeenergiegesetz von Wasserstoff-Heizung befreien
Anreizung der Umstellung fossiler Heizungsanlagen	Eine fortgeführte Anreizung der Umstellung fossiler Heizungsanlagen entsprechend dem § 71 GEG und der finanziellen Förderung von Sanierungsmaßnahmen entsprechend BEG.
Stärkung von Wiederverwendung und Recycling von Bauteilen und Baustoffen	Wiederverwendung von Bauteilen und das Recycling von Baustoffen sind zu stärken.
Priorisierung von Versickerung vor Ort bei Gebäude- und Grundstücksentwässerungen	Die Versickerung vor Ort muss höchste Priorität haben (Grundwasserneubildung).

Marktorientierte Ausgestaltung des Gebäudemodernisierungsgesetzes	Das GMG sollte konsequent auf Technologieoffenheit und praxistaugliche Regelungen ausgerichtet sein.
Förderung von Umbauten, Teilen und Aufstockung von Bestandsbauten	Die effiziente Nutzung des Gebäudebestands durch Umbauen, Teilen und Aufstockung von Bestandsbauten, Umwandlung von Bürogebäuden, Untervermietung, Wohnungstausch und Formen gemeinschaftlichen Wohnens wie Wohnpartnerschaften und Mehrgenerationen-WGs spart gegenüber dem Neubau nicht nur Emissionen ein, sondern verbraucht weniger Ressourcen und reduziert das Abfallaufkommen und den Flächenverbrauch.
Entwicklung einer MusterUMbauordnung auf Bundesebene	Zur Flexibilisierung der Vorgaben zum Bauen im Bestand sollte auf der Bundesebene eine MusterUMbauordnung entwickelt werden, um Umbauten, Nachverdichtung und Bestandserhalt zu erleichtern, kostengünstiger zu machen und natürliche und bestehende Ressourcen nachhaltig zu nutzen.
Förderung von Wohnraumagenturen	Im Zuge der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie könnte sich der Bund anteilig an der Förderung von Wohnraumagenturen auf kommunaler Ebene beteiligen.
Bestandserhaltende Förderprogramme	Die Förderprogramme sollten hinsichtlich ihrer negativen Umweltauswirkungen überprüft werden. Der Bund sollte seine Förderung auf das (Um-)Bauen im Bestand fokussieren, um die Generationengerechtigkeit und das zirkuläre Wohnen zu unterstützen.
Eine Sanierungs- und Investitionsoffensive für den Gebäudebestand	Wir fordern auch eine Sanierungs- und Investitionsoffensive für den Gebäudebestand.

<p>Klimafreundliches Bauen &amp; Heizen als Standard</p>	<p>Für Neubauten und Sanierungen sollen verbindliche Mindestanteile an erneuerbarer Wärme eingeführt werden.</p>
<p>Anpassung des § 556c BGB und der Wärmelieferverordnung</p>	<p>Um den Wärmenetzausbau im Mietwohnungsbestand zu erleichtern und Mieterinnen und Mietern bezahlbares, klimaneutrales Heizen zu ermöglichen sowie auch die zunehmende Wärmelieferung aus erneuerbaren Energien und Abwärme zu befördern, ist eine Anpassung des § 556c BGB und der Wärmelieferverordnung erforderlich.</p>
<p>Verlässliche und verständliche Regelungen im GEG</p>	<p>Die Regelungen des GEG sollten auch im Zuge der für 2026 avisierten Novelle des GEG verlässlich, verständlich und an den Klimazielen ausgerichtet bleiben, damit Marktakteure und Eigentümer Planungssicherheit haben.</p>
<p>EU-Anforderungen in die Novelle des GEG einfließen lassen</p>	<p>Zugleich müssen die EU-Anforderungen aus der EBPD/EED in die Novelle einfließen und in nationales Recht überführt werden, so dass die Berliner Wärmewende zusätzlich beschleunigt werden kann (z.B. durch klare, sozialverträglich umsetzbare Anforderungen an die Sanierung von Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden mit besonders schlechter Energieeffizienz).</p>
<p>Bundesförderung für effiziente Wärmenetze verstärken und verlängern</p>	<p>Vor dem Hintergrund massiver Investitionserfordernisse beim Transformationsprozess sollte die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze finanziell verstärkt sowie auf das Jahr 2035 verlängert werden.</p>
<p>Netzausbauförderung gemäß KWKG verlängern</p>	<p>Die Netzausbauförderung gemäß KWKG sollte über 2026 hinaus verlängert werden, da das massive „Ausrollen“ für Wärmenetze aufgrund der Wärmeplanungsprozesse in den Kommunen erst mittelfristig erwartet wird.“</p>
<p>Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) fortführen</p>	<p>Im Bereich der dezentralen Versorgung ist die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) das zentrale Förderinstrument für Gebäudeeigentümer, um die Umstellung der Wärmeerzeugung sozialverträglich gestalten zu</p>

	können. Auch hier sollte Kontinuität gesichert werden.
Baugesetzbuch (BauGB) hinsichtlich der Umsetzung klimaschützender Maßnahmen anpassen	Außerdem ist eine weitere Profilierung des Baugesetzbuches (BauGB) hinsichtlich der Umsetzung klimaschützender Maßnahmen anzustreben, insbesondere zur Umsetzung der Wärmewende, sowie hinsichtlich einer stärkeren Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Umsetzung der kompakten, grünen und wassersensiblen Stadt.
Methodische Weiterentwicklung der Ökobilanzierung im Gebäudesektor	Die derzeit angewandten Methoden der Ökobilanzierung im Gebäudesektor bilden die Klimaschutzwirkung des Holzbaus nur unzureichend ab
Berücksichtigung biogener Kohlenstoffspeicher in Förderprogrammen	Förderprogramme im Gebäudebereich, insbesondere Bundesprogramme wie die KfW-Programme, berücksichtigen die Klimaschutzleistung biogener Kohlenstoffspeicherung bislang nicht systematisch
Holzbau als Beitrag zu Carbon Removal	Der Einsatz von Holz im Bauwesen stellt eine unmittelbar verfügbare und wirksame Form von Carbon Removal dar
Gebäudeenergiegesetz (GEG)	Das Gebäudeenergiegesetz (GEG) leitet die Energiewende im Wärmebereich ein, die dortigen Anforderungen an Gebäudehülle und Anlagentechnik tragen dazu bei, dass der Energieverbrauch im Gebäudebereich kontinuierlich sinkt.
Fokus auf energetische Sanierung des Gebäudebestands	Der Fokus muss klar auf der energetischen Sanierung des Gebäudebestands liegen.
Priorisierung von Energieeffizienz	Energieeffizienz ist dabei dauerhaft als prioritäres Ziel zu verankern.
Weiterentwicklung bestehender Instrumente	Bestehende Instrumente wie das Gebäudeenergiegesetz (GEG), die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) sowie die Energieberatungsförderung sollten konsequent weiterentwickelt und stabil ausgestaltet werden.

Stärkung der Energieberatung	Die Energieberatung ist als zentrales Qualitätssicherungsinstrument deutlich zu stärken.
Klimafreundliches Bauen & Heizen als Standard	Für Neubauten und Sanierungen sollen verbindliche Mindestanteile an erneuerbarer Wärme eingeführt werden.
Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Gebäudesanierungen	Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungs-, Netzanschluss- und Planungsverfahren
Stärkung der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG)	Die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) sollte als zentrales Instrument der Wärmewende gestärkt und gezielter auf Maßnahmen ausgerichtet werden, die heute tatsächlich unwirtschaftlich sind.
Reform des Gebäudeenergiegesetzes	Die geplante Reform des Gebäudeenergiegesetzes sollte so ausgestaltet sein, dass sie die langsam anziehende Dynamik im Wärmepumpenmarkt nicht ausbremst.
Einführung einer Abrissgenehmigungspflicht	Einführung einer Abrissgenehmigungspflicht bzw. eines qualifizierten Abrissmoratoriums als klimapolitisches Instrument
Umbauordnung stärken	Umbauordnung stärken als zentrales Ordnungsrecht: Umbau vor Neubau, qualifizierte Abrissgenehmigungen, Material- und Recyclingpflichten
Förderung von Sanierung und Umbau	Förderlogiken auf Bestand, Umbau und Umnutzung fokussieren
Rechtliche Sicherheit für Umbau, Nachverdichtung, Umnutzung und stärkere Instrumente gegen spekulativen Leerstand für Kommunen schaffen	Kommunen brauchen: rechtliche Sicherheit für Umbau, Nachverdichtung, Umnutzung, stärkere Instrumente gegen spekulativen Leerstand.
Verbindliche, finanziell abgesicherte und langfristig gesicherte kommunale Wärmeplanung einführen	Kommunale Wärmeplanung ist zentral, aber: muss verbindlich, finanziell abgesichert, durch langfristig gesichert gestaltet sein.
Quartiersansätze fördern, um ineffiziente Einzelmaßnahmen zu vermeiden und soziale Ausgleichsmechanismen zu ermöglichen	Quartiersansätze: vermeiden ineffiziente Einzelmaßnahmen, ermöglichen soziale Ausgleichsmechanismen, erhöhen Akzeptanz.

Pragmatische Umsetzung der EU-Richtlinien	Die relevanten EU-Richtlinien, Gebäuderichtlinie (EPBD) und Energieeffizienzrichtlinie (EED), sind pragmatisch umzusetzen.
Förderung von innovativen energetischen und nachhaltigen Gebäudekonzepten	Der Bund sollte beim Neubau innovative energetische und nachhaltige Gebäudekonzepte gezielt unterstützen.
Sanierung der energetisch schlechtesten Gebäude	Den größten Effekt würde man erzielen, wenn man die energetisch schlechtesten Gebäude mit dem höchsten Minderungspotenzial zielgerichtet zuerst sanierte.
Förderung von regionalen Energieagenturen und Wohnbaugesellschaften	Erforderlich ist mehr Beratung und Förderung mit Fokus auf Mehrfamilienhäuser und Wohnblöcke, da Mieter den steigenden CO <sub>2</sub> -Preis fürchten und nur wenig bis gar keine Chance haben, von den Vorteilen moderner Heizungsanlagen zu profitieren.
Reform des Gebäudeenergiegesetzes	Die angekündigte Reform des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) muss sicherstellen, dass neue Heizungen weiterhin überwiegend mit Erneuerbaren Energien betrieben werden.
EU-Gebäudevorgaben rechtlich umsetzen	Eine nationale Vorgabe für Erneuerbare Energien beim Heizungstausch wäre ein zentrales Puzzleteil, um die EU-Zielvorgaben einzuhalten.
Verfügbarkeit von Daten im Gebäudebestand stärken	Die Mindesteffizienzanforderungen (MEPS) der EU-Richtlinie berechnen sich als Anteil am gesamten Gebäudebestand und müssen von den Mitgliedsstaaten in Vorgaben für konkrete Gebäudeklassen übersetzt werden.
BEG mit ausreichenden Mitteln ausstatten	Die Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) ist das wichtigste Förderprogramm für den Heizungstausch und Sanierungen im Bestand und muss auch über 2026 hinaus mit ausreichend Mitteln ausgestattet werden.
Förderung auf die Bedürfnisse von Haushalten mit sehr geringem Einkommen zuschneiden	Sie benötigen entweder einen noch höheren Zuschuss oder staatliche Absicherungen, um Ergänzungskredite in Anspruch nehmen zu können
Förderung stärker auf die einzusparende Menge CO <sub>2</sub> ausrichten	Die soziale Staffelung sollte auch auf Maßnahmen an der Gebäudehülle ausgeweitet werden und die Förderung weiter von den

	Effizienzhaussanierungen auch in Richtung Einzelmaßnahmen umgeschichtet werden.
Weiterentwicklung der Heizförderung	Zugleich könnten die förderfähigen Kosten für Heizungen schrittweise abgesenkt werden, um einen Anreiz zur Senkung der in Deutschland sehr hohen Anschaffungskosten für Wärmepumpen zu schaffen.
Förderanreiz im vermieteten Bestand	Schließlich braucht es Förderanreize für den vermieteten Bestand, hier im Gesamtpaket mit einer Reform der Modernisierungsumlage.
Novelle der AVBFernwärmeV und der Wärmelieferverordnung	Aktuell gilt, dass die Fernwärmekosten für Mietende nach dem Wärmenetzanschluss eines Mietwohngebäudes nicht über den historischen Kosten der dezentralen Versorgung liegen dürfen.
Bundesförderung für effiziente Wärmenetze erhöhen und verstetigen	Um die hohen Investitionen in den Aus- und Umbau der Wärmenetze zu unterstützen, sollte die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (BEW) verstetigt und die Mittelausstattung auf drei Milliarden Euro pro Jahr erhöht werden.
Öffentlichkeitskampagnen zum Thema 'niedriginvestive Dämmverfahren' durchführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitskampagnen zum Thema 'niedriginvestive Dämmverfahren'</li> </ul>
Besondere Aufträge an die bundeseigene Agentur DEnA für den Bereich der energetischen Altbausanierung erteilen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besondere Aufträge in diesem Bereich an die bundeseigene Agentur DEnA</li> </ul>
Förderungen für sozial schwache Hausbesitzer auf eine Förderquote von 30 Prozent für niedriginvestive Dämmverfahren ausweiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Ausweitung der (schon bestehenden) Förderungen für sozial schwache Hausbesitzer auf eine Förderquote von 30 Prozent auf niedriginvestive Dämmverfahren</li> </ul>
Technologie der nachträglichen Wärmedämmung gleich priorisieren wie die regenerative Energieerzeugung	Die Technologie der nachträglichen Wärmedämmung erhält denselben Stellenwert wie die (regenerative) Energieerzeugung
Kampagne <a href="https://www.energiewechsel.de/">https://www.energiewechsel.de/</a> um endkundengerechte Informationen zu Wärmedämmung erweitern	Die Kampagne <a href="https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Naviga-tion/DE/Home/home.html">https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Naviga-tion/DE/Home/home.html</a> wird um endkundengerechte Informationen bzgl. Wärmedämmung, insbesondere der niedriginvestiven Dämmverfahren, erweitert

Förderung von Wärmenetzen	Kommunen brauchen schnell Klarheit zur angekündigten Überarbeitung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG).
Verlässlichen Rahmen für die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung setzen	Um die Klimaziele im Gebäudesektor zu erreichen, muss die Bundesregierung den beschleunigten Ausbau von Wärmepumpen zu einem Kernanliegen ihres Regierungshandelns machen.
Gezielte Sanierungsquote von 2 bis 3 Prozent für den Gebäudebestand	Ebenso ist eine ambitionierte Sanierungsquote von 2 bis 3 Prozent entscheidend, um den Gebäudebestand zu modernisieren, die Klimaziele zu erreichen und Wohnen dauerhaft bezahlbar zu halten.
Lebenszyklusemissionen im Bauwesen reduzieren	Neben den nutzungsbedingten Emissionen aus Heizung und Warmwasser entstehen erhebliche Treibhausgasemissionen im Gebäudebereich entlang des gesamten Lebenszyklus von Gebäuden.
Energetische Sanierung und Modernisierung von Krankenhäusern	Energetische Sanierung & Modernisierung der technischen Infrastruktur (Heizung, Kälte, Lüftung sowie Gebäudehülle und Regelungstechnik) über den Klimaschutzfonds fördern
GEG & EPBD-Reform mit Augenmaß	Unkoordinierte Änderungen am Gebäudeenergiegesetz (GEG) oder an der Wärmeplanung würden erneut Verunsicherung auslösen, Investitionen bremsen und die Klimaziele gefährden.
Wasser-Energie-Nexus im Gebäudesektor berücksichtigen	Um diese CO <sub>2</sub> -Vermeidungs-Potenziale nutzbar zu machen, sollte der Nexus für den Trinkwasserbedarf im Klimaschutzprogramm berücksichtigt werden und eine entsprechende Weiterentwicklung des GEG erfolgen.
Förderung von energetischen Maßnahmen in Gebäuden	Zielführend wäre es, beispielsweise selbst kleine energetische Maßnahmen zu finanzieren, die nicht zwingend zu einem Niedrigstenergiehaus führen, aber dennoch zur Energieeinsparung erheblich beitragen.
Förderung von innerstädtischer Begrünung	Der Punkt energetische Stadtsanierung sollte um die Förderung von innerstädtischer Begrünung an Dach, Fassade und Umfeld ergänzt werden

Vorbildfunktion von Bundesgebäuden	Grundsätzliche eine gute Bestrebung die beibehalten werden sollte, allerdings in der Realität Personal-, Finanz- und Handwerkerbedingt nur schwer im großen Stil umgesetzt werden kann
Weiterentwicklung des energetischen Standards	Hochwertige Sanierungen zum Niedrigstenergiegebäude sind extrem kostenintensiv, sodass viele Eigenheim-Besitzer in fortgeschrittenem Alter dies finanziell nicht mehr stemmen können.

**Frage 12: Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Emissionsziele im Verkehrsbereich zu erreichen (bitte aufschlüsseln) und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?**

Vorschlag	Zitat
Ausbau einer verlässlichen Ladeinfrastruktur an Sportstätten	Ausbau einer verlässlichen Ladeinfrastruktur an Sportstätten, um die Elektrifizierung der individuellen und verbandlichen Mobilität zu ermöglichen.
Stärkung und Ausbau des ÖPNV zu Sportzentren	Stärkung und Ausbau des ÖPNV zu Sportzentren, insbesondere in ländlichen Räumen: bessere Taktungen, Anbindung orientiert an Trainingszeiten, Sonderlinien zu Wettkämpfen.
Förderprogramme für klimafreundliche Fuhrparks von Vereinen und Verbänden	Förderprogramme für klimafreundliche Fuhrparks von Vereinen und Verbänden (ET-Transporter, E-Busse), inklusive einfacher Leasingmodelle.
Abschaffung des Verbrenneraus ist eine Katastrophe	Das Aus vom Verbrenneraus ist eine Katastrophe.
Europäische CO <sub>2</sub> -Flottengrenzwerte schärfen	Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist der größte CO <sub>2</sub> -Hebel im Verkehr und die EU- CO <sub>2</sub> -Flottengrenzwerte sind hierfür der wichtigste Treiber
Pkw-Maut einführen	Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut setzt Anreize, Autofahrten zu verringern und auf klimafreundliche Alternativen umzusteigen
Markthochlauf kleiner E-Autos sozial gerecht und kostenneutral unterstützen	Für die Erreichung der Klimaschutzziele braucht es eine Reduzierung des Anteils der Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor und einen Markthochlauf möglichst kleiner, energie- und ressourcensparender E-Autos.
Deutsche Autoindustrie durch Reform der Dienstwagenbesteuerung stärken	Durch eine Abschaffung der Dienstwagenbesteuerung für Verbrenner-Fahrzeuge und Anpassung des geldwerten Vorteils für Hybrid-Fahrzeuge auf 1 Prozent kann eine weitere Reduzierung der fossil

	betriebsfähigen Dienstwagen-Flotte erreicht werden.
Wachstum auf der Schiene durch Elektrifizierung und Kapazitätsausbau sichern	Elektrifizierung und Kapazitätsausbau bei der Schiene ist Wachstumsmotor und Klimaschutz.
Finanzielle Förderung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Unternehmen oder Kommunen für Mitarbeiter	Finanzielle Förderung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Unternehmen oder Kommunen für Mitarbeiter
Finanzielle Unterstützung von Unternehmen oder Kommunen für die Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge	Durch eine finanzielle Unterstützung von Unternehmen oder Kommunen für die Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, an denen Mitarbeiter zu Einkaufspreisen Ladestrom beziehen können, erreicht man mehrere klimarelevante Ergebnisse
Einführen eines Tempolimits auf Autobahnen	Einführen eines Tempolimits auf Autobahnen
Schaffen rechtlicher Grundlagen für die City-Maut	Schaffen rechtlicher Grundlagen für die City-Maut
Einführung eines bundesweiten Mobilitätspasses zur Gegenfinanzierung eines guten ÖPNV-Angebots	Einführung eines bundesweiten Mobilitätspasses zur Gegenfinanzierung eines guten ÖPNV-Angebots
Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes	Systematische Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr
Verbesserung der Deutschen Bundesbahn	Die Deutsche Bundesbahn verpasst im Moment eine große Chance, wenn sie ihr Angebot hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Transportkapazitäten und Steigerung der Leistungsfähigkeit nicht kurzfristig verbessert.
Erhalt und Ausbau von Bahnstrecken	Regionalverkehr Bahn: Erhalt, Neu- und Ausbau und Reaktivierung von Strecken in die ländlichen Regionen ist wichtig.
Deutschlandticket	Deutschlandticket muss erhalten bleiben.
Elektrifizierung der Bahnstrecken	Systematische Elektrifizierung der Bahnstrecken.

Umstellung der Busflotten auf E-Mobilität	Umstellung der Busflotten auf E-Mobilität.
Subventionenabbau für klimaschädliche Mobilität	Subventionen für klimaschädliche Mobilität müssen abgebaut werden.
Einfahrverbot und höhere Parkgebühren für SUVs	Einfahrverbot und höhere Parkgebühren für große SUVs in den Innenstädten
Elektromobilitätszonen in Innenstädten	Elektromobilitätszonen in Innenstädten etablieren.
Antriebswechsel anreizen	Es gilt, ein Bonus-Malus-System einzuführen, die Dienstwagenregelung abzuschaffen oder stark zu reformieren (2 Prozent für Verbrenner, keine Vorteile für PHEVs), verstärkt ressourcensparende Elektroautos in den Verkehr zu bringen und eine verursachergerechte Pkw-Infrastrukturabgabe einzuführen.
Das Deutschlandticket nachhaltig verstetigen	Wir benötigen ein dauerhaftes und bundesweit gültiges, kostengünstiges Deutschlandticket, das nachhaltig verstetigt und durch ein einheitliches Sozialticket, das für Menschen mit geringem Einkommen erschwinglich ist, ergänzt wird.
Kein Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen	Damit vermeiden wir zusätzliche Emissionen, Flächenversiegelung und Rebound-Effekte.
Förderung von Produktionsanlagen für Flugkraftstoffe auf nicht-biogener Basis und für fortschrittliche Biokraftstoffe	Es benötigt daher eine Förderung von Produktionsanlagen für Flugkraftstoffe auf nicht-biogener Basis und für fortschrittliche Biokraftstoffe über den HEFA-SPK-Produktionspfad hinaus zur kontinuierlichen Substitution fossiler Kraftstoffe.
Schaffung langfristig verlässlicher politischer Rahmenbedingungen für die Transformation der Luftfahrt	Die Transformation der Luftfahrt über die Nutzung regenerativer, nachhaltiger Kraftstoffe erfordert langfristig verlässliche politische Rahmenbedingungen, die Investitionen in klimafreundliche Technologien ermöglichen und absichern bei gleichzeitiger Sicherstellung, dass durch die Nutzung dieser (teureren) Kraftstoffe Fliegen für alle bezahlbar bleibt.
Förderung von E-Mobilität	E-Mobilität anstelle Kaufpreisförderung für PKW besser Ladeinfrastruktur für Nicht-Hausbesitzer fördern

Restriktiver Straßenneu- und-ausbau	Straßenneu- und -ausbau wesentlich restriktiver halten als bisher
Weiterentwicklung des Deutschland-Tickets	Weiterentwicklung des Deutschland-Tickets
Förderung von Batterie-Zügen	rasche Umstellung von Diesel-Zügen auf Batterie-Züge
Masterplan Ladeinfrastruktur konsequent realisieren	Masterplan Ladeinfrastruktur konsequent realisieren, bedarfsgerechte und verlässliche Ausfinanzierung vorgesehener Fördermaßnahmen gewährleisten.
Förderung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen im Verkehr	Im Schwerlastverkehr sowie in der Luft- und Schifffahrt sind Bio-LNG, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe unverzichtbar.
Staatliche Fehlanreize im Verkehr abbauen	Im Verkehrssektor sehen wir einen deutlichen Bedarf, staatliche Fehlanreize abzubauen
Förderung nachhaltiger Pendel- und Dienstmobilität	Flankierend sollte betriebliches Mobilitätsmanagement als zentraler Hebel zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung systematisch gestärkt werden
Verbindliche Infrastrukturpläne für den öffentlichen Verkehr	Außerdem sollten verbindliche Infrastrukturpläne für den öffentlichen Verkehr, die Schiene sowie die Ladeinfrastruktur gesetzlich verankert und finanziell abgesichert werden.
Priorisierung der Schieneninfrastruktur	Priorisierung der Schieneninfrastruktur sowie konsequenter Ausbau des Deutschlandtakts und des Regionalverkehrs.
Verlässliche, langfristige Finanzierung des ÖPNV	Verlässliche, langfristige Finanzierung des ÖPNV zur Sicherung besserer Taktungen, insbesondere auch zu Freizeit- und Wochenzeiten.
Langfristige, dynamisierte und planbare Bereitstellung der Regionalisierungsmittel	Langfristige, dynamisierte und planbare Bereitstellung der Regionalisierungsmittel, damit Länder und Kommunen Angebote ausbauen, Personal gewinnen und Infrastruktur erhalten können.

Einheitliche, überregionale Standards für Tarifintegration und digitale Ticketlösungen	Einheitliche, überregionale Standards für Tarifintegration und digitale Ticketlösungen zur Senkung von Zugangshürden.
Einführung eines kostenlosen Deutschlandtickets für ehrenamtlich Engagierte	Einführung eines kostenlosen Deutschlandtickets für ehrenamtlich Engagierte.
Gezielter Ausbau klimafreundlicher Mobilitätsangebote in Alpen- und Bergregionen	Gezielter Ausbau klimafreundlicher Mobilitätsangebote in Alpen- und Bergregionen, insbesondere durch letzte-Meile-Lösungen, kombinierte Tickets und eine vorausschauende Besucherlenkung.
Reduzierung von Nutzungskonflikten und Schutz sensibler Naturräume	Reduzierung von Nutzungskonflikten und Schutz sensibler Naturräume durch attraktive Alternativen zur Anreise mit dem eigenen Pkw.
Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen	Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen zur kurzfristigen Senkung von Emissionen und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben	Damit die Quoten erreicht werden können, ist und bleibt es wichtig, dass Förderprogramme – insbesondere im Bundeshaushalt und in den Sondervermögen (KTF & SVIK) – fortgeschrieben werden.
Reform des Trassenpreissystems	Die Trassenpreise sind vor rund 30 Jahren mit der damaligen Bahnreform eingeführt worden.
Finanzierungssystematik der Eisenbahninfrastruktur auf neue Grundlagen stellen	Der VDV spricht sich dafür aus, die Finanzierungssystematik der Eisenbahninfrastruktur auf neue Grundlagen zu stellen, um für mehr Transparenz und Verlässlichkeit bei Umsetzung und Planung zu sorgen.
Stromsteuerbegünstigungen für den Öffentlichen Verkehr	Unbeantwortet ist im Übrigen bis heute auch die Frage, warum Stromsteuerbegünstigungen für die Wirtschaft immer noch auf das produzierende Gewerbe und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft begrenzt sind?!

<p>Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sollte sich an realistischen Einschätzungen zu Verkehrsträgerkapazitäten sowie zum Reifegrad und zu wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten CO<sub>2</sub>-armer oder -freier Technologien in der Logistik orientieren.</p>	<p>Die Funktionalität der Logistik muss während der jahrzehnteübergreifenden und wirtschaftlich aufwändigen Transformationsphase gewährleistet bleiben.</p>
<p>Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sollte innovations- und investitionsfördernde Instrumente einbeziehen, anstatt einseitig auf Verbote zu setzen.</p>	<p>Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung muss sich deshalb bei der Betrachtung des Sektors Verkehr auch an realistischen Einschätzungen zu Verkehrsträgerkapazitäten sowie zum Reifegrad und zu wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten CO<sub>2</sub>-armer oder -freier Technologien in der Logistik orientieren und bei seinen Maßnahmen innovations- und investitionsfördernde Instrumente einbeziehen, anstatt einseitig auf Verbote zu setzen, die die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen, Arbeitsplätze und den Standort Deutschland gefährden.</p>
<p>Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sollte die Maßnahmen des Expertenforums 'Klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur' (EKMI) aufgreifen.</p>	<p>Für die Erarbeitung von Handlungsfeldern im Verkehr hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) ein Expertenforum 'Klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur' (EKMI) eingerichtet, in dem der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik aktiv mitgewirkt hat und dessen im EKMI-Abschlussbericht dargelegte Maßnahmen er unterstützt.</p>
<p>Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen</p>	<p>Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen einführen und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Kommunen ermöglichen.</p>
<p>Beschleunigung der Antriebswende bei Pkw und Lkw</p>	<p>Die Antriebswende bei Pkw und Lkw beschleunigen, mit klaren Vorgaben und klugen Maßnahmen wie einer Bonus-Malus-Komponente bei der Kfz-Steuer und neuen Abschreibungsregeln für gewerbliche Fahrzeuge.</p>
<p>Umwandlung klimaschädlicher Subventionen und Investitionen</p>	<p>Klimaschädliche Subventionen und Investitionen zugunsten der Förderung einer nachhaltigen Mobilität umbauen</p>
<p>Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund</p>	<p>Ausbau- und Investitionsoffensive für den Umweltverbund: Regionalisierungsmittel</p>

	erhöhen und Kommunen die Erhebung eines Nahverkehrsbeitrags ermöglichen
Stärkung der Schiene als Rückgrat der Mobilität	Die Schiene ist im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr der mit Abstand klimaschonendste Verkehrsträger.
Ausbau- und Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr	Der öffentliche Nahverkehr mit Bus und Bahn ist zentral für eine nachhaltige Verkehrswende.
Konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Zufußgehen und Radfahren sind die klimaschonendsten Formen der Fortbewegung.
Ladeinfrastruktur für Elektromobilität stärker auf gewerbliche Nutzung ausrichten	Um die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte anzureizen, muss die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität stärker auf gewerbliche Nutzung ausgelegt werden.
Abschreibungsmöglichkeiten für E-Dienstfahrzeuge erweitern	Der DMB fordert daher: den Einbezug von Leasingmodellen in die Abschreibungsregelungen, eine technologie- und nutzungsneutrale Ausgestaltung der Förderung
Stärkung des Umweltverbunds	Stärkung des Umweltverbunds durch einen massiven Ausbau von Schiene (inkl. Reaktivierung von Strecken), ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr.
Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades als eigenständige Maßnahme im Klimaschutzprogramm	Eine moderate Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades auf 1,6 bis 2,0 Personen kann jährlich 15 bis 40 Millionen Tonnen CO <sub>2</sub> einsparen
Schaffung eines geeigneten regulatorischen Rahmens für private Mitfahrten	Schaffung eines geeigneten regulatorischen Rahmens für private Mitfahrten mit klarer Abgrenzung zur gewerblichen Personenbeförderung
Einführung gezielter Anreize zur Nutzung geteilter Fahrten	Einführung gezielter Anreize zur Nutzung geteilter Fahrten (z. B. steuerlich, förderlogisch)
Definition funktionaler Mindestanforderungen für alltagstaugliche, hoch skalierbare Mitfahrssysteme	Definition funktionaler Mindestanforderungen für alltagstaugliche, hoch skalierbare Mitfahrssysteme
Integration des Mitfahrens in bestehende Mobilitäts-, Klima- und Verkehrsstrategien	Integration des Mitfahrens in bestehende Mobilitäts-, Klima- und Verkehrsstrategien auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene

Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs sozial flankieren	Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs muss sozial flankiert werden.
Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	Neben der Elektrifizierung des Individualverkehrs ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von zentraler Bedeutung für eine sozialverträgliche Mobilitätswende.
Klimaschädliche Subventionen abbauen	Energiesteuer-Vergünstigungen für Dieselmotoren, Dienstwagenprivileg und überkompensierende Pendlerpauschale unterlaufen die Steuerung auf CO <sub>2</sub> -Preisbasis.
Elektrische Antriebe beschleunigen statt Verbrenner verlängern	Deutschland sollte sich in der EU gegen weitere Aufweichungen der CO <sub>2</sub> -Flottengrenzwerte und faktische Verbrenner-Verlängerungen stellen und national alle Rahmenbedingungen so setzen, dass neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge möglichst frühzeitig rein elektrisch fahren.
THG-Quote konsequent auf Strom und echte Knappheitsbereiche ausrichten	Die Treibhausgasminderungsquote sollte ausdrücklich als Motor für Elektromobilität und andere strombasierte, erneuerbare Antriebe weiterentwickelt werden.
Optimierung von Abgasreinigungsprogrammen	Moderne PKW, LKW und Baumaschinen nutzen Abgasreinigungsprogramme, um Emissionen von Stickoxiden und Partikeln zu minimieren.
Einführung einer CO <sub>2</sub> -Bepreisung im Verkehrssektor	Die CO <sub>2</sub> -Bepreisung im Verkehrssektor zielt darauf, die Wettbewerbsfähigkeit klimafreundlicher Antriebstechnologien und Energieträger zu stärken, indem sie Preisvorteile durch geringere CO <sub>2</sub> -Emissionen erzielen.
Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren	Auch beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren sind für den Aufbau einer klimaschutzrelevanten Infrastruktur wichtig – seien es Ladeinfrastruktur, der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger, Erzeugungsanlagen für alternative Kraftstoffe oder Umschlagpunkte für Energieträger bzw. den CO <sub>2</sub> -Umschlag.
Antriebs- und Kraftstoffwende	Die Antriebs- und Kraftstoffwende stellt einen großen Hebel zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors dar.

Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße	Die Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf gebündelte Verkehrsträger, auf Schiene und Wasserstraße, ist ein weiterer großer Hebel, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren.
Förderung von autonomen Verkehren	Automatisiertes Fahren auf Schiene und Wasserstraße sollte gefördert werden.
Massive Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs	Parallel dazu braucht es eine massive Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und des gesamten Umweltverbunds – also Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr.
Abkehr von der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs	Im Verkehrssektor ist eine klare Abkehr von der jahrzehntelangen Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs erforderlich.
Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr	Internationale Beispiele wie Paris oder Kopenhagen zeigen, dass eine konsequente Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr sowohl Emissionen senkt als auch soziale Akzeptanz erhöht.
Abschaffung der mengenbasierten Obergrenze für Anbaubiomasse	Abschaffung der mengenbasierten Obergrenze für Anbaubiomasse. Diese Begrenzung beschränkt den Einsatz von Bioethanol trotz nachgewiesener Nachhaltigkeit und hoher Klimawirkung und verhindert damit reale Emissionsminderungen im Verkehrssektor.
Abschaffung von E5 als Schutzsorte durch Änderung der Kraftstoffqualitätsverordnung (10. BImSchV)	Abschaffung von E5 als Schutzsorte durch Änderung der Kraftstoffqualitätsverordnung (10. BImSchV). Die parallele Verfügbarkeit von E5 und E10 begrenzt strukturell die Marktdurchdringung von Kraftstoffen mit höherer Beimischung von Erneuerbaren.
Explizite Zulassung höherer Ethanolbeimischungen wie E20 im regulatorischen Rahmen	Explizite Zulassung höherer Ethanolbeimischungen wie E20 im regulatorischen Rahmen. Ein europäischer Kraftstoffstandard für E20 wurde bereits verabschiedet, und viele der aktuellen Fahrzeuge sind für höhere Ethanolbeimischungen freigegeben.

Ausrichtung der CO <sub>2</sub> -Fahrzeugregulierung auf eine Well-to-Wheel-Betrachtung statt einer ausschließlichen Fokussierung auf Auspuffemissionen	Ausrichtung der CO <sub>2</sub> -Fahrzeugregulierung auf eine Well-to-Wheel-Betrachtung statt einer ausschließlichen Fokussierung auf Auspuffemissionen. Nur ein lebenszyklusbasierter Ansatz bildet die Klimavorteile erneuerbarer Kraftstoffe korrekt ab und gewährleistet technologieoffene Emissionsminderungen.
Schienenverkehr stärken durch Sanierung und Modernisierung	Schienenverkehr stärken durch Sanierung und Modernisierung konsequent umsetzen und steuern.
Finanzierung vereinfachen und verstetigen	Der Finanzierungshochlauf für die Schiene muss auch für die Folgejahre verstetigt werden.
Grundlagen für stabile und tragfähige Trassenpreise schaffen	Wachstum auf der Schiene bedarf kostendeckender sowie zugleich verlässlicher und fair verteilter Trassen- und Stationspreise für alle Marktteilnehmende.
Vorhandene Infrastrukturkapazitäten besser nutzen	Zur Erhöhung der Betriebsqualität muss die vorhandene Kapazität – auf Strecken und in Knoten – besser genutzt werden.
Verfahren vereinfachen, digitalisieren und beschleunigen	Die Beschleunigungskommission Schiene hat rund 70 Maßnahmen vorgestellt, wie kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Schiene wirksam und beschleunigt umgesetzt werden können.
Anreize für klimafreundliches Planen und Bauen setzen	Die Realisierung dringend benötigter Schieneninfrastruktur ist, solange die verwendeten Grundstoffe wie Stahl und Zement noch nicht klimaneutral verfügbar sind, mit CO <sub>2</sub> -Emissionen verbunden.
Klimaresilienz der Schiene stärken	Die Schiene ist Teil der Kritischen Infrastruktur in Deutschland und muss angesichts der steigenden geopolitischen und klimabedingten Herausforderungen ihre Resilienz weiter steigern.
Fahrzeugseitige ETCS-Umrüstung unterstützen	An der Schnittstelle zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfordert die Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik des Schienennetzes auf den digitalen Standard ETCS auch die technische Umrüstung der Bestandsflotten mit entsprechenden On-Board-Units.

Elektrifizierung und alternative Antriebe voranbringen	Kein anderer Verkehrsträger setzt in so hohem Umfang erneuerbare Energien ein wie der Schienenverkehr.
Einzelwagenverkehr effektiv weiter fördern	Der Einzelwagenverkehr bietet vielen Kunden Zugang zum europäischen Schienengüterverkehr.
Digitale Automatische Kupplung (DAK) auf den Weg bringen	Die DAK ist Grundlage für den intelligenten Güterzug und für die Digitalisierung und Automatisierung im SGV.
ÖPNV-Finanzierung stärken und reformieren	Hohe Kostensteigerungen bei Energie, Material und Personal belasten die Verkehrsunternehmen.
Deutschland-Ticket absichern	Das Deutschland-Ticket hat die Nutzung des ÖPNV so einfach und flexibel gemacht wie nie zuvor.
Mobilität in der Fläche integriert und innovativ gestalten	Fahrgäste erwarten eine nahtlose Reisekette und gut aufeinander abgestimmte Verkehrsträger.
Anreize für den Schienenpersonenfernverkehr setzen	Der eigenwirtschaftliche Fernverkehr arbeitet seit Jahren konsequent am Ausbau des bundesweiten und internationalen Angebotes.
Entfernungspauschale sollte in eine einkommensunabhängige Mobilitätspauschale umgewandelt werden	Die Entfernungspauschale sollte in eine einkommensunabhängige Mobilitätspauschale umgewandelt werden
Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer	Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer: Die Sätze sollten im Jahresrhythmus erhöht werden
Beitritt zur internationalen Allianz für eine sozial gerechte Abgabe auf Privatjetflüge	Beitritt zur von Frankreich angeführten internationalen Allianz, um mit einer progressiven Ergänzung der Luftverkehrssteuer eine sozial gerechte Abgabe spezifisch auf Privatjetflüge einzuführen

Flottengrenzwerte sollten konsequent und ambitioniert eingesetzt werden	Flottengrenzwerte sind ein sehr wirksames Instrument zur Emissionsreduzierung und sollten daher nicht weiter aufgeweicht, sondern konsequent und ambitioniert eingesetzt werden
Tempolimit von z.B. 130 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen	In Erwägung gezogen werden sollte, ein Tempolimit von z.B. 130 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen einzuführen
Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen	Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen
Stärkung von ÖPNV und Radverkehr	Stärkung von ÖPNV und Radverkehr
Stärkung der Elektromobilität	Stärkung der Elektromobilität
Luftverkehr reformieren	Luftverkehr reformieren
Ausbau der Schieneninfrastruktur	Ausbau der Schieneninfrastruktur
Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen skalieren	Erneuerbare Kraftstoffe sind der schnellste und pragmatischste Hebel zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor, da sie unmittelbar wirken und hohe THG-Einsparungen ermöglichen.
Einsatz von Biokraftstoffen im Verkehrssektor	Die Klimaziele im Verkehrssektor sind ohne sofort wirksame Maßnahmen im bestehenden Fahrzeugbestand nicht erreichbar.
Keine Neuzulassungen für Verbrenner-Autos und LKW ab 2030	Keine Neuzulassungen für Verbrenner-Autos und LKW ab 2030
Tempolimit auf deutschen Autobahnen	Tempolimit auf deutschen Autobahnen
Job-Rad steuerlich fördern	Job-Rad steuerlich fördern

Kostenfreier Zugang zu ÖPNV	Für alle Bürgerinnen und Bürger kostenfreier Zugang zu den Angeboten des ÖPNV
Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs	Zentral sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie sozial ausgewogene Anreize für den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge.
Stärkung von Fuß- und Radverkehr	Zentral sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie sozial ausgewogene Anreize für den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge.
Sozial ausgewogene Anreize für den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge	Zentral sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie sozial ausgewogene Anreize für den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge.
Fördermaßnahmen wie eine Neuauflage von „sozial&mobil“ für die Elektrifizierung in der ambulanten Pflege	Fördermaßnahmen wie eine Neuauflage von „sozial&mobil“ für die Elektrifizierung in der ambulanten Pflege bieten dafür beste Voraussetzungen.
Verstetigung des Deutschlandtickets und eine natur- und klimaverträgliche Infrastrukturpolitik	Dauerhafte Maßnahmen wie die Verstetigung des Deutschlandtickets und eine natur- und klimaverträgliche Infrastrukturpolitik, die den Neubau von Straßen hinter die Ertüchtigung bestehender Infrastruktur stellt, sind notwendig.
Förderprogramme für Effizienz-Retrofits bestehender Schiffsflotten	Im Schifffahrtssektor müssen Förderprogramme für Effizienz-Retrofits bestehender Schiffsflotten konsequent weiterentwickelt werden, da diese kurzfristig substanzielle Emissionsminderungen ermöglichen.
Markthochlauf synthetischer, klimaneutraler Kraftstoffe für die Schifffahrt	Das Klimaschutzprogramm muss darüber hinaus den gezielten Markthochlauf synthetischer, klimaneutraler Kraftstoffe für die Schifffahrt absichern, da diese langfristig unverzichtbar für Klimaneutralität sind.
Anpassung der Quoten und Intervalle im Sauberen-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz	Anpassung der Quoten und Intervalle im Sauberen-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz sowie Anpassung der Förderung, um die Mehrkosten abzufedern.

Strukturen schaffen, die ein bidirektionales Laden von E-Autos ermöglichen	Strukturen schaffen, die ein bidirektionales Laden von E-Autos ermöglichen und vergüten, wenn dies zur Netzstabilität beiträgt.
Förderung von klimafreundlichen Fahrzeugen und Infrastruktur für die Freie Wohlfahrtspflege	Klimaschutzmaßnahmen wie die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten werden von Kostenträgern zudem häufig als unwirtschaftlich eingestuft, obwohl sie langfristig Kosten senken und Emissionen vermeiden.
Flächendeckende Tempolimits umsetzen	Flächendeckende Tempolimits (130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außerorts und konsequente 30 km/h innerorts)
ÖPNV ausbauen und absichern	ÖPNV ausbauen und absichern: Verlässliche Finanzierung, Mindeststandards für Takte und Qualität sowie gute Arbeitsbedingungen und Löhne im öffentlichen Verkehr
Mobilität bezahlbar machen	Mobilität bezahlbar machen: Deutschlandticket langfristig erhalten bundesweites Jugendticket ( $\leq 1$ Euro pro Tag), kostenfrei für ehrenamtlich Engagierte
Fuß- und Radverkehr stärken	Fuß- und Radverkehr mit einer sicheren Infrastruktur stärken: Die Schaffung einer starken und flächendeckenden barrierearmen Fuß- und Radinfrastruktur
Ländliche Räume fördern	Ländliche Räume gezielt fördern: Rechtliche Räume schaffen, um innovative und integrierte Mobilitätskonzepte zu erproben und lokal zu verstetigen
Klima-soziale Stadtentwicklung	Klima-soziale Stadtentwicklung: Verknappung und Verteuerung des Parkraums
Gezielte Impulse zur Steigerung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen	Für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist insbesondere der Absatz von batterieelektrischen Fahrzeugen entscheidend.
Flächenverfügbarkeit und Entbürokratisierung des Ladesäulenausbaus	Die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für den Aufbau von Ladepunkten ist weiterhin eine der größten Herausforderungen für Ladesäulenbetreiber.

Marktgetriebener Ausbau des Lkw-Ladenetzes	Auch im Lkw-Bereich nimmt der Ausbau von öffentlichen Ladepunkten mit hohen Ladeleistungen Fahrt auf, insbesondere dort, wo der Markt frei agieren kann.
Bidirektionales Laden	Bidirektionales Laden bietet aus Sicht des BDEW einen attraktiven Mehrwert und eine zusätzliche Flexibilitätsoption für das Energiesystem.
Weiterentwicklung des THG-Quotenhandels	Das Bundeskabinett hat am 10. Dezember 2025 den Entwurf für das Zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) auf den Weg gebracht.
Verkehrswende konsequent voranbringen	Auch für den Verkehrssektor ist ein verlässlicher Planungshorizont entscheidend.
Ausbau von Radwegen und Fahrradparken	Grundlage jeder erfolgreichen Radverkehrsförderung ist ein zusammenhängendes Netz von sicheren Radwegen (inklusive Radschnellwegen) für alle Typen beziehungsweise Altersgruppen von Radfahrenden insbesondere auch im ländlichen Raum.
Elektromobilitätsförderung auch für E-Bikes	Das E-Bike ist die größte Erfolgsgeschichte der Elektromobilität in Deutschland. Bisher wurden über 15 Million E-Bikes in Deutschland verkauft.
Betriebliche Mobilität mit dem Fahrrad stärken	Ein großer Teil der Personenmobilität besteht aus Pendelwegen zur Arbeit sowie betrieblichen Fahrten. Arbeitgeber können hier wichtige Anreize für die Fahrradnutzung geben.
Intermodalität von ÖPNV und Radverkehr stärken	Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) können gut verzahnt eine Alternative für viele Wege mit dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) dienen.
Gesetzliche Verankerung des Dienstradleasings	Das Erfolgsmodell Dienstradleasing durch eine gesetzliche Verankerung im Einkommensteuergesetz stärken sowie die günstige Besteuerung des geldwerten Vorteils (0,25 Prozent-Regel) über das Jahr 2030 hinaus verlängern.
Pauschalbesteuerung für Mobilitätsbudgets	Eine Pauschalbesteuerung für Mobilitätsbudgets von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

	<p>introduzieren, die gezielt für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote gelten.</p>
<p>Verstärkung und Ausweitung des Programms 'mobil gewinnt'</p>	<p>Das Programm 'mobil gewinnt' mit seinen Komponenten 'Initialförderung' und 'Breitenförderung' zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements von klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) verstärken, finanziell aufstocken und (mit geringerem Fördersatz) auf größere Unternehmen ausweiten.</p>
<p>Ausweitung der 25 Prozent-BAFA-Kaufprämie auf alle gewerblichen E-Bikes</p>	<p>Die 25 Prozent-BAFA-Kaufprämie für gewerbliche E-Lastenräder auf alle gewerblichen E-Bikes (Pedelec und S-Pedelec) ausweiten.</p>
<p>Neuregelung der StVO zur Freigabe von Radwegen außerorts für S-Pedelecs</p>	<p>Eine Neuregelung der StVO zur Freigabe von Radwegen außerorts für S-Pedelecs als ersten Schritt. Das würde – wie in der Schweiz und in Belgien – ein zentrales Nutzungshemmnis von S-Pedelecs beseitigen.</p>
<p>E-Bikes und E-Lastenräder als anrechnungsfähige saubere Fahrzeuge aufnehmen</p>	<p>E-Bikes (Pedelec und S-Pedelec) und E-Lastenräder als anrechnungsfähige saubere Fahrzeuge in das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz aufnehmen.</p>
<p>Bikesharing als ÖPNV-Angebot bundesweit in das Deutschlandticket integrieren</p>	<p>Bikesharing als ÖPNV-Angebot bundesweit in das Deutschlandticket als zubuchbare Option integrieren.</p>
<p>Einheitliches Ticket zur Fahrradmitnahme einführen</p>	<p>Das Deutschlandticket flankieren durch ein bundesweit einheitliches Ticket zur Fahrradmitnahme als Tagesticket für Tourismusbedarfe und als Monatsticket für Pendlerinnen und Pendler.</p>
<p>Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, Radverkehrs und Fußverkehrs</p>	<p>Der öffentliche Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr müssen Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr haben und im Fernverkehr der Bahnverkehr vor dem Flugverkehr.</p>
<p>Dauerhaftes und günstiges Deutschlandticket</p>	<p>Das Deutschlandticket ist eine nachweisliche Erfolgsgeschichte mit jährlichen Einsparungen von bis zu 6,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.</p>
<p>Tempolimit als Sofortmaßnahme</p>	<p>Ein allgemeines Tempolimit ist eine kostengünstige, sofort wirksame Maßnahme mit vielfachen Vorteilen.</p>

Verkehrsinfrastruktur neu ausrichten	Der BVWP (Bundesverkehrswegeplan) bevorzugt weiterhin den Neu- und Ausbau von Straßen trotz massiv gestiegener Kosten und hoher Umweltzerstörung.
Luftverkehrsteuer anheben	Eine Senkung der Luftverkehrsteuer ist daher kontraproduktiv, stattdessen sollte sie angehoben werden.
Verbot von Inlandsflügen	Deshalb empfehlen wir ein Verbot von Inlandsflügen nach dem Vorbild Frankreichs.
Sonderabgabe auf Business- und First-Class-Tickets	Auf Business- und First-Class-Tickets sollte eine Sonderabgabe erhoben werden.
Abbau von Subventionen für den Verkehr	Diesel wird trotz höheren Energie- und CO <sub>2</sub> -Gehalts niedriger besteuert als Benzin (Dieselprivileg). Dies verzerrt Kauf- und Nutzungsentscheidungen zulasten klimafreundlicher Antriebe und begünstigt insbesondere Haushalte und Unternehmen mit hohen Fahrleistungen.
Evaluierung der THG-Quotenhöhe	Die Höhe der THG-Quote sowie der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe sollten regelmäßig evaluiert und ggf. kurzfristig an die Notwendigkeit des Klimaschutzes sowie die Verfügbarkeit neuer Erfüllungsoptionen und die im Verkehr benötigte Energiemenge nach oben hin angepasst werden.
Erhöhung der Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe	Um den unverzichtbaren Klimaschutzbeitrag der markteingeführten erneuerbaren Erfüllungsoptionen zu sichern, müssen Biokraftstoffe in höheren Beimischungsanteilen eingesetzt werden können, z.B. als B10/B30 für Diesel oder E20 für Benzin.
Abschaffung der Benzin-Schutzsorte E5	Um die Treibhausgasemissionen durch fossile Energieträger im Verkehr in einem ersten Schritt weiter zu senken, sollte die Nutzung nachhaltiger Biokraftstoffe erhöht werden. Neben erhöhter Beimischungsanteile (B30, E20) sollte hierfür noch im Jahr 2026 die in der 10. BImSchV geregelte so genannte Schutzsortenregelung für Benzin entfallen.
Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung	Für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr ist es unabdingbar, der europäischen Fahrzeugindustrie neben der Effizienzsteigerung und emissionsarmen

	Antriebstechnologien weitere Optionen zur Einsparung von Treibhausgasemissionen zu ermöglichen. Daher sollte die Anrechnung emissionsarmer, nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe auf die CO <sub>2</sub> -Flottengrenzwerte für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Lkw zwingend möglich sein.
Einführung von E20 als Kraftstoffsorte	In einem zweiten Schritt sollte E20 perspektivisch als Kraftstoffsorte im europäischen Kraftstoffmarkt etabliert werden, sobald die Kraftstoff-Normung abgeschlossen und der unionsrechtliche Rahmen dafür (FQD) geschaffen wurde.
Anhebung der Obergrenze für die Anrechnung nachhaltiger Biokraftstoffe	Die Obergrenze für die Anrechnung nachhaltige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sollte kurzfristig auf das gemäß EU-Recht (RED III) zulässige Maß von derzeit 4,4 auf 5,8 Prozent (in Bezug auf die Energiemenge im Verkehr) angehoben werden.
Einführung einer neuen Fahrzeugklasse für erneuerbare Antriebe	Die angestrebte Änderung der derzeitigen Pkw-Flottenregulierung sollte die Einführung einer neuen Fahrzeugklasse für erneuerbare Antriebe vorsehen, die vollständig mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden
Anreizmechanismus für nachhaltige Kraftstoffe	Ein Anreizmechanismus für nachhaltige Kraftstoffe sollte unverzüglich und nicht erst 2035 greifen, um bestehende Produktionskapazitäten zu aktivieren und Planungssicherheit für neue Projekte zu schaffen
Flexibilisierung der nationalen Schutzsortenpflicht	Durch eine Änderung der 10. BImSchV könnte eine Flexibilisierung der Verpflichtung, Super E5 bzw. B7-Diesel als Benzin- bzw. Diesel-Schutzsorte anbieten zu müssen, erreicht werden
Ermäßigter Energiesteuersatz für erneuerbare Kraftstoffe	Die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe sollte national durch einen ermäßigten Energiesteuersatz auf diese Kraftstoffe angereizt werden
Anpassung der europäischen Kraftstoffregulierung	Wir plädieren dafür, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine ambitionierte Anpassung der bestehenden RED einsetzt

Nationale Kraftstoffstrategie	Gemeinsam mit der Wirtschaft sollte eine nationale wie europäische Kraftstoffstrategie aufgesetzt werden, die das Ziel hat, durch passende Rahmenbedingungen und begleitende Maßnahmen, nicht-fossilen Kraftstoffen möglichst schnell zur Marktdurchdringung zu verhelfen
Öffentlichkeitskampagne zum korrekten Reifendruck	Eine Öffentlichkeitskampagne zum korrekten Reifendruck bei Fahrzeugen starten
Anpassung der europäischen Lkw-Flottenregulierung	Diese Punkte sollten auch Eingang in die Anpassung der europäischen Lkw-Flottenregulierung finden
Ambitionierte Anpassung der RED	Wir plädieren dafür, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine ambitionierte Anpassung der bestehenden RED einsetzt
Ausbau der Lade- und H2-Tankinfrastruktur	Damit der Verkehr in Zukunft stärker zur Zielerreichung beiträgt, sind langfristige Weichenstellungen erforderlich. Generell gilt: Damit ambitionierte CO <sub>2</sub> -Reduktionsziele realisiert werden können, muss der Fokus z.B. im Verkehrssektor vor allem auf der europaweiten Lade- und H2-Tankinfrastruktur liegen, um einem schnellen Hochlauf der Elektromobilität gerecht zu werden.
Stärkung der Rolle von Plug-in-Hybriden	Neben batterieelektrischer Mobilität, die perspektivisch den größten Marktanteil ausmachen wird, muss die Rolle von Plug-in-Hybriden (PHEVs) gestärkt werden.
Stärkung der Wasserstoffmobilität	Daneben muss die Wasserstoffmobilität entscheidend gestärkt werden. Fahrzeuge mit Wasserstoffbrennstoffzelle und Wasserstoffmotor gelten sowohl in der CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch in der CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge als Null-Gramm-Fahrzeuge.
Stärkung der Rolle erneuerbarer Kraftstoffe	Auch die Rolle erneuerbarer Kraftstoffe muss gestärkt werden. Dazu zählt v. a. die Nutzung vorhandener EU-regulatorischer Spielräume, etwa bei der Obergrenze konventioneller

	Biokraftstoffe, um deren Beitrag zum Klimaschutz bestmöglich zu nutzen.
Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 3.0) zum verbindlichen effektiven Umsetzungskonzept	Konkretisierung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0.
Solide langfristige Planung und Finanzierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur	Investitionshochlauf: Signifikante Erhöhung der Mittel im Bundeshaushalt für den Radverkehr, insbesondere für das Sonderprogramm Stadt und Land, auf mindestens eine (Fahrrad)-Milliarde Euro pro Jahr.
Reform der Infrastrukturfinanzierung für den Radverkehr	Koordinierte Bedarfs- und Investitionsplanung zur bundesweiten Einrichtung durchgängig befahrbarer Radwegnetze und Definition eines bundesweiten Radzielnetzes für Alltag und Tourismus bis 2035.
Kapazitätsausbau Schieneninfrastruktur	Der Ausbau und die Erweiterung des Schienennetzes sind ein entscheidender Hebel, um die Verlagerung zusätzlicher Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu ermöglichen.
Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs	Ein weiterer wichtiger Hebel für die Verlagerung zusätzlicher Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, insbesondere gegenüber dem Straßenverkehr.
Stärkung der Elektromobilität auf der Schiene	Der Klima- und Energieeffizienzvorsprung des Schienenverkehrs gegenüber den anderen motorisierten Verkehrsträgern ist bereits im Status quo erheblich.
Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen	Gerade im Verkehrsbereich existieren zahlreiche umwelt- und klimaschädliche Subventionen, die erhebliche Kosten verursachen und Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr behindern.
Schaffung von Voraussetzungen für marktwirtschaftliche Einführung grenzüberschreitender Direktzüge	Es gilt Voraussetzungen für marktwirtschaftliche Einführung grenzüberschreitender Direktzüge insbes. auf vielbeflogenen Routen (bilateral, multilateral und auf EU-Ebene) zu schaffen.

Anrechnung Bahnstrom als Erfüllungsoption in THG-Quote	Anrechnung Bahnstrom als Erfüllungsoption in THG-Quote: Im Rahmen der RED III-Umsetzung sollte die Möglichkeit geprüft werden, künftig den Stromverbrauch im Schienenverkehr als Erfüllungsoption in die THG-Quote anzurechnen.
Der vorauslaufende, flächendeckende und bedarfsgerechte Aufbau von Lade- und H2-Tankinfrastrukturen ist notwendig	Der vorauslaufende, flächendeckende und bedarfsgerechte Aufbau von Lade- und H2-Tankinfrastrukturen ist notwendig.
Klare CO <sub>2</sub> -Preissignale über einen wirksamen Emissionshandel und eine CO <sub>2</sub> -orientierte Energiebesteuerung im Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßenverkehr sind erforderlich	Klare CO <sub>2</sub> -Preissignale über einen wirksamen Emissionshandel und eine CO <sub>2</sub> -orientierte Energiebesteuerung im Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßenverkehr sind erforderlich.
Gezielte Nachfrageanreize für den Fahrzeughochlauf sind notwendig	Gezielte Nachfrageanreize für den Fahrzeughochlauf sind notwendig.
Gezielte Programme für urbane und ländliche Räume, die nachhaltige Mobilitätsangebote fördern	Es braucht insgesamt gezielte Programme für urbane und ländliche Räume, die nachhaltige Mobilitätsangebote fördern
Mobilitätsbudget für Arbeitnehmerinnen und Unternehmen	beispielsweise ein Mobilitätsbudget für Arbeitnehmerinnen und Unternehmen
Neue Fahrradwege, Leasing- / Kaufangebote von E-Autos und E-Bikes und der Ausbau vom kommunalen ÖPNV	neue Fahrradwege, Leasing- / Kaufangebote von E-Autos und E-Bikes und der Ausbau vom kommunalen ÖPNV
Personalbedarf und bessere Arbeitsbedingungen im ÖPNV	Der ÖPNV ist zentral für Klimaschutz, Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Entwicklung des Landes
Ausbau und Finanzierung von ÖPNV & Schiene	Durch fehlende Finanzierung und Fachkräftemangel werden schon jetzt in großem Stil Angebote gestrichen
Hochlauf von E-Mobilität	Die Zukunft des Autos ist die Elektromobilität, das haben die Märkte längst entschieden

Sanierung statt Neubau von Autobahnen	Im BVWP geplante Projekte werden aufgrund von stark gestiegenen Baukosten deutlich teurer als ursprünglich geplant
Mehrwertsteuersenkung für Carsharing	Eine Mehrwertsteuersenkung würde zur konjunkturellen Belebung beitragen und zugleich multimodale Mobilität attraktiver machen.
E-Autokauf und Sharing parallel fördern	Die Kaufförderung sollte daher mit der Alternative begleitet werden, einen Gutschein für den Einstieg ins Carsharing zu erhalten.
Ladepunkte für öffentlich zugängliche E-Fahrzeuge fördern	Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sind bisher nicht in Bundesprogrammen förderfähig, weil sie nicht für die Allgemeinheit zugänglich sind.
Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs	Im Personenverkehr sind sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr die konsequente Elektrifizierung notwendig.
Absicherung klimaneutraler Logistik	Trotz günstiger Rahmenbedingungen, v. a. durch die Mautbefreiung, besteht weiterhin ein Wirtschaftlichkeitsdefizit bei einem Teil der Logistikunternehmen für die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe.
Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene	Jede Tonne, die von der Straße auf die Schiene verlagert wird, spart 85 Prozent der beim Transport emittierten Treibhausgase ein.
Effizienzverbesserung des intermodalen Marktdesigns	Effizienzverbesserung des intermodalen Marktdesigns
Trassenpreisreform	Trassenpreisreform mit Wirkung ab 2027: Zielpreis von maximal zwei Euro für einen Standard-Güterzug und langfristige Preisfestlegung analog zur Lkw-Maut
Kompensationen für Mehrkosten durch Umleitungen	Kompensationen für Mehrkosten durch Umleitungen über 50 Kilometer während den Korridorsanierungen (min. 16 Euro pro Mehrkilometer)
Förderung des SGV über die Finanzierung der Betriebskosten	Förderung des SGV über die Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr über den europäischen Beihilferahmen für Eisenbahnen

Anschubfinanzierung für Neuverkehre im Kombinierten Verkehr	Anschubfinanzierung für Neuverkehre im Kombinierten Verkehr
Abbau klimaschädlicher Subventionen und Begünstigungen im Straßengüterverkehr	Abbau klimaschädlicher Subventionen und Begünstigungen im Straßengüterverkehr (bspw. Dieselprivileg)
Kapazitätserweiterung der Infrastruktur	Kapazitätserweiterung der Infrastruktur
Umfassende Elektrifizierung	Umfassende Elektrifizierung, beschleunigte Umsetzung durch Verzicht auf NKVs und erweiterte Genehmigungsfreiheiten
Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs	Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
Verlängerung und Verbesserung der Gleisanschlussförderung	Verlängerung und Verbesserung der Gleisanschlussförderung
Elektronische Stellwerke (ESTW) erhöhen kurzfristig die Kapazität	Elektronische Stellwerke (ESTW) erhöhen kurzfristig die Kapazität
Beschleunigte Engpassbeseitigung	Beschleunigte Engpassbeseitigung
Verbessertes Baustellenmanagement	Verbessertes Baustellenmanagement
Digital gestütztes Kapazitätsmanagement	Digital gestütztes Kapazitätsmanagement ermöglicht eine effizientere Nutzung der Infrastruktur durch transparente und flexible Kapazitätsvergabe
Digitalisierung der Fahrplandisposition	Digitalisierung der Fahrplandisposition
Systematische Reduktion von Leerfahrten	Systematische Reduktion von Leerfahrten
Empfehlungen zur Geschwindigkeitsharmonisierung	Empfehlungen zur Geschwindigkeitsharmonisierung
Vereinfachung von Regeln zum Abbau von Hindernissen im grenzüberschreitenden SGV	Vereinfachung von Regeln u.a. zum Abbau von Hindernissen im grenzüberschreitenden SGV
Entflechtung von Netz und Betrieb und stärkere Ausrichtung der Schieneninfrastruktur auf das Gemeinwohl	Entflechtung von Netz und Betrieb und stärkere Ausrichtung der Schieneninfrastruktur auf das Gemeinwohl

Infrastrukturseitige Produktivitätserhöhung	Infrastrukturseitige Produktivitätserhöhung (stärkere Kundenorientierung)
Kostenlose Bereitstellung der Zuglaufregelung 'Grüne Funktion'	Kostenlose Bereitstellung der Zuglaufregelung 'Grüne Funktion'
Richtlinie Bundesprogramm Zukunft SGV	Richtlinie Bundesprogramm Zukunft SGV
Förderung dualer Antriebskonzepte	Förderung dualer Antriebskonzepte aus dem KTF
Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden elektronischen Frachtdokuments	Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden elektronischen Frachtdokuments
Modernisierung von Rangierloks anreizen	Modernisierung von Rangierloks anreizen
Verzicht auf Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen	Verzicht auf Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen. Investitionsmittel sollten auf den Erhalt bestehender Infrastruktur sowie auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs konzentriert werden.
Reform des Dienstwagenprivilegs	Reform des Dienstwagenprivilegs durch klimagerechte Staffelung des geldwerten Vorteils. Die steuerliche Behandlung sollte sich an der Klimawirkung der Fahrzeuge orientieren (effiziente Elektrofahrzeuge, größere Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor).
Reform der Entfernungspauschale	Reform der Entfernungspauschale. Die Entfernungspauschale sollte grundsätzlich auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beschränkt werden. Ausnahmen sollten nur bei objektiv nachgewiesener Nicht-Nutzbarkeit zulässig sein. Ergänzend sollten private Fahrgemeinschaften gezielt gefördert werden.
Einführung eines allgemeinen Tempolimits	Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts.
Weiterentwicklung innovativer Mobilitätskonzepte	Weiterentwicklung innovativer Mobilitätskonzepte, insbesondere durch den Einsatz autonomer Systeme im öffentlichen Personennahverkehr sowie durch die Förderung

	von Carsharing-Modellen als Ergänzung zum ÖPNV.
Dauerhafte Sicherung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs	Dauerhafte Sicherung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, einschließlich eines bundesweit gültigen sozial gestaffelten Seniorinnen- und Seniorentickets, des dauerhaften Erhalts des Deutschlandtickets sowie barrierefreier Angebote in Stadt und Land.
Abbau klimaschädlicher steuerlicher Sonderregelungen	Abbau klimaschädlicher steuerlicher Sonderregelungen, insbesondere die Streichung der Steuerbefreiung von Kerosin von der Energiesteuer.
Verlässliche Finanzierung für klimafreundliche Mobilität	Besonders wichtig ist eine verlässliche Finanzierung für ... klimafreundliche, alltagstaugliche und erschwingliche Mobilität
Ausbau und verlässliche Finanzierung des ÖPNV	der Ausbau und die verlässliche Finanzierung des ÖPNV
Sicheres Radwegenetz in urbanen und ländlichen Räumen	sowie ein sicheres Radwegenetz sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen
Voranbringen des Umstiegs auf Elektromobilität	ein konsequentes Voranbringen des Umstiegs auf Elektromobilität
Gezielte Förderung kleiner, günstiger E-Autos	unter vorrangiger gezielter Förderung kleiner, günstiger E-Autos
Ausbau der Ladeinfrastruktur	Ausbau der Ladeinfrastruktur (insbesondere auch in ländlichen Räumen)
Abbau der Steuervorteile für Verbrenner	und Abbau der Steuervorteile für Verbrenner
Verbesserung der Nutzungsbedingungen für S-Pedelecs	Angesichts der Dringlichkeit auch – oder gerade – im Verkehrssektor den CO <sub>2</sub> -Ausstoß zu senken, plädiere ich für eine Verbesserung der Nutzungsbedingungen für S-Pedelecs
Anpassung rechtlicher Voraussetzungen für S-Pedelecs	Mit voraussichtlich lediglich einigen Sätzen zu muskelkraft/pedal-elektrischen Fahrzeugen in der StVO und ggf. anderen Bestimmungen könnte ohne aufwendige Investitionen zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden

Erlaubnis für S-Pedelecs auf Radwegen	Konkret würde ich vorschlagen, dass vor allem Außerorts das Befahren von Radinfrastruktur (wie für Mofas) grundsätzlich erlaubt ist, falls erforderlich kann dies durch Behörden beschränkt werden
Pilotprojekt für S-Pedelecs	Denkbar wäre, solche Änderungen pragmatisch wie in Dänemark erst mal als Pilotprojekt laufen zu lassen und bei Bedarf Änderungen vorzunehmen
Verbesserung der Nutzungsbedingungen für S-Pedelecs	Angesichts der Dringlichkeit auch – oder gerade – im Verkehrssektor den CO <sub>2</sub> -Ausstoß zu senken, plädiere ich für eine Verbesserung der Nutzungsbedingungen für S-Pedelecs, dann könnten sie ihr nicht unerhebliches Potenzial als Beitrag zur Verkehrswende entfalten.
Anpassung rechtlicher Voraussetzungen für S-Pedelecs	Um die Attraktivität dieses Verkehrsmittels zu erhöhen, sollte unter anderem „Mehr Sicherheit für S-Pedelec-Nutzende“, besonders außerorts (!), baldmöglichst mit Entschlossenheit angegangen werden.
Erlaubnis für S-Pedelecs auf Radwegen	Konkret würde ich vorschlagen, dass vor allem Außerorts das Befahren von Radinfrastruktur (wie für Mofas) grundsätzlich erlaubt ist, falls erforderlich kann dies durch Behörden beschränkt werden.
Sofortige Umsetzung von Tempolimits	Sofortige Umsetzung von Tempolimits (low-hanging-fruits)
Förderung des Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs	Förderung des Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie Verlagerung von Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr
Ausbau des Radwegenetzes	Ausbau des Radwegenetzes
Abschaffung von Privilegien für fossile Mobilität	Abschaffung von Privilegien für fossile Mobilität
Umsetzung des Prinzips 'Erhalt vor Ausbau' im Bundesverkehrswegeplan	Umsetzung des Prinzips 'Erhalt vor Ausbau' im Bundesverkehrswegeplan (s. Koalitionsvertrag)
E-Mobilität stärken	rasche Umsetzung der geplanten E-Auto Kaufprämie für kleine und mittlere Einkommen, steuerliche Entlastungen für Ladestrom und Schaffung der energiemarktlichen Voraussetzungen für bidirektionales Laden

Schienengüterverkehr stärken	Erarbeitung eines tragfähigen, durchfinanzierten Konzepts zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Einzelwagenverkehr und Kombiniertem Verkehr
Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen	Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen
Stärkung von ÖPNV und Radverkehr	Stärkung von ÖPNV und Radverkehr
Stärkung der Elektromobilität	Stärkung der Elektromobilität
Luftverkehr reformieren	Luftverkehr reformieren
Ausbau der Schieneninfrastruktur	Ausbau der Schieneninfrastruktur
Förderung von Elektromobilität im Verkehr	Die Umstellung auf Elektromobilität für den Transport von Patientinnen und Patienten und medizinischen Gütern sowie der Ausbau von Programmen für Jobtickets, Jobfahräder und Carsharing für Gesundheitseinrichtungen könnten Emissionen im Gesundheitssektor erheblich reduzieren.
Förderung der E-Mobilität, Ladeinfrastruktur	Förderung der E-Mobilität, Ladeinfrastruktur

Güterfernverkehr auf die Schiene	Güterfernverkehr auf die Schiene
Kompensationsmaßnahme für Preiserhöhung des Deutschlandtickets	Wenn mit Bezug auf das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung 2023 z.B. der Preis des Deutschlandtickets erhöht wird, dann kann die Maßnahme „Deutschlandticket“ ihre ursprünglich intendierte Minderungswirkung kaum erzielen. Insofern kann und muss unmittelbar mit dem Beschluss der Preiserhöhung eine Kompensationsmaßnahme auf den Weg gebracht werden.
Transformation des Verkehrssektors und ein neues Mobilitätsgesetz	Ich fordere eine umfassende Transformation des Verkehrssektors und ein neues Mobilitätsgesetz, dass den Anforderungen einer sich wandelnden Welt anpassen kann
Förderung alternativer Antriebe und Ladeinfrastruktur	Es gibt Programme zur Förderung von E-Bussen und Ladeinfrastruktur
Priorisierung des Schienen- und ÖPNV-Ausbaus	Parallel wird stark in die Schiene und den öffentlichen Nahverkehr investiert, um klimafreundlichere Alternativen zu schaffen
Generalüberprüfung von Autobahnprojekten	Vor allen Dingen, wenn kein einziges Autobahn-Projekt im von 2016 aufgeführten BVWP generalüberprüft wird
Fokus auf Digitalisierung und Effizienz im Verkehrssektor	Digitale Baustellenmanagementsysteme und intelligente Verkehrslenkung sollen Emissionen reduzieren
Finanzierung des ÖPNV-Angebots und des weiteren ÖPNV-Ausbaus	Ausreichende und langfristig verlässliche Finanzierung des ÖPNV-Angebots und des weiteren ÖPNV-Ausbaus.
Festhalten an der Endfrist 2035 für die Neuzulassung von Verbrennerautos	Festhalten an der Endfrist 2035 für die Neuzulassung von Verbrennerautos ohne neue Ausnahmen.
Einführung des Tempolimits 130 km/h auf Schnellstraßen und Autobahnen	Einführung des Tempolimits 130 km/h auf Schnellstraßen und Autobahnen.
Begrenzung des Neubaus von Bundesfernstraßen und Autobahnen	Die Erweiterung (Neubau) von Bundesfernstraßen und Autobahnen sollte zugunsten der Erweiterung und Sanierung des bisherigen Straßennetzes begrenzt werden.

Ausbau von schienengebundenen Netzen	Im Gegenzug sollten schienengebundene Netze ausgebaut werden.
Verpflichtung zur Bepflanzung von Straßen- und Bahnstreckenrändern mit klimaresilienten Baumarten	Verpflichtung zur Bepflanzung der Ränder von Straßen und Bahnstrecken mit klimaresilienten Baumarten (Feinstaubbindung, CO <sub>2</sub> -Abbau).
Infrastrukturförderung als Schlüssel für nachhaltige Mobilität	Die DIHK befürwortet verkehrspolitische Maßnahmen, die den Aufbau einer leistungsfähigen und deutschlandweit flächendeckenden Ladeinfrastruktur vorantreiben.
Verkehrswende konsequent vorantreiben	Massiver Fokus auf den raschen Ausbau von Ladeinfrastruktur, schnellen Ersatz fossiler Fahrzeuge, Förderung emissionsfreier Logistik und ÖPNV-Netze.
Preisstabilisierung des Deutschlandtickets	Die Preisstabilität des Deutschlandtickets führt zu einer Planbarkeit bei Einzelpersonen wie Institutionen, die das Deutschlandticket als eine Art Job-Ticket unterstützen.
Förderung von autoarmen und autofreien Innenstädten	Es sollten Anreize und Förderungen von Umbauten/ Neuregelung von Verkehrsbereichen geben, um Emissionen aus dem Verkehr zu senken und den ÖPNV zu stärken.
Streichen der Pendlerpauschale	Die bestehende Pendlerpauschale wird abgeschafft oder grundlegend reformiert und z.B. durch ein soziales Mobilitätsgeld ersetzt.
Maßnahmen in der Seefahrt für Klimaschutz	Neben dem internationalen Luftverkehr spielt die Seefahrt zur Erreichung der Klimaneutralität eine entscheidende Rolle.
Verzicht auf Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen	Verzicht auf Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen. Investitionsmittel sollten auf den Erhalt bestehender Infrastruktur sowie

	auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs konzentriert werden.
Reform des Dienstwagenprivilegs	Reform des Dienstwagenprivilegs durch klimagerechte Staffelung des geldwerten Vorteils.
Einführung eines allgemeinen Tempolimits	Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts.
Verkehrswende konsequent vorantreiben	Massiver Fokus auf den raschen Ausbau von Ladeinfrastruktur, schnellen Ersatz fossiler Fahrzeuge, Förderung emissionsfreier Logistik und ÖPNV-Netze.
Preisstabilisierung des Deutschlandtickets	Die Preisstabilität des Deutschlandtickets führt zu einer Planbarkeit bei Einzelpersonen wie Institutionen, die das Deutschlandticket als eine Art Job-Ticket unterstützen.
Förderung von autoarmen und autofreien Innenstädten	Es sollten Anreize und Förderungen von Umbauten/ Neuregelung von Verkehrsbereichen geben, um Emissionen aus dem Verkehr zu senken und den ÖPNV zu stärken.
Streichen der Pendlerpauschale	Die bestehende Pendlerpauschale wird abgeschafft oder grundlegend reformiert und z.B. durch ein soziales Mobilitätsgeld ersetzt.
Dienstwagenprivileg abschaffen	Das Dienstwagenprivileg für Autos mit Verbrennungsmotor sollte abgeschafft werden (oder zumindest deutliche Erhöhung der Besteuerung, z.B. von 1 Prozent des Listenpreises auf 2-3 Prozent).
Einführung einer LKW-Mautbefreiung bei Nutzung erneuerbarer nachhaltiger alternativer Kraftstoffe wie Bio-CNG und Bio-LNG	Einführung einer LKW-Mautbefreiung bei Nutzung erneuerbarer nachhaltiger alternativer Kraftstoffe wie Bio-CNG und Bio-LNG (analog zur Mautprivilegierung für elektrisch betriebene LKW)
Einführung einer ambitionierten THG-Minderungsverpflichtung für Inverkehrbringer von Kraftstoffen im Flug- und Schiffsverkehr	Einführung einer ambitionierten THG-Minderungsverpflichtung für Inverkehrbringer von Kraftstoffen im Flug- und Schiffsverkehr

Unterstützung der Modernisierung und klimaschonenden Umrüstung von Busflotten im ÖPNV durch Förderung von Bussen, die zu 100 Prozent Bio-CNG bzw. Bio-LNG als klimaneutrale nachhaltige Kraftstoffe nutzen	Unterstützung der Modernisierung und klimaschonenden Umrüstung von Busflotten im ÖPNV durch Förderung von Bussen, die zu 100 Prozent Bio-CNG bzw. Bio-LNG als klimaneutrale nachhaltige Kraftstoffe nutzen
Wiedereinführung einer Förderrichtlinie für CO <sub>2</sub> -arme Lkw, die mit erneuerbaren Kraftstoffen, wie Bio-CNG und Bio-LNG bzw. biogenen Wasserstoff betrieben werden	Wiedereinführung einer Förderrichtlinie für CO <sub>2</sub> -arme Lkw, die mit erneuerbaren Kraftstoffen, wie Bio-CNG und Bio-LNG bzw. biogenen Wasserstoff betrieben werden
Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe ausbauen - Förderung des Ausbaus der Bio-CNG- und Bio-LNG-Tankstelleninfrastruktur sowie über Investitionszuschüsse bzw. langfristige zinsgünstige Finanzierungen über KfW-Programme	Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe ausbauen - Förderung des Ausbaus der Bio-CNG- und Bio-LNG-Tankstelleninfrastruktur sowie über Investitionszuschüsse bzw. langfristige zinsgünstige Finanzierungen über KfW-Programme
CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung auf EU-Ebene novellieren – Einführung des Well-to-Wheel-Ansatzes, der sämtliche Emissionen der Antriebstechnologie also auch die Vorkettenemissionen berücksichtigt	CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung auf EU-Ebene novellieren – Einführung des Well-to-Wheel-Ansatzes, der sämtliche Emissionen der Antriebstechnologie also auch die Vorkettenemissionen berücksichtigt
Förderung von E-Lkw und Ladeinfrastruktur	E-Lkw-Hochlauf durch Ladeinfrastruktur an Autobahnen/Logistiknoten plus wirksame Anreize
Reform der Trassenpreise im Schienenverkehr	Deutsche Trassenpreise sind im europäischen Vergleich besonders hoch und damit ein Wettbewerbsnachteil für die Schiene.
Förderung der E-Mobilität und Ladeinfrastruktur	Bei der E-Mobilität und Ladeinfrastrukturen besteht punktuell weiter Förderbedarf, insbesondere bei öffentlicher Schnellladeinfrastruktur und Ladeinfrastruktur für E-Lkw.
Reform der Kfz-Steuer für Pkw-Neuzulassungen	Reform der Kfz-Steuer für Pkw-Neuzulassungen (Baustein 1): die Wirkung der Kfz-Steuer zur Antriebswende kann und muss erheblich erhöht werden.

Schrittweiser Abbau klimaschädlicher Subventionen	Schrittweiser Abbau klimaschädlicher Subventionen (Baustein 3): Gerade im Verkehrsbereich werden gleichzeitig klimafreundliche und klimaschädliche Antriebe und Verkehrsarten subventioniert.
Sozialverträgliche Flankierung des Emissionshandels	Sozialverträgliche Flankierung des Emissionshandels zur Abfederung höherer CO <sub>2</sub> -Preise (Baustein 4).
Stärkung des ÖPNV durch erhöhte Regionalisierungsmittel	Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV insbesondere über erhöhte sowie auch langfristig gesicherte Regionalisierungsmittel pragmatisch machbar.
Tempolimit auf Autobahnen und innerorts	Auf Bundesebene sind dies neben einem Tempolimit auf Autobahnen und innerorts, ein CO <sub>2</sub> -Preis zu Marktpreisen sowie ein Bonus-Malus-System für Elektromobilität.
CO <sub>2</sub> -Preis zu Marktpreisen	Auf Bundesebene sind dies neben einem Tempolimit auf Autobahnen und innerorts, ein CO <sub>2</sub> -Preis zu Marktpreisen sowie ein Bonus-Malus-System für Elektromobilität.
Bonus-Malus-System für Elektromobilität	Auf Bundesebene sind dies neben einem Tempolimit auf Autobahnen und innerorts, ein CO <sub>2</sub> -Preis zu Marktpreisen sowie ein Bonus-Malus-System für Elektromobilität.
Ausbau des Schienenverkehrs	Auf Landesebene sind dies ein Ausbau des Schienenverkehrs, Lkw-Tank-/Ladeinfrastrukturausbau sowie konkrete Rahmenbedingungen für Parkgebühren.
Lkw-Tank- / Ladeinfrastrukturausbau	Auf Landesebene sind dies ein Ausbau des Schienenverkehrs, Lkw-Tank- / Ladeinfrastrukturausbau sowie konkrete Rahmenbedingungen für Parkgebühren.
Parkraummanagement	Auf kommunaler Ebene sind dies Parkraummanagement, der in Baden-Württemberg geschaffene Mobilitätspass bzw. eine Mobilitätsgarantie, Ausbau von Rad- und Schienenverkehr sowie Nullemissionszonen.
Mobilitätspass bzw. Mobilitätsgarantie	Auf kommunaler Ebene sind dies Parkraummanagement, der in Baden-Württemberg geschaffene Mobilitätspass bzw. eine Mobilitätsgarantie, Ausbau von Rad- und Schienenverkehr sowie Nullemissionszonen.

Ausbau von Rad- und Schienenverkehr	Auf kommunaler Ebene sind dies Parkraummanagement, der in Baden-Württemberg geschaffene Mobilitätspass bzw. eine Mobilitätsgarantie, Ausbau von Rad- und Schienenverkehr sowie Nullemissionszonen.
Nullemissionszonen	Auf kommunaler Ebene sind dies Parkraummanagement, der in Baden-Württemberg geschaffene Mobilitätspass bzw. eine Mobilitätsgarantie, Ausbau von Rad- und Schienenverkehr sowie Nullemissionszonen.
Förderung des Radverkehrs durch konsequente Maßnahmen	Die Förderung des Radverkehrs sollte demnach als ein zentraler Hebel zur Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung deutlich gestärkt werden.
Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur	Ausbau bzw. Aufbau eines zusammenhängenden, sicheren und einladenden Radwegenetzes für alle Alters- und Nutzergruppen – in Städten ebenso wie im ländlichen Raum
Effiziente Verknüpfung von Radverkehr mit dem ÖPNV	Effiziente Verknüpfung von Radverkehr mit dem ÖPNV, bspw. durch sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen u. Knotenpunkten
Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr	Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr auf mindestens eine Milliarde Euro pro Jahr u. langfristige Verstetigung des Sonderprogramms Stadt und Land
Nationalen Radverkehrsplan 3.0 erstellen	Nationalen Radverkehrsplan 3.0 mit einem verbindlichen Aktions- und Umsetzungsplan hinterlegen
E-Bikes in die Elektromobilitätsförderung einbeziehen	Das Klimaschutzprogramm sollte E-Bikes systematisch in die Elektromobilitätsförderung einbeziehen und den Zugang insbesondere für einkommensschwächere Haushalte verbessern.
Tempolimit auf Autobahnen von 100 km/h sowie 80 km/h außerorts	Durch ein Tempolimit auf Autobahnen von 100 km/h sowie 80 km/h außerorts können rund 11,7 Millionen Tonnen CO <sub>2</sub> jährlich eingespart werden.
Regelwerk 'E Klima 2022' als Stand der Technik für klimaverträgliche Verkehrsplanung	Ich schlage vor, das Regelwerk 'E Klima 2022' (FGSV-Verlag, FGSV 990) als 'Stand der

	Technik' für klimaverträgliche Verkehrsplanung zu verankern.
Tempolimit 100-120 km/h auf Autobahnen, 70-80 km/h auf Landstraßen	Tempolimit 100-120 km/h auf Autobahnen, 70-80 km/h auf Landstraßen;
Abbau von Vergünstigungen mit Fehlanreizen	Abbau von Vergünstigungen mit Fehlanreizen
Mobilitätsmanagement als Schlüsselfaktor für nachhaltige Verkehrsentwicklung	Mobilitätsmanagement als Schlüsselfaktor für nachhaltige Verkehrsentwicklung, das Pull- und Push-Maßnahmen intelligent verknüpft und konkret kommuniziert, ist nicht nur zu fördern, sondern verbindlich flächenhaft für Standorte und Quartiere sowie Kommunen und Regionen einzuführen;
ÖPNV-Maßnahmen, die ohne große Infrastrukturprojekte auskommen	ÖPNV-Maßnahmen, die ohne große Infrastrukturprojekte auskommen;
Sharing-Strukturen, die freie Kapazitäten nutzen	Sharing-Strukturen, die freie Kapazitäten nutzen: Firmenflotten, Mitfahren, privates Sharing
Prozess-Beschleunigungen ohne Rechteeinbau	Prozess-Beschleunigungen ohne Rechteeinbau
Verkehrsmodelle für Prognosen und Regeln für Projektbewertungen müssen den Klimaschutz einbeziehen	Verkehrsmodelle für Prognosen und Regeln für Projektbewertungen müssen den Klimaschutz und den politischen Rahmen ausreichend einbeziehen.
Nachhaltiges Mobilitäts-Management ist flächenhaft einzuführen	Nachhaltiges Mobilitäts-Management ist flächenhaft einzuführen, ggfs. als gesetzliche Pflicht für große Entwicklungsgebiete, Standorte und Quartiere mit konkreten Nachhaltigkeitszielen.
Regionale 'Raumbörsen' zur Verkehrsvermeidung und besseren Raumnutzung	Eine besondere Maßnahme zur Verkehrsvermeidung und besseren Raumnutzung können regionale „Raumbörsen“ sein, die Private wie Firmen beim Umzug an günstigere Standorte und bei der Aktivierung ungenutzter Räumlichkeiten unterstützen.
Antriebswende im Straßenverkehr	Dass der Antriebswechsel zentrale Bedeutung für die CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr hat, bekommt.

Missbrauch von E-Fuels und Hybridfahrzeugen vermeiden	Zerreden des E-Antriebs durch die Debatte um E-Fuels und Hybridfahrzeuge -damit wesentliche Gefährdung der Klimaziele im Verkehrssektor (und negative Folgen für die Autoindustrie);
Förderung von E-Fahrzeugen und deren Infrastruktur	Aber auch der E-Antrieb ohne Wenn und Aber umgesetzt werden, nicht durch diffuse Hoffnungen auf E-Fuels und eine zweifelhafte Anerkennung von Hybride behindert werden.
Trassen- und Stationspreise im Bahnnetz sind grundsätzlich an Grenzkosten zu orientieren	Trassen- und Stationspreise im Bahnnetz sind grundsätzlich an Grenzkosten zu orientieren, weil nur das volkswirtschaftlich eine optimale Netznutzung ermöglicht.
ÖPNV-Qualität ist als Grundlage für Förderprogramme und öffentliche Finanzierung zu definieren	ÖPNV-Qualität ist als Grundlage für Förderprogramme und öffentliche Finanzierung zu definieren, um eine ernsthafte Alternative zum Privatauto zu schaffen und eine gute Mobilität für Haushalte ohne Auto (Teilhabe) zu sichern.
Bedarfsverkehr gilt als wesentliches Element eines flächendeckenden ÖPNV	Bedarfsverkehr gilt als wesentliches Element eines flächendeckenden ÖPNV und kommt in vielen Förderprogrammen vor.
Deutschland-Ticket ist ein wesentliches Instrument zum Umstieg auf den ÖPNV	Das Deutschland-Ticket ist ein wesentliches Instrument zum Umstieg auf den ÖPNV, wobei die Einfachheit der entscheidende Faktor ist.
Förderung von Fahrrad- und Fußverkehr	Förderung von Fahrrad- und Fußverkehr
Carsharing und Angebote für Mitfahrgelegenheiten fördern	Carsharing und Angebote für Mitfahrgelegenheiten fördern
Tele-Arbeit und Home-Office fördern	Tele-Arbeit und Home-Office fördern
Logistikoptimierung und Elektrifizierung fördern	Logistikoptimierung und Elektrifizierung fördern
Verlagerung auf die Schiene unterstützen	Verlagerung auf die Schiene unterstützen
Parken und Stellflächen für PKWs und Wohnmobile im öffentlichen	Parken und Stellflächen für PKWs und Wohnmobile im öffentlichen Raum begrenzen und kostenpflichtig gestalten

Raum begrenzen und kostenpflichtig gestalten	
Einschränkung der Nutzung privater PKWs im städtischen Bereich	Einschränkung der Nutzung privater PKWs im städtischen Bereich
Beschränkung der Zulassungszahlen für neue PKWs und Wohnmobile	Beschränkung der Zulassungszahlen für neue PKWs und Wohnmobile
Fuß- und Radverkehr fördern	Fuß- und Radverkehr fördern
Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs	Massiver Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs
Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schüler, Azubis und Studierende sowie für Bürgergeld-Empfänger und Geringverdiener	Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schüler, Azubis und Studierende sowie für Bürgergeld-Empfänger und Geringverdiener
Förderung von Elektromobilität und alternativen Antrieben	Förderung von Elektromobilität und alternativen Antrieben
Ausbau der Ladeinfrastruktur	Ausbau der Ladeinfrastruktur
Subventionen für E-Fahrzeuge	Subventionen für E-Fahrzeuge
Förderung von Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeugen	Förderung von Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeugen
Vereinheitlichung der Akkus	Vereinheitlichung der Akkus (einfacher Akkutauch statt langwieriges Laden)
Vereinheitlichung der Ladeanschluss-Buchsen / Kabel	Vereinheitlichung der Ladeanschluss-Buchsen / Kabel (Herstellerunabhängiges Laden)
Neue PKW, Motorräder und -Roller, Wohnmobile, Lieferwagen, Busse und LKW usw. konsequent nur noch mit E-Antrieb zulassen	Neue PKW, Motorräder und -Roller, Wohnmobile, Lieferwagen, Busse und LKW usw. konsequent nur noch mit E-Antrieb zulassen

Tempolimits konsequent einführen / umsetzen	Tempolimits konsequent einführen / umsetzen
Keine neuen Straßen und Autobahnen bauen	keine neuen Straßen und Autobahnen bauen, schon gar nicht wenn dafür ökologisch wertvolle oder landwirtschaftlich nutzbare Flächen zerstört würden
Grundsätzliche Regel: Bahnfahren muss günstiger sein	Grundsätzliche Regel: Bahnfahren muss günstiger sein (innerdeutsch und -europäisch)
Flugverkehr verteuern	Flugverkehr verteuern: Aussetzung der Kerosinsteuer aufheben ggfs. deutlich erhöhen
CO <sub>2</sub> -Bepreisung für Fluggäste	CO <sub>2</sub> -Bepreisung für Fluggäste entsprechend der Klimaauswirkungen
Abgaben für Flugverkehr	Abgaben, z.B. Start- und Lande-Gebühren entsprechend der Klimaauswirkungen gestalten: je klimaschädlicher, desto teurer
Keine neuen Flughäfen oder Erweiterungen von bestehenden Flughäfen	Keine neuen Flughäfen oder Erweiterungen von bestehenden Flughäfen
Investitionen in klimafreundliche Alternativen für Schiffsverkehr und Kreuzfahrten	Investitionen in klimafreundliche Alternativen (z.B. nachhaltige Kraftstoffe, Wasserstoff etc.) fördern
CO <sub>2</sub> -Steuer für Kreuzfahrten	CO <sub>2</sub> -Steuer für Kreuzfahrten entsprechend ihrer Klimaauswirkungen
Neue Freizeit-Schiffe und Boote nur noch mit E-Antrieb zulassen	Neue Freizeit-Schiffe und Boote (Motorboote und Yachten) nur noch mit E-Antrieb zulassen
Intensivierung und Verstetigung des Förderprogramms 'mobil gewinnt'	Intensivierung und Verstetigung des Förderprogramms 'mobil gewinnt'.
Erweiterung des Förderprogramms um den Aspekt der strategischen und koordinierten Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Betrieben	Erweiterung des Förderprogramms um den Aspekt der strategischen und koordinierten Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Betrieben.
Finanzielle Förderung des Bundes von Maßnahmen des Kommunalen und Schulischen Mobilitätsmanagements	Finanzielle Förderung des Bundes von Maßnahmen des Kommunalen und Schulischen Mobilitätsmanagements

Förderung von Vernetzung, Austausch und Koordination zwischen relevanten Akteur*innen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zum Thema Mobilitätsmanagement	Förderung von Vernetzung, Austausch und Koordination zwischen relevanten Akteur*innen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zum Thema Mobilitätsmanagement
Erweiterung des Förderprogramms Nachhaltige Mobilitätslösungen für urbane und ländliche Räume um Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	Erweiterung des Förderprogramms Nachhaltige Mobilitätslösungen für urbane und ländliche Räume um Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
Verpflichtung zur Integration von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei allen durch den Bund geförderten Infrastrukturprojekten	Verpflichtung zur Integration von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei allen durch den Bund geförderten Infrastrukturprojekten
Abbau von Fehlanreizen zur Pkw-Nutzung	Abbau von Fehlanreizen zur Pkw-Nutzung (z. B. Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg)
Vereinfachung der steuerlichen Behandlung von Mobilitätsbudgets	Vereinfachung der steuerlichen Behandlung von Mobilitätsbudgets
Systematische Einbindung von Mobilitätsmanagement bei großen Infrastruktur- und Transformationsvorhaben	Systematische Einbindung von Mobilitätsmanagement bei großen Infrastruktur- und Transformationsvorhaben
Gesetzliche Verpflichtung für Kommunen ab einer bestimmten Größe zur Etablierung von Mobilitätsmanagement	Gesetzliche Verpflichtung für Kommunen ab einer bestimmten Größe zur Etablierung von Mobilitätsmanagement
Gesetzliche Verpflichtung zur Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement für Unternehmensstandorte mit mehr als 500/1000 Mitarbeitenden	Gesetzliche Verpflichtung zur Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement für Unternehmensstandorte mit mehr als 500/1000 Mitarbeitenden
Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen	Der ADAC empfiehlt, den Bericht des EKMI und die darin genannten Maßnahmen zu prüfen, an welchen Stellen noch wirksam THG-Minderungen im Verkehrsbereich erzielt werden können, ohne gleichzeitig die Akzeptanz der Verbraucher zu gefährden.

Entlastende Flankierungsmaßnahmen für Verbraucher	Entlastende Flankierungsmaßnahmen sind entscheidend, um die Zunahme der Gesamtbelastung für Verbraucher bei steigenden CO <sub>2</sub> -Preisen zu vermeiden.
Förderung von Elektromobilität	Eine weitere Maßnahme ist die zügige Umsetzung des angekündigten Förderprogramms für Elektromobilität, welches sich insbesondere an Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen richtet.
Ausbau von Ladeinfrastruktur	Der Ausbau von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern sollte gefördert werden.
Ausbau des Straßen- und Schienennetzes	Der Aus-, Neu- und Umbau des Straßen- und Schienennetzes muss stärker an dem Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse ausgerichtet werden.
Stärkung des ÖPNV	Für die hohen Kosten der Mobilitätswende und für den weiteren klimagerechten Ausbau des ÖPNV in der Fläche bedarf es in Ergänzung der Finanzmittel der Länder dringend einer weiteren und deutlichen Anhebung und Verstetigung der Regionalisierungsmittel.
Ausbau von Lade- und Wasserstoffinfrastrukturen	Für das ambitionierte Ziel der Klimaneutralität ist gerade in der Fläche der Ausbau von Lade- und Wasserstoffinfrastrukturen, die mit vor Ort erzeugten erneuerbaren Energien zu regionalen Energiekreisläufen gekoppelt werden können, voranzutreiben.
Förderung von Carsharing-Projekten	Auch gibt es auf dem Land bisher kaum Carsharing-Projekte.
Bundesprogramm für durchgängige Radwegenetze	Ein Bundesprogramm für durchgängige Radwegenetze, Radschnellwege zwischen Kommunen und sichere Abstellanlagen würde den Menschen die Nutzung ihres Fahrrads erleichtern.
Förderung von Fußgängerfreundlichen Stadtumbauten	Weiterhin könnte man fußgängerfreundliche Stadtumbauten fördern.
Priorisierung des Umweltverbunds	Es braucht eine klare Priorisierung des Umweltverbunds, weniger Autoverkehr und mehr Aufenthaltsqualität in den Städten.

Klimaschädliche Subventionen abbauen	Staatliche Subventionen müssen systematisch auf ihre Klima-, Verkehrs- und Sozialwirkungen überprüft und konsequent umgesteuert werden.
Bonus-Malus-System bei der Kfz-Steuer einführen	Die bestehende Kfz-Steuer entfaltet kaum Lenkungswirkung, da ihre CO <sub>2</sub> -Komponente zu schwach ist.
Verbrenner-Aus bereits 2030 national umsetzen	Das auf EU-Ebene beschlossene Ende der Neuzulassung von Verbrenner-Pkw ab 2035 kommt für die Einhaltung der deutschen und europäischen Klimaziele zu spät.
Mit der Treibhausgasminderungsquote die Elektrifizierung voranbringen und biogene Kraftstoffe begrenzen	Die Treibhausgasminderungsquote muss konsequent zu einem Instrument zur Förderung der Elektromobilität weiterentwickelt werden.
Fahrleistungsbasierte Pkw-Maut	Eine fahrleistungsbasierte Pkw-Maut auf allen Straßen könnte die jährliche Pkw-Fahrleistung um rund 15 Prozent senken und dadurch erhebliche CO <sub>2</sub> -Minderungen erzielen kann.
Busflotten vollständig elektrifizieren	Der Einsatz von HVO und anderen biogenen Kraftstoffen ist abzulehnen, da diese höhere CO <sub>2</sub> -Emissionen haben können als fossile Kraftstoffe
Tempolimit 100/80/30 auf Autobahnen, Außerortsstraßen und innerorts einführen	Die Einführung eines generellen Tempolimits von 100 km/h auf Autobahnen, die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h außerorts sowie die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts kann jährlich mindestens 11,7 Millionen Tonnen CO <sub>2</sub> einsparen.
Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs	Die Einführung eines kostengünstigen, bundesweit gültigen Tickets für den Nah- und Regionalverkehr sowie eine nachhaltige Erhöhung der staatlichen Zuschüsse für den ÖPNV ist unbedingt notwendig.
Vollelektrifizierung der Bahn	Die Elektrifizierung bislang nicht elektrifizierter Schienenstrecken ist eine zentrale Maßnahme, um den Schienenpersonen- und -güterverkehr wirksam zu dekarbonisieren.
Förderung von klimaneutraler Mobilität für Beschäftigte, Patienten und Besucher	Förderung klimaneutraler Mobilität für Beschäftigte, Patientinnen und Patienten und Besuchende (z. B. Ladeinfrastruktur,

	Mobilitätskonzepte) über den oben genannten Fonds
Carbon Neutral Fuels anerkennen	Der Marktrahmen für die Nutzung von Wasserstoff und Derivaten muss technologieneutral sein, damit auch Projekte nahe der Wirtschaftlichkeit erschlossen werden können.
Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe stärken	Auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, müssen über 2035 hinaus eine Zukunft in Europa haben.
Förderung von Elektromobilität	Dienstwagenprivilegien nur für E-Autos, nicht für Plug-In-Hybride.
Ausbau von Ladestationen	Ausbau von Ladestationen.
Förderung privater Ladestationen	Förderung privater Ladestationen.
Keine Förderung von Fahrzeugen mit Wasserstoff- oder synthetischen Kraftstoffen	Keine Förderung von Fahrzeugen mit Wasserstoff- oder synthetischen Kraftstoffen, da dies falsche Zeichen setzt.

**Frage 13: Welche Maßnahmen wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um die Senkenziele des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) zu erreichen (bitte aufschlüsseln) und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?**

Vorschlag	Zitat
Wiederherstellung von artenreichem Dauergrünland	Nachdem die Wälder in Deutschland als CO <sub>2</sub> -Senken ausgefallen sind, ist es umso wichtiger, artenreiches Dauergrünland wieder herzustellen, denn dieses bindet enorme Mengen an CO <sub>2</sub> .
Erhalt und Renaturierung aller Moore	Alle Moore müssen so wie jetzt bestehend erhalten bleiben und sofort renaturiert werden.
Holz nutzen statt verbrennen	Es sind weitere Fördermaßnahmen und Forschung für die Holzverarbeitung notwendig, um innovative Verfahren zu entwickeln.
Naturwälder als Kohlenstoffspeicher schützen	Zum Schutz und zur Stärkung des Kohlenstoffspeichers Wald sollen 15 Prozent der Waldfläche als Naturwälder ausgewiesen und gesichert werden.
Wälder schonend behandeln und ihre Naturnähe fördern	In den bewirtschafteten Laubmischwäldern soll die Holznutzung dauerhaft abgesenkt werden, um diese Wälder bestmöglich zu stabilisieren und mehr Kohlenstoff zu binden.
Förderprogramm klimaangepasstes Waldmanagement PLUS	Die Förderrichtlinie Klimaangepasstes Waldmanagement PLUS (KWM+) muss zügig an den Start gehen.
Wiedervernässung von Auen fördern	Die Wirkung von eingetieften Flüssen als Entwässerungsgräben wird durch klimatische Änderungen stark eingeschränkt.
Korrektur der Ziele zum Ausbau der LULUCF-Senkenwirkung	Unrealistische Ziele zum Ausbau der LULUCF-Senkenwirkung in § 3a Bundesklimaschutzgesetz sollten unverzüglich korrigiert werden.
Erhalt der bestehenden Kohlenstoffspeicher in Waldbeständen und Waldböden	Die wichtigste Maßnahme im Forstbereich ist der bestmögliche Erhalt der bestehenden Kohlenstoffspeicher in Waldbeständen und Waldböden gegen klimawandelbedingte Schäden durch aktive Waldbewirtschaftung.

Beschleunigung der Wiedervernässung von Mooren	Der Rechtsrahmen zur Moor-Wiederherstellung muss praxisorientiert angepasst, die Finanzierung verbessert und Hemmnisse zügig abgebaut werden.
Modernisierung der forstlichen Governance	Um klima- und ökosystemschädliche Praktiken flächig zu beenden und Ziele im Sinne eines KSP auch effizient adressieren zu können, ist es notwendig, gesetzliche Standards für verschiedene Waldbesitzarten differenziert und parallel zur forstlichen Förderung zu modernisieren.
Verstetigung und Ausbau des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz (ANK)	Das ANK ist langfristig zu verstetigen, zügiger umzusetzen und wirkungsvoll auszugestalten.
Neujustierung der Ziele der Torfminderungsstrategie	Der ZVG unterstützt weiterhin die Bestrebungen zur Torfminderung. Es bedarf einer Neujustierung der Ziele der Torfminderungsstrategie, sie gehen derzeit an der Erreichbarkeit in der Praxisrealität vorbei.
Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in den Sektoren Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft	Schon im Jahr 2024 hat die DUH (Deutsche Umwelthilfe) ein rechtskräftiges Urteil gegen die Bundesregierung für mehr Klimaschutz in den Sektoren Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft erreicht
Vorantreiben eines strukturreichen Waldumbaus und einer Wiederbewaldung	Wesentlich für die Erreichung der von der Bundesregierung festgelegten Klimaschutzziele ist dabei das Vorantreiben eines strukturreichen Waldumbaus und einer Wiederbewaldung, die die Standortgerechtigkeit von Baumarten adressiert, maßvolle (u.a. wissenschaftlich begleitete) praktische Anbauversuche mit klimastabilen nicht-heimischen Waldbäumen zulässt und einen stabilen, nachhaltigen Holzzuwachs ermöglicht und damit Klimaschutz, Wertschöpfung und Substitutionseffekte verbindet.
Langfristige und verlässliche Förderinstrumente für Privat- und Kleinprivatwald	Insbesondere der Privat- und Kleinprivatwald benötigt langfristige und verlässliche Förderinstrumente, um Wiederbewaldung, Pflege und Umbau zu klimaangepassten Mischbeständen leisten zu können.
Aktive Neubegründung von Wäldern auf Flächen, die bisher nicht forstwirtschaftlich genutzt wurden	Um einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist nicht nur die Wiederbewaldung der klimawandelbedingten Schadflächen im Wald notwendig, sondern auch die aktive Neubegründung (Erstaufforstung) von Wäldern auf

	Flächen, die bisher nicht forstwirtschaftlich genutzt wurden.
Effizientere Bewirtschaftung durch zunehmende Digitalisierung	Eine effizientere Bewirtschaftung durch zunehmende Digitalisierung wird angestrebt.
Kohärente, transparente und zukunftsfeste Förderkulisse für die angewandte Waldforschung	Ferner bedarf es einer kohärenten, transparenten und zukunftsfesten Förderkulisse für die angewandte Waldforschung im Rahmen der Klimaanpassung: planbar, zuverlässig und nachhaltig.
Qualifizierte Beratung und Betreuung von Waldbesitzerinnen und Waldbesitzern	Die qualifizierte Beratung und Betreuung von Waldbesitzerinnen und Waldbesitzern kann regionale Rohholzpotentiale aktivieren, die durch Nutzung und deren stoffliche Verwendung im Rahmen von Substitutionseffekten einen wichtigen Beitrag zur Klimaschutzleistung des Waldes leisten.
Gezielte Förderung von klimafreundlichen und innovativen Holzverwendung	Die gezielte Förderung von klimafreundlichen und innovativen Holzverwendung insbesondere im Bereich des Bauens mit Holz ist ausdrücklich zu begrüßen.
Sicherstellung der notwendigen Infrastruktur entlang der Wertschöpfungskette	Der Erhalt des Waldes und seiner wichtigen Funktion als Klimaschützer sind auch von künftiger Risikovorsorge und Krisenreaktion im Rahmen der Waldbewirtschaftung abhängig. Ein wesentlicher Bestandteil ist hier die Sicherstellung der notwendigen Infrastruktur entlang der Wertschöpfungskette.
Alternative Moorschutzmaßnahmen wie Melioration oder Überschlickung durch Flusssedimente sollten untersucht werden	Alternativen für den Moorschutz müssen deshalb ausreichend analysiert und untersucht werden. Dazu gehören insbesondere Meliorationmaßnahmen oder Überschlickung durch Flusssedimente, die Emissionen von Klimagasen aus organischen Böden vermindern.
Waldumbau und Förderung von Waldmehrung und Wiederaufforstung	Das ANK sollte stattdessen den Schwerpunkt auf den Waldumbau legen, um die Wälder klimaresilient zu stabilisieren und ihre nachhaltige Bewirtschaftung langfristig zu ermöglichen.
Erstellung einer Laubholzstrategie	In den nächsten Jahren ist es daher eine zentrale Aufgabe, die Möglichkeiten für den Einsatz von Laubhölzern zu stärken.

LULUCF-Strategie entwickeln und Langfriststrategie Negativemissionen finalisieren	Wie vom Expertenrat für Klimafragen im „Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 und zu den Projektionsdaten 2025“ vorgeschlagen sollten eine LULUCF-Strategie entwickelt und die Langfriststrategie Negativemissionen finalisiert sowie jeweils in das Klimaschutzprogramm integriert werden
Wiedervernässung von Mooren beschleunigen	Für die Wiedervernässung von Mooren sollte das „überragende öffentliche Interesse“ eingeführt werden
Kohärenter Maßnahmenrahmen für den Waldsektor	Für das Klimaschutzprogramm 2025 braucht es im Waldsektor einen kohärenten Maßnahmenrahmen: Start des Förderprogramms KWM+, zusätzliche Waldschutzgebiete und die Einrichtung einer „Zukunftskommission Wald“ zur Sicherung von Produktivität, Biodiversität und LULUCF-Senkenleistung.
Flächensparziel der Bundesregierung umsetzen	Im Sektor Flächennutzung muss das Flächensparziel der Bundesregierung (höchstens 30 Hektar pro Tag bis 2030, Netto-Null bis 2050) verbindlich umgesetzt werden.
Verbindliche Wiedervernässung entwässerter Moore	Gesunde Moore sind eine der wirksamsten natürlichen CO <sub>2</sub> -Senken. Zügige Wiedervernässung entwässerter Moore muss verbindlicher Bestandteil eines neuen Klimaschutzgesetzes sein.
Langfristige Finanzierung des Moorschutzes	Langfristige, durch den Bundeshaushalt gesicherte Finanzierung.
Ausbau der Paludikultur-Förderung	Deutlicher Ausbau der Paludikultur-Förderung und Integration paludibasierter Produkte in die reguläre Agrarförderung.
Rechtssicherer Ausstieg aus dem Torfabbau	Rechtssicherer Ausstieg aus dem Torfabbau.
Nachhaltige Waldbewirtschaftung und hochwertige Holzverwendung fördern	Die Holznutzung ist ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Kombination von LULUCF-Zielen mit Zielen für technische CO <sub>2</sub> -Entnahme	LULUCF-Ziele müssen erhalten und mit Zielen für technische CO <sub>2</sub> -Entnahme sinnvoll kombiniert werden, um ausreichendes Maß an natürlicher CO <sub>2</sub> -Bindung und permanenter CO <sub>2</sub> -Entnahme zu erreichen.
Schutz und Wiederherstellung historischer Kulturlandschaften und ihrer Elemente als natürliche CO <sub>2</sub> -Senken und Biodiversitätsräume	Schutz und Wiederherstellung historischer Kulturlandschaften und ihrer Elemente als natürliche CO <sub>2</sub> -Senken und Biodiversitätsräume
Schnelle Schaffung der von der EU geforderten Naturschutzgebiete	Schnelle Schaffung der von der EU geforderten Naturschutzgebiete
Systematischer Schutz der natürlichen CO <sub>2</sub> -Senken	Systematischer Schutz der natürlichen CO <sub>2</sub> -Senken, insbesondere Moorvernässung, Waldschutz und Meeresschutzmaßnahmen
Abkehr von der marktorientierten Förderlogik der Gemeinschaftsaufgabe 'Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)'	eine Abkehr von der marktorientierten Förderlogik der Gemeinschaftsaufgabe 'Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)'
Künftige Förderkriterien sollten sich primär an der Resilienz und der ökologischen Anpassungsfähigkeit orientieren	Künftige Förderkriterien sollten sich primär an der Resilienz und der ökologischen Anpassungsfähigkeit orientieren
Minimalinvasive waldbauliche Ansätze, die natürliche Anpassungsprozesse unterstützen	minimalinvasive waldbauliche Ansätze, die natürliche Anpassungsprozesse unterstützen
Vermeidung des Einbringens standortfremder Baumarten	Vermeidung des Einbringens standortfremder Baumarten
Vorrang der natürlichen Verjüngung vor Aufforstung	Vorrang der natürlichen Verjüngung vor Aufforstung
Zurückhaltung bei Eingriffen, keine Erzeugung von Freiflächen durch Kahlschläge oder Beräumung	Zurückhaltung bei Eingriffen, keine Erzeugung von Freiflächen durch Kahlschläge oder Beräumung

Das Förderprogramm Klimaangepasstes Waldmanagement PLUS wird mit Fördermitteln ausgestattet	Das Förderprogramm Klimaangepasstes Waldmanagement PLUS wird mit Fördermitteln ausgestattet
Das existierende Förderprogramm Klimaangepasstes Waldmanagement wird weiterhin mit ausreichenden Mitteln ausgestattet	Das existierende Förderprogramm Klimaangepasstes Waldmanagement wird weiterhin mit ausreichenden Mitteln ausgestattet
Aufbau eines satellitengestützten Verfahrens zum Waldmonitoring	Maßnahmen zum Aufbau eines satellitengestützten Verfahrens zum Waldmonitoring
Schutz und Aufbau alter Waldstrukturen	Maßnahmen zum Schutz und Aufbau alter Waldstrukturen
Berücksichtigung wasserbezogener Funktionen des Waldes	Maßnahmen zur Berücksichtigung wasserbezogener Funktionen des Waldes
Nachhaltige Holznutzung	Maßnahmen zur nachhaltigen Holznutzung
Einführung eines Vorkaufsrechts der öffentlichen Hand an Moorböden	ein Vorkaufsrecht der öffentlichen Hand an Moorböden begründen und ein Angebot des Bundes schaffen, um punktuell Flächen zu kaufen, um Wiedervernässungsvorhaben voranzubringen
Schutz und Wiedervernässung von Moorböden	Zur Schaffung von natürlichen CO <sub>2</sub> -Senken sollen Moorböden wieder vernässt werden.
Anpassung von LULUCF-Förderprogrammen des BMUKN	Die Programme müssten in ihrer Wirksamkeit überprüft und in Bezug auf die Extensivierung der Waldbewirtschaftung angepasst werden, vor allem mit Blick auf die Klimaschutzleistung der Holzverwendung, welche zum aktuellen Zeitpunkt keine Berücksichtigung findet
Entwicklung von Krisenvorsorgemechanismen gegen Waldschäden	Eine Förderung des Aufbaus von Lagerkapazitäten und eine Verbesserung des Krisenmanagements und der Krisenprävention gehören dazu

Stärkung des Waldumbaus im Kleinprivatwald	Um den Waldumbau insbesondere im Kleinprivatwald voran bringen zu können, wären rechtliche Vereinfachungen sowie Förderungen für Forstbetriebsgenossenschaften, Waldgenossenschaften und ähnliche Betriebsformen zielführend
Wald als THG-Senke	Der Wald ist prägend für unser Land: Ein gewaltiges und komplexes Ökosystem, Raum für Menschen, Pflanzen und Tiere, Rohstofflieferant für viele Anwendungen und unsere grüne Lunge.
Sanierung der Biodiversität	CO <sub>2</sub> -Entnahme aus der Luft macht nur Sinn, wenn sie auf Basis natürlicher Photosynthese erfolgt. Hierfür ist die Sanierung der Biodiversität erforderlich.
Schutz und Wiedervernässung von Moorböden	Zur Schaffung von natürlichen CO <sub>2</sub> -Senken sollen Moorböden wieder vernässt werden.
Beschleunigung der Wiedervernässung von Mooren	Der Rechtsrahmen zur Moor-Wiederherstellung muss praxisorientiert angepasst, die Finanzierung verbessert und Hemmnisse zügig abgebaut werden.
Verstetigung und Ausbau des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz (ANK)	Das ANK ist langfristig zu verstetigen, zügiger umzusetzen und wirkungsvoll auszugestalten.
Ausbau der Paludikultur	Für nasse Nutzungsoptionen auf Moorböden muss der Aufbau neuer Wertschöpfungsketten massiv gefördert werden.
Flächenverfügbarkeit erhöhen und "überragendes öffentliches Interesse"	Zum Zweck der Moor-Wiedervernässung ist flankierend eine Vereinfachung von Flächentausch und Flächenkauf notwendig.
Ausstieg aus dem Torfabbau	Wir benötigen die Erarbeitung eines Zielpfads mit verpflichtenden Beimischungsquoten von Torfersatzstoffen für Substrate, mit dem Ziel einer weitgehenden Torfsubstitution bis 2030 und einer vollständigen Torfsubstitution bis spätestens 2040.
Wiedervernässung von Auen fördern	Die Wirkung von eingetieften Flüssen als Entwässerungsgräben wird durch klimatische Änderungen stark eingeschränkt.

Konsequente Umsetzung der Nationalen Biodiversitätsstrategie, der Natura 2000-Richtlinien und der Wiederherstellungsverordnung (WVO)	Zahlreiche Maßnahmen des 1. Aktionsplans zur Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt 2030 (NBS 2030) zahlen auf den Schutz und die Wiederherstellung von wichtigen Lebensräumen wie Wäldern, Mooren oder Auen ein.
Waldumbau und Wiederaufforstung	Waldumbau und Wiederaufforstung (resiliente Mischwälder), Prävention von Kalamitäten
Förderung von Agroforstsystemen	Förderung von Agroforstsystemen rechtlich erleichtern und dauerhaft fördern
Senken stärken durch Waldumbau und Agroforst	Senken stärken: Waldumbau, Agroforst, Moore/ Moorwiedervernässung; klare Senkenziele festlegen
Nachhaltige Holznutzung vor Außernutzungstellung von Waldflächen	nachhaltige Holznutzung vor Außernutzungstellung von Waldflächen zur Potenzierung sowohl des Kohlenstoff-Sequestrationseffekts beim Wachstum von Bäumen als auch die Erhöhung des Kohlenstoffspeichers in Holzerzeugnissen
Festschreibung des Prinzips der Kaskadennutzung als zentrale Komponente für eine wirksame und kohärente Klimapolitik	Festschreibung des Prinzips der Kaskadennutzung als zentrale Komponente für eine wirksame und kohärente Klimapolitik
Unterstützung des Waldumbaus zu klimastabilen Wäldern bei gleichzeitiger Eigennutzung des einzig nachwachsenden Rohstoffs in Deutschland	Unterstützung des Waldumbaus zu klimastabilen Wäldern bei gleichzeitiger Eigennutzung des einzig nachwachsenden Rohstoffs in Deutschland
Integration von Gehölzen in die Landwirtschaft	Die Integration von Gehölzen in der Landwirtschaft sollte als wichtiges Ziel in das Klimaschutzprogramm integriert werden.
Förderung von Agroforstsystemen	Die Etablierung der Gehölze sollte gefördert werden, was zum Teil durch bestehende Förderungen von Agroforstsystemen möglich ist
Innenentwicklung vor Außenentwicklung stellen und Flächensparen verbindlich machen	Innenentwicklung konsequent vor Außenentwicklung stellen, Flächensparen verbindlich machen.

Schutz und Wiedervernässung von Moorböden	Im Bereich der Landnutzung misst der BÖLW dem Schutz und der Wiedervernässung von Moorböden eine Schlüsselrolle für den Klimaschutz bei.
Reduktion des Torfeinsatzes und Förderung von Paludikultur und extensiver Weidewirtschaft	Ergänzend fordert der BÖLW eine konsequente Reduktion des Torfeinsatzes sowie die systematische Förderung wirtschaftlich tragfähiger Nutzungsformen wie Paludikultur und extensive Weidewirtschaft und die Förderung von Flächen PV Anlagen auf wiedervernässten Moorstandorten.
Moorschutz	Moorschutz wird eine Jahrhundertaufgabe sein.
Waldumbau zu klimaresilienten Beständen	Weiterhin ist der Waldumbau zu klimaresilienten Beständen zu verstärken
Erhalt und nachhaltige Bewirtschaftung von Forsten, Wäldern sowie die Holzverwendung	Der Erhalt und die nachhaltige Bewirtschaftung von Forsten, Wäldern sowie die Holzverwendung muss das Ziel haben, Kohlenstoff aus der Atmosphäre dauerhaft zu binden.
Aufforstung, Humusaufbau und Bodenverbesserung mit Pflanzenkohle	Bewährte Methoden wie Aufforstung, Humusaufbau und Bodenverbesserung mit Pflanzenkohle müssen sofort skaliert werden

**Frage 14: Welche Maßnahmen zur sozialen Ausgestaltung des KSP wurden durch die Teilnehmenden vorgeschlagen (bitte anonymisiert angeben), um negative soziale Folgewirkungen zu vermeiden und sozial gerechte Klimapolitik zu gewährleisten (bitte aufschlüsseln) und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge jeweils?**

Vorschlag	Zitat
Soziale Ausgewogenheit und finanzielle Zumutbarkeit im Klimaschutzprogramm	Das Klimaschutzprogramm sollte so ausgestaltet werden, dass es soziale Ausgewogenheit, finanzielle Zumutbarkeit und breite Akzeptanz miteinander verbindet.
Erhöhte Fördersätze für Sportvereine	Um eine Überforderung finanziell schwächerer Akteure zu vermeiden und zugleich wirksame Klimaschutzinvestitionen zu ermöglichen, sollten im Rahmen des Klimaschutzprogramms erhöhte Fördersätze für Sportvereine vorgesehen werden.
Klare Klimaziele und ein verbindlicher Kompass	Klare Klimaziele und ein verbindlicher Kompass sind Voraussetzung für zukunftsorientierte Investitionen.
Klimageld	Ein Klimageld ist daher aus sozialen Gründen erforderlich und zugleich entscheidend für die Akzeptanz der CO <sub>2</sub> -Bepreisung.
Ermöglichung des Einstiegs in die Elektromobilität für Haushalte mit geringerem Einkommen	So ermöglicht eine solche Maßnahme aufgrund der massiven Einsparung von Mobilitätskosten auch Haushalten mit geringerem Einkommen den Einstieg in die Elektromobilität, auch wenn keine Möglichkeiten zur Errichtung oder Nutzung einer eigenen Wallbox vorhanden sind.
Abfederung steigender Heizkosten – nur im Falle eines Umstiegs auf erneuerbare Energien und nur für Haushalte mit niedrigem Einkommen oder Vermögen	Abfederung steigender Heizkosten – nur im Falle eines Umstiegs auf erneuerbare Energien und nur für Haushalte mit niedrigem Einkommen oder Vermögen
"Social leasing": Anreize für Umstieg auf E-Fahrzeuge nach sozialen Kriterien, insb. auch im Umstieg auf gebrauchte E-Fahrzeuge	"Social leasing": Anreize für Umstieg auf E-Fahrzeuge nach sozialen Kriterien, insb. auch im Umstieg auf gebrauchte E-Fahrzeuge

Gegenfinanzierung durch eine konsequente CO <sub>2</sub> -Bepreisung inkl. Einführung von ETS2 in den Sektoren Gebäude und Mobilität und durch eine steigende Beteiligung überdurchschnittlich wohlhabender Gruppen	Gegenfinanzierung durch eine konsequente CO <sub>2</sub> -Bepreisung inkl. Einführung von ETS2 in den Sektoren Gebäude und Mobilität und durch eine steigende Beteiligung überdurchschnittlich wohlhabender Gruppen
Zielgenaue Zuschüsse und Entlastungen	Zielgenaue, stabile und einkommensabhängige Zuschüsse, Entlastungen und Förderungen.
Sozial gerechte Unterstützung	Sozial gerechte Unterstützung in Form z.B. von Pauschalbetrag-Klimageld
Besteuerung von konsumabhängigen Emittenten	Systematische Besteuerung von konsumabhängigen „Groß-CO <sub>2</sub> -Emittenten“
Strom- und Wärmepreistarife für sozial schwache Haushalte	Spezielle Strom- und Wärmepreistarife für sozial schwache Haushalte.
Bürgerbeteiligung bei Infrastruktur- und Energieprojekten	Verstärkte frühzeitige und institutionalisierte Bürgerbeteiligung bei Infrastruktur- und Energieprojekten
Regulierung kostentreibender Gesichtspunkte	Regulierung anderer und klimaschutz-unabhängiger kostentreibender Gesichtspunkte bei steigenden Mieten
Soziale Gerechtigkeit als zentrale Leitplanke verankern	Um eine ambitionierte und zugleich gesellschaftlich tragfähige Klimapolitik zu gewährleisten, muss das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung soziale Gerechtigkeit als zentrale Leitplanke verankern.
Wirksame finanzielle Entlastung vorsehen	Entscheidend ist daher, dass das Programm eine wirksame finanzielle Entlastung vorsieht – insbesondere durch die zeitnahe Einführung eines sozial ausgestalteten Klimagelds, das die Einnahmen der CO <sub>2</sub> -Bepreisung pro Kopf zurückerstattet (sozialverträgliche CO <sub>2</sub> -Bepreisung mit planbarem Pfad).
Sicherstellung der Planungssicherheit für Unternehmen	Bei allen Maßnahmen muss aber zwingend darauf geachtet werden, dass der Wirtschaft für den Transformationsprozess in eine klimaangepasste Produktion langfristig Planungssicherheit garantiert wird.

Einführung eines ambitionierten Klima-Sozialplans	Als entscheidendes Instrument hierfür sehen wir die Aufsetzung eines ambitionierten Klima-Sozialplans im Rahmen der Einführung des ETS 2.6
Gezielte Entlastungsmechanismen für Haushalte mit niedrigem Einkommen	Das Klimaschutzprogramm sollte so gestaltet werden, dass Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überproportional belastet werden und Kostensteigerungen bei Grundbedarfen vermieden oder abgefedert werden.
Qualitätsgesicherte Planung fördern	Qualitätsgesicherte Planung systematisch fördern: Förderprogramme so ausgestalten, dass Haushalte mit geringer Finanzkraft frühzeitig qualifizierte unabhängige Planung in Anspruch nehmen können; als Voraussetzung für wirtschaftlich tragfähige und sozial verträgliche Sanierungsentscheidungen.
Förderlogiken auf reale Kostenentlastung ausrichten	Förderlogiken auf reale Kostenentlastung ausrichten: Heizungsumstellung und bauliche Effizienzmaßnahmen systematisch verknüpfen und Förder- und Rahmenbedingungen im Mietwohnungsbau so ausgestalten, dass ganzheitliche, qualitätsgesicherte Sanierungen wirtschaftlich tragfähig werden und Fehlanreize zwischen Investitionskosten, Mietumlagen und Betriebskosten vermieden werden.
Klimaanpassung als soziale Entlastung fördern	Klimaanpassung als soziale Entlastung fördern: Klimaanpassungsmaßnahmen im Wohnumfeld (Verschattung, Entsiegelung, Grün- und Freiräume) systematisch stärken, da sie Hitze-, Gesundheits- und Aufenthaltsbelastungen insbesondere in dicht bebauten und einkommensschwachen Quartieren wirksam reduzieren.
Suffizienz und Flächeneffizienz stärken	Suffizienz und Flächeneffizienz stärken: über planungs- und förderpolitische Hebel wie Bonusregelungen für kompakte Grundrisse, effiziente Wohnflächennutzung, Umnutzungsfähigkeit und flächensparende Typologien, damit Energieeffizienzgewinne nicht durch steigende Flächen- und Nutzungsansprüche aufgezehrt werden.
Soziale Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms	Ein wirksames Klimaschutzprogramm muss sozial ausgewogen und wirtschaftlich tragfähig sein.
Anreizmodelle mit sozialpolitischen Maßnahmen	Grundsätzlich sind Anreizmodelle zielführend, die durch sozialpolitische Maßnahmen bzw. Regelungen flankiert sein sollten (z.B. im Mieter-/Vermieter-Verhältnis bzw. im Bereich Mobilität).

Absehen von breit angelegten Zielsetzungen	Das Absehen von breit angelegten, teilweise in Konkurrenz stehenden Zielsetzungen hilft Zielkonflikte zu vermeiden und fördert die Akzeptanz
Rückerstattung von Steuereinnahmen als Klimageld	Wenn die Wertschöpfung in der EU bzw. in Deutschland stattfindet (Eigenproduktion anstatt Moleküleinkauf im Ausland) könnten die dabei generierten Steuereinnahmen zweckgebunden in Form eines Klimageldes an die Bevölkerung rückerstattet werden.
Rechtssicheren Rahmen für Kundenanlagen und Mieterstromlösungen schaffen	Für künftige dezentrale Stromversorgungsprojekte gilt es, eine Regelung seitens der Bundesregierung anzustreben, die Kundenanlagen und deren Vorteile auch weiterhin für Mietende ermöglicht.
Einführung eines Klimageldes	Aus Sicht des BNW ist die schnellstmögliche Einführung eines Klimageldes hierfür das entscheidende Instrument.
Klimasozialplan vorlegen	Zudem fordert der BNW die Bundesregierung auf, zeitnah einen Klimasozialplan nachzureichen.
Soziale Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms	Gezielte Bekämpfung von Energiearmut durch Beratungsangebote, Sofortprogramme (z. B. effiziente Geräte, kleine Dämmmaßnahmen) und Härtefallfonds, insbesondere für vulnerable Haushalte.
Sicherstellung bezahlbarer und verlässlicher Mobilitätsangebote	Sicherstellung bezahlbarer und verlässlicher Mobilitätsangebote durch einfache Tarife, Angebotsausbau und flexible Mobilitätslösungen, insbesondere in ländlichen sowie Alpen- und Bergregionen.
Stärkung regionaler Wertschöpfung	Stärkung regionaler Wertschöpfung durch Klimaschutzmaßnahmen, die Arbeitsplätze vor Ort sichern, etwa in den Bereichen Energie, Sanierung, Landschaftspflege und nachhaltiger Tourismus.
Erhöhung der Akzeptanz durch frühzeitige Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung	Erhöhung der Akzeptanz durch frühzeitige Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung, transparente Kommunikation und naturverträgliche Planung.
Rückverteilung von CO <sub>2</sub> -Preiseinnahmen	Rückverteilung von CO <sub>2</sub> -Preiseinnahmen pro Kopf mit sozialer Staffelung oder ergänzenden Zielgruppenhilfen, unter Berücksichtigung höherer Mobilitäts- und Energiekosten in ländlichen und berggeprägten Regionen, aufgrund geringerer Ausweichmöglichkeiten.

Klima-Sozialfonds	Auch der „Klima-Sozialfonds“ ist ein grundsätzlich geeignetes Instrument für eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen, auf den sich EU-Parlament, Rat und EU-Kommission bereits verständigt haben.
Betriebskosten und soziale Verträglichkeit als Anreiz für Klimaschutz fokussieren	Eine stärkere Ausrichtung auf niedriginvestive Maßnahmen, die zugleich Betriebskosten für Verbraucher dauerhaft senken, stärkt die Akzeptanz und soziale Abfederung von Klimaschutzmaßnahmen.
Verwendung der Mittel aus dem Social Climate Fund für soziale Abfederung und investive Maßnahmen im Gebäudebereich	Die Mittel aus dem Social Climate Fund sind konsequent für soziale Abfederung sowie für investive Maßnahmen im Gebäudebereich zu nutzen.
Priorisierung des Erhalts der Natürlichen Lebensgrundlagen	Wir appellieren an die Bundesregierung und die Ministerien, den Erhalt der Natürlichen Lebensgrundlagen zum Übertreffenden Öffentlichen Interesse zu machen und ihm sofort absolute Priorität in allen Handlungsfeldern einzuräumen
Klimageld für einkommensschwache Haushalte	Klimageld / anteilige Rückverteilung der CO <sub>2</sub> -Einnahmen als sichtbarer Ausgleich und zur gezielten Entlastung einkommensschwacher Haushalte.
Sozial gestaffelte Förderprogramme	Sozial gestaffelte Förderprogramme, insbesondere bei Gebäudesanierung und Mobilität.
Langfristige, verlässliche Förderarchitektur	Langfristige, verlässliche Förderarchitektur statt Dauer-Überraschungen
Vereinfachung der Antrags- und Nachweisverfahren	Deutliche Vereinfachung der Antrags- und Nachweisverfahren (weniger Bürokratie!)
Ausreichende Volumina im Klima- und Transformationsfonds	Ausreichende Volumina im Klima- und Transformationsfonds (KTF) und im Sondervermögen Infrastruktur & Klimaneutralität
Stärkere Berücksichtigung der mittelständischen Struktur	Stärkere Berücksichtigung der mittelständischen Struktur der Bauwirtschaft bei Ausschreibungen und Förderbedingungen
Finanzielle Kompensation der CO <sub>2</sub> -Bepreisung für einkommensschwache Haushalte	Ein zentrales Instrument zur sozialen Abfederung klimapolitischer Maßnahmen ist die finanzielle Kompensation der CO <sub>2</sub> -Bepreisung, die einkommensschwache Haushalte überproportional belastet

Sozial gestaffelter FAIRteilungsbonus	Der VdK schlägt daher für die Übergangsphase einen sozial gestaffelten FAIRteilungsbonus vor.
Bereitstellung notwendiger Mittel und Unterstützung durch den Bund für die Kommunen	Klimaschutz darf daher nicht an fehlender kommunaler Finanzkraft scheitern. Hier ist der Bund gefragt notwendige Mittel und Unterstützung bereitzustellen, um eine gleichwertige Umsetzung in allen Regionen des Bundesgebiets zu ermöglichen.
Einführung sozial gestaffelter Förderung	Auch hier bietet sich das Konzept der sozial gestaffelten Förderung an, bei denen die finanzielle Unterstützung an den finanziellen Mitteln der jeweiligen Kommune ausgerichtet wird.
Schaffung zentraler Beratungs-, Schulungs- und Unterstützungsstrukturen	Gleichwohl braucht es zentrale Beratungs-, Schulungs- und Unterstützungsstrukturen, die insbesondere kleine und strukturschwache Kommunen bei der Umsetzung klimasozialer Projekte unterstützen.
Einbeziehung von Sozialverbänden und zivilgesellschaftlichen Akteuren	Darüber hinaus sollten Sozialverbände und zivilgesellschaftliche Akteure frühzeitig und verbindlich einbezogen werden.
Schaffung verlässlicher Anlaufstellen	Diese sollten mit verlässlichen Anlaufstellen ausgestattet sein, um fachliche, rechtliche und soziale Frage kompetent bearbeiten zu können.
Klimaschutzprogramm so gestalten, dass es vulnerable Gruppen nicht überfordert	Das Klimaschutzprogramm sollte so gestaltet werden, dass Energiewende und soziale Sicherheit zusammengedacht werden.
Lösungen, um die Gewinnspanne der Big 5 im Lebensmitteleinzelhandel zu reduzieren	Lösungen, um die Gewinnspanne der Big 5 im Lebensmitteleinzelhandel zu reduzieren, damit eine Weitergabe an die Produzenten erfolgen kann und damit mehr Wertschöpfung im Land bleibt, die wiederum in klimaneutrale Techniken investiert werden könnte (Monopolkommission).
EU ETS 2 mit gleichwertigem Carbon-Leakage-Schutz einführen	Die Einführung des EU ETS 2 muss mit der gleichzeitigen Sicherstellung eines gleichwertigen Carbon-Leakage-Schutzes erfolgen, der dem bestehenden Schutzniveau des EU ETS 1 entspricht.
Einführung des Klimagelds	Ein zentraler Schritt ist die Einführung des Klimagelds, das Bürgerinnen und Bürger direkt an den Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung beteiligt.

Einrichtung von Bürgerinnen- und Bürgerräten zur demokratischen Bestimmung von Maßnahmen	Lokale Bürgerinnen- und Bürgerräte sollten institutionalisiert werden, um konkrete Maßnahmen einer klimaresilienten Gesellschaft demokratisch und inklusiv zu bestimmen
Auszahlung eines pro-Kopf-Klimageldes aus den Einnahmen der CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Die Auszahlung eines pro-Kopf-Klimageldes aus den Einnahmen der CO <sub>2</sub> -Bepreisung ist hierfür unverzichtbar und dient zugleich der gesellschaftlichen Akzeptanz marktwirtschaftlicher Instrumente
Anhebung des Mindestlohns zur sozialen Abfederung der Transformation	Eine Anhebung des Mindestlohns ist ein weiterer zentraler Baustein zur sozialen Abfederung der Transformation
Anpassung von Förderungen für vulnerable Gruppen	Bisherige Förderungen bilden die Bedarfe vulnerabler Gruppen oft unzureichend ab.
Einbeziehung von Anreizen zur CO <sub>2</sub> -Einsparung in bestehende Unterstützungsleistungen	Außerdem könnten Anreize zur Einsparung von CO <sub>2</sub> in bestehende Unterstützungsleistungen zu Kostenzuschüssen einbezogen werden.
Sozial ausgewogene Klimapolitik durch Berücksichtigung von Haushalten mit niedrigem Einkommen	Eine sozial ausgewogene Klimapolitik muss anerkennen, dass große Teile der Bevölkerung noch viele Jahre auf bestehende Fahrzeuge angewiesen sein werden. Fahrzeuge bleiben in Deutschland im Durchschnitt bis zu 20 Jahre in Nutzung, und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen behalten ihre Fahrzeuge länger und können sich neue Fahrzeuge seltener leisten.
Stromkosten begrenzen	Der Schienenverkehr ist stark durch Energiekosten belastet.
Klimafreundliches Mobilitätsbudget ermöglichen	Eine einkommensteuerrechtliche Vereinfachung der privaten Nutzung von Zugfahrkarten einschließlich Bahncard 100 erhöht die berufliche und private Nutzung klimafreundlicher Mobilität deutlich.
Anpassung von Förderungen an die Bedarfe vulnerabler Gruppen	Bisherige Förderungen bilden die Bedarfe vulnerabler Gruppen oft unzureichend ab.
Eindeutige Aussagen über CO <sub>2</sub> -Einsparungen und Einsparungen im Haushalt	Für Privathaushalte mit vulnerablen Personen braucht es eindeutige Aussagen auf gesicherter Basis, welche CO <sub>2</sub> -Einsparungen in Zukunft welche Einsparungen im Haushalt generieren.

Anreize zur Einsparung von CO <sub>2</sub> in bestehende Unterstützungsleistungen einbeziehen	Außerdem könnten Anreize zur Einsparung von CO <sub>2</sub> in bestehende Unterstützungsleistungen zu Kostenzuschüssen einbezogen werden.
Veränderungen gemeinsam gestalten	Das Klimaschutzprogramm soll die Transformation umsetzen, wobei der Zeitrahmen für die Erreichung der gesetzlich festgelegten Ziele mittlerweile knapp ist.
Partizipative Strukturen schaffen	Partizipative Strukturen, die alle Klimaschutzpolitiken und -maßnahmen fortlaufend begleiten, schaffen: Eine Gemeinschaft der Wissenden
Schutz der Bevölkerung und soziale Gerechtigkeit zusammen denken	Klimaschutz ist zugleich Gesundheits-, Sozial- und Sicherheitspolitik. Maßnahmen müssen so gestaltet werden, dass sie sozial gerecht sind und niemand überproportional belastet wird.
Verursacherprinzip konsequent anwenden	Die fossile Industrie trägt eine maßgebliche Verantwortung für die Klimakrise und ihre Schäden. Es ist daher unerlässlich, das Verursacherprinzip konsequent umzusetzen
Einfluss von Lobbyinteressen wirksam begrenzen	Gleichzeitig ist es unerlässlich, den unverhältnismäßigen Einfluss wirtschaftlicher Lobbyverbände auf klimapolitische Entscheidungen konsequent einzuschränken.
Klimaschutz als Gemeinschaftsaufgabe	Die Verankerung von Klimaschutz und Klimaanpassung als kommunale Pflichtaufgabe schafft Planungssicherheit und kann die Kohärenz der Maßnahmen erhöhen.
Bürgerinnen- und Bürgerräte einrichten	Bürgerinnen- und Bürgerräte haben sich in vielen Situationen als Foren bewährt, die zu grundlegenden gesellschaftlichen Fragestellungen fachlich hochqualifizierte Positionen erarbeiten und dabei das Spektrum der in der Bevölkerung vorhandenen Perspektiven und Ansichten abbilden können.
Klimasozialplan kurzfristig vorlegen	Der Klimasozialplan sollte kurzfristig vorgelegt, mit den Ländern abgestimmt und der Europäischen Kommission zugeleitet werden
Fördermaßnahmen sozial gestaffelt vergeben	Wo geeignet, sollten Fördermaßnahmen sozial gestaffelt vergeben werden
Gezielte unentgeltliche Energieberatungen in einkommensschwachen Haushalten	Eine weitere Option sind gezielte unentgeltliche Energieberatungen in einkommensschwachen Haushalten

Energiegeldkomponenten in bestehende soziale Transferleistungen integrieren	Wesentliche soziale Transferleistungen wie insbesondere die SGB-II-Leistungen und das Wohngeld werden bereits an die Entwicklung der Lebenshaltungskosten (und damit auch der Energie- und CO <sub>2</sub> -Kosten) angepasst
Digitalisierung der Gebäudepolitik und Einführung einer evidenzbasierten Fördersystematik	Um Strategien für ein effizientes Einsparen von klimaschädlichen Emissionen zu erkennen und darauf aufbauend eine wirksame Fördersystematik erarbeiten zu können, ist zudem eine gute Datenlage notwendig.
Mehrwertsteuer reformieren	Mehrwertsteuer reformieren
Klimafreundliche Defaults statt Verbote	Klimafreundliche Defaults statt Verbote
Reparieren und Wiederverwenden belohnen	Reparieren und Wiederverwenden belohnen
Verständliche Klimakommunikation stärken	Verständliche Klimakommunikation stärken
Positive Anreize statt reiner Bepreisung	Positive Anreize statt reiner Bepreisung
Erhöhter Schutz marginalisierter und armer Menschen	Erhöhter Schutz marginalisierter und armer Menschen
Unterstützung einkommensschwacher Haushalte durch Klimageld	Unterstützung einkommensschwacher Haushalte durch Klimageld
Ein Klimageld einführen	Eine einfache und bürokratiearme Übergangslösung stellt ein Klimageld dar, welches monatlich oder quartalsweise als Pro-Kopf-Betrag per Direktüberweisung ausgezahlt wird
Teilhabe an der Energiewende für mehr Bevölkerungsgruppen ermöglichen	Neben Null-Prozent-Finanzierungsoptionen, von denen auch finanzschwache Haushalte profitieren können, braucht es zusätzliche Angebote, um die Teilhabe an der Energiewende für mehr Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen
Sozial ausgewogenes Klimaschutzprogramm	Ein sozial ausgewogenes Klimaschutzprogramm muss Klimaschutz konsequent mit sozialer Gerechtigkeit verbinden, um Akzeptanz zu sichern.

Soziale Ausgleichsmechanismen, faire Kosten-Nutzen-Verteilungen und echte Beteiligungsmöglichkeiten systematisch integrieren	Das Klimaschutzprogramm bzw. die erforderlichen Maßnahmen überfordern vulnerable Gruppen dann nicht, wenn es soziale Ausgleichsmechanismen, faire Kosten-Nutzen-Verteilungen und echte Beteiligungsmöglichkeiten systematisch integriert.
Klimasozialplan bei der Europäischen Kommission einreichen	Um vulnerable Gruppen in der Transformation zu berücksichtigen, muss die Bundesregierung endlich ihren Klimaschutzplan bei der Europäischen Kommission einreichen.
Kosten von klimaschädlichem Verhalten dem Verursacher zuschreiben	Die Kosten von klimaschädlichem Verhalten (z.B. durch Individualverkehr) müssen genauso dem Verursacher zugeschrieben werden
Soziale Leistungen für Haushalte mit niedrigem Einkommen	Die Sicherung des Lebensunterhalts sollte durch gezielte Sozialleistungen (z.B. Wohngeld, Kindergeld, subventionierte ÖPNV-Leistungen) erfolgen
Soziale Ausgleichsmechanismen für vulnerable Gruppen	Ergänzend sollte das Programm soziale Ausgleichsmechanismen zielgenau auf vulnerable Gruppen ausrichten, damit notwendige Investitionen nicht zu Verdrängungseffekten führen und die Kostenlast nicht einseitig auf die Mieter verlagert wird.
Einkommensorientierte Rückzahlung der CO <sub>2</sub> -Abgabe an die Bürgerinnen und Bürger	Einkommensorientierte Rückzahlung der CO <sub>2</sub> -Abgabe an die Bürgerinnen und Bürger (Klimageld).
Transparenz innerhalb der Kostenstrukturen schaffen	Transparenz innerhalb der Kostenstrukturen schaffen. Nachvollziehbare und verursachergerechte Übertragung der Kosten.
Anreizstruktur, die an das Vermögen gekoppelt ist	Schaffung einer Anreizstruktur, die an das Vermögen gekoppelt ist (Beispiel: E-Auto-Förderung nach französischem Vorbild).
Sozial gestaffelte Förderprogramme für Haushalte mit geringem Einkommen	Klimaschutzmaßnahmen müssen deshalb so gestaltet werden, dass zusätzliche Kosten diese Gruppen nicht überfordern und die Lebensrealität der Zielgruppen berücksichtigt wird.
Förderung von Investitionen in die öffentliche Daseinsvorsorge	Auch Investitionen in die öffentliche Daseinsvorsorge, wie ein günstiger ÖPNV oder kostenfreie, nachhaltige Verpflegung in Schulen und Kindertagesstätten, sind besonders wirksam.

<p>Sozial gerechte Klimapolitik als unverzichtbare Ergänzung marktwirtschaftlicher Anreize</p>	<p>Sozial gerechte Klimapolitik als unverzichtbare Ergänzung marktwirtschaftlicher Anreize: Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf nationaler wie auf europäischer Ebene braucht ergänzende Investitionen und kompensatorische Maßnahmen.</p>
<p>Investitionen in eine nachhaltige Infrastruktur</p>	<p>Investitionen in eine nachhaltige Infrastruktur: Der Fokus klimapolitischer Maßnahmen muss darauf liegen, nachhaltiges Verhalten für alle zu ermöglichen und es in allen Lebensbereichen, besonders in den emissionsstarken Sektoren Verkehr und Gebäude, zur einfachsten und kostengünstigsten Alternative zu machen.</p>
<p>Finanzielle Entlastung und Förderung gezielt für niedrige Einkommen</p>	<p>Finanzielle Entlastung und Förderung gezielt für niedrige Einkommen: Um die Lasten der Transformation fair zu verteilen, müssen Anreize, Kompensationen und Förderprogramme vorrangig Menschen erreichen, die Anpassungen nicht aus eigener Kraft schultern können</p>
<p>Fördermaßnahmen auf Basis des Nettoäquivalenzeinkommens</p>	<p>Fördermaßnahmen auf Basis des Nettoäquivalenzeinkommens: Auf diese Weise wird die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen abgebildet, denn das gleiche Haushaltseinkommen ist für Alleinstehende anders zu bewerten als für eine vierköpfige Familie</p>
<p>Familien als Zielgruppe und Akteure von Bildung für nachhaltige Entwicklung</p>	<p>Familien als Zielgruppe und Akteure von Bildung für nachhaltige Entwicklung: Familien sind gesellschaftlich relevante, aktive Gestalterinnen der sozial-ökologischen Transformation</p>
<p>Nutzung von Einkommensdeckeln in die Förderprogramme</p>	<p>Nutzung von Einkommensdeckeln in die Förderprogramme</p>
<p>Keine Sanierungsverpflichtungen für private Haushalte</p>	<p>Weiterhin keine Sanierungsverpflichtungen für private Haushalte - allenfalls zur Erstellung von Informations-/Beratungshilfen wie dem Individuellen Sanierungsfahrplan</p>
<p>Sozial gerechte Ausgleichszahlung (Klimageld) zur Minderung der Belastungen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung</p>	<p>Sozial gerechte Ausgleichszahlung (Klimageld) zur Minderung der Belastungen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung</p>
<p>Klimaschutz sozial wirksam gestalten</p>	<p>Klimaschutz sozial wirksam gestalten: Jede Maßnahme wird verbindlich auf Verteilungswirkungen geprüft</p>

Klimageld einführen	Klimageld schnell und sozial gestaffelt einführen: Pro-Kopf-Rückverteilung von CO <sub>2</sub> -Einnahmen mit besonderem Fokus auf niedrige Einkommen
Vulnerable Gruppen anerkennen	Kinder und junge Menschen als vulnerable Gruppe anerkennen: Kinder und Jugend müssen als eigene Vulnerabilitätsdimension mitgedacht werden
Soziale Abfederung durch Verwendung der Einnahmen aus dem ETS2	Der überwiegende Teil der ETS2-Einnahmen sollte dazu genutzt werden, strukturelle Lösungen zu fördern, statt kurzfristig nur Energiekosten zu subventionieren.
Klimasozialfonds einrichten	Der Klimasozialfonds ist das zentrale Instrument auf EU-Ebene, um diese soziale Dimension zu adressieren.
CO <sub>2</sub> KostAufG reformieren	Im Sinne der Entbürokratisierung schlägt der BDEW vor, die leitungsgebundene Wärmeversorgung vollständig aus dem Anwendungsbereich des CO <sub>2</sub> KostAufG herauszunehmen.
Strompreisreform	Die zu Frage 1 dargestellte Strompreisreform ist der zentrale soziale Hebel des Klimaschutzprogramms.
Sozial gerechte Klimaschutzmaßnahmen	Klimaschutzmaßnahmen dürfen vulnerable Gruppen nicht überfordern.
Einkommensunabhängiger Zuschuss für Pendler	Die Pendlerpauschale wird zwar Transportmittel-unabhängig gewährt, aber auch hier profitieren höhere Einkommen.
Abschaffung des Dienstwagenprivilegs	Das Dienstwagenprivileg sollte abgeschafft werden.
Stärkung des Verursacherprinzips	Für eine faire Verteilung der Kosten sollte das Verursacherprinzip geachtet werden, beispielsweise durch eine umfassende CO <sub>2</sub> -Bepreisung.
Unterstützung von vulnerablen Gruppen und Haushalten beim Umstieg auf emissionsarme Heizungs- und Mobilitätslösungen	Diese Gruppen sollten gezielt beim Umstieg auf emissionsarme Heizungs- und Mobilitätslösungen sowie beim Umstieg auf (derzeit vergleichsweise teurere) nachhaltige Lebensmittel und Konsumprodukte unterstützt werden.
Förderung von Klimabewusstsein und motivierender Klimakommunikation	Ein wichtiger Faktor für gesamtgesellschaftliche Akzeptanz ist zudem die Förderung von Klimabewusstsein, eine motivierende Klimakommunikation und die Bekämpfung von Fehl- und Desinformationen hinsichtlich klimafreundlicher Lösungen.

Energie bezahlbar halten	Energie bezahlbar halten. Durch beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien, Flexibilitätsoptionen und Digitalisierung die Systemkosten senken; daraus resultierende Kostenvorteile können Haushalte entlasten
Material- und Batterie-Innovation fördern	Material- und Batterie-Innovation fördern. Technologische Fortschritte wie höhere Wirkungsgrade und langlebigere, kostengünstigere Batterien senken nicht nur die Strom- und Mobilitätskosten, sondern machen klimafreundliche Technologien auch für Haushalte mit geringem Einkommen erschwinglich.
Kreislaufwirtschaft als Kostenbremse	Eine konsequente Kreislaufwirtschaft senkt die Abhängigkeit von Importen, stärkt die Versorgungssicherheit und verringert dadurch die Preisvolatilität.
Transparente Governance & Dialog	Eine partizipative Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms mit frühzeitiger Einbindung relevanter Akteure erhöht die gesellschaftliche Akzeptanz.
Reform der energetischen Besteuerung durch Einführung einer CO <sub>2</sub> -Komponente	Der BDBe regt daher an, die nationale Energiesteuer grundlegend zu reformieren und von einer rein mengenbasierten Besteuerung auf ein Modell mit signifikanter CO <sub>2</sub> -Komponente umzustellen. Kraftstoffanteile sollten konsequent entsprechend ihrer realen THG-Bilanz belastet werden.
Finanzielle Unterstützung vulnerabler Gruppen und von Haushalten mit niedrigem Einkommen bei der Fahrradnutzung	Finanzielle Unterstützung vulnerabler Gruppen und von Haushalten mit niedrigem Einkommen bei der Fahrradnutzung im Rahmen des Klima-Sozialplans.
Förderung von Bikesharing, Fahrrad-Abos und Kaufanreizen für Fahrräder	Förderung von Bikesharing, Förderung von Fahrrad-Abos, Kaufanreize für Fahrräder
Erhöhte Zuschüsse für Haushalte mit niedrigem Einkommen	Sinnvoll wäre es, in der BEG-Förderung erhöhte Zuschüsse von 50 % für die Modernisierung vermieteter Wohngebäude mit Haushalten bis 40.000 EUR Haushaltsbruttoeinkommen pro Jahr festzulegen.
Soziale Ausgewogenheit und zielgerichtete Förderung	Im Bereich der BEG-Förderung sollte der KfW-Ergänzungskredit für BEG-Einzelmaßnahmen beibehalten werden, insbesondere für Haushalte mit einem Einkommen von bis zu 90.000 €.

Sozial gestaffelte Förderprogramme	Statt pauschalem Klimageld sollten Förderprogramme sozial gestaffelt erfolgen.
Einkommensstaffelung bei Maßnahmen des Klimaschutzprogramms	Bei den Maßnahmen des Klimaschutzprogramms ist wo immer möglich eine Einkommensstaffelung vorzusehen, so dass den Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen in gleichem Maße eine Teilhabe an Klimaschutzmaßnahmen ermöglicht wird.
Gezielte Angebote für Bürgerinnen und Bürger mit geringem Einkommen	Zudem gilt es, gezielte Angebote für Bürgerinnen und Bürger mit geringem Einkommen zu schaffen, beispielsweise energetische Sanierungsprogramme für Mietshäuser, eine Absicherung, dass die dafür aufzuwendenden Kosten nicht auf die Mieter abgewälzt werden, social leasing für Vollelektrische Fahrzeuge sowie vergünstigte Car Sharing Angebote, Vergünstigungen beim Deutschlandticket usw.
Auszahlung eines Klimageldes	Zusätzlich kann auch die schon lange in Aussicht gestellte Auszahlung eines Klimageldes einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Vertrauen in die (Klima-)Politik wiederherzustellen.
Klimaschutz bei Gebäuden darf die Bürger und insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen nicht überfordern	Klimaschutz bei Gebäuden darf die Bürger und insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen nicht überfordern, um die benötigte Akzeptanz zu sichern.
Abbau ungerechter Steuervergünstigungen	Sozial ungerechte und klimaschädliche Steuervergünstigungen erschweren es auch der Wirtschaft, mit der Zeit zu gehen
Reform der Dienstwagenbesteuerung	Anhebung des pauschalen Steuersatzes für Verbrennerfahrzeuge von derzeit einem auf zwei Prozent
Verstärkte Förderung für Haushalte mit niedrigem Einkommen	Höhere Investitionskosten sollten durch verstärkte Förderungen für Haushalte mit niedrigem Einkommen abgepuffert werden und können über zusätzliche Einnahmen durch die CO <sub>2</sub> -Abgabe gegenfinanziert werden.
Bereitstellung erneuerbarer Wärme als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge	Die Bereitstellung erneuerbarer Wärme (aus Geothermie) als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und nicht primär, als Renditeobjekt behandelt werden sollte.
Einführung eines Klimageldes zur Rückverteilung von	Ein Klimageld zur Rückverteilung der Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung eingeführt werden, um

Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung	insbesondere Haushalte mit geringem Energieverbrauch zu entlasten.
Grüne Leitmärkte und nachhaltiges Bauen	Die grüne öffentliche Beschaffung ist ein zentraler Hebel, um die Transformation klimafreundlicher Märkte zu beschleunigen und zusätzliche Emissionsminderungen zu erzielen.
Verbindliche Ökodesignvorgaben	Verbindliche Ökodesign-Vorgaben über ESPR (Ecodesign for Sustainable Products Regulation) und CPR (Construction Products Regulation) sind ein zentrales Instrument zur Erreichung der Klimaziele.
Einnahmen aus CO <sub>2</sub> -Bepreisung anteilig an Bürger zurückverteilen	Insbesondere Einnahmen aus der CO <sub>2</sub> -Bepreisung für Wärme und Verkehr sollten auch für Kompensationen an Bürgerinnen und Bürger genutzt werden.
Verteilungswirkung von Maßnahmen berücksichtigen	Neben konkreten Ausgleichsmaßnahmen ist ebenfalls ein Augenmerk darauf zu legen, durch die Einführung neuer Instrumente soziale Härten nicht zu verstärken und so die Akzeptanz für die Transformation zu schmälern.
Förderung von kohlenstoffarmen Technologien	Die Regierung könnte das ehemals geplante 'Klimageld' einführen, ein Programm, bei dem jeder Bürger eine Pauschalzahlung aus den Einnahmen erhält, die durch den staatlichen CO <sub>2</sub> -Preis generiert werden.
Sozial gerechter Übergang	Um die Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen in der Öffentlichkeit zu erhöhen, ist es entscheidend, dass die Politik sozial gerecht gestaltet wird.
Entlastungen bei CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Die CO <sub>2</sub> -Bepreisung setzt Anreize für klimaverträglicheres Verhalten in unterschiedlichen Bereichen.
Klimasozialplan erstellen	Die Bundesregierung sollte umgehend den bei der Europäischen Kommission einzureichenden Klimasozialplan erstellen und diesen mit den Ländern abstimmen.
Einführung eines Klimageldes	Insofern ist es notwendig, die Einnahmen aus dem CO <sub>2</sub> -Emissionshandel in Form eines Klimageldes sozial gerecht auf einkommensschwache Haushalte umzuverteilen.
Sozial gestaffelte Förderprogramme	Insbesondere für die Wärmewende sind Förderungen und gezielte Förderprogramme für Bürgerinnen und Bürger mit besonderem Förderbedarf zu entwickeln.

Stärkung der lokalen Identität und Teilhabe durch Kulturerbe-orientierte Klimaschutzmaßnahmen	Stärkung der lokalen Identität und Teilhabe durch Kulturerbe-orientierte Klimaschutzmaßnahmen
Einführung eines Klimageldes	A. Einführung eines Klimageldes
Zielgenaue Instrumente für soziale Härtefälle	B. Zielgenaue Instrumente soziale Härtefälle
Eine vollständige Klimadividende kann die sozialen Probleme der Transformation lösbar machen	Wir sind überzeugt, dass mit einer vollständigen Klimadividende und zusätzlichen sehr zielgenauen Instrumenten die sozialen Probleme der Transformation lösbar sind.
Ein soziales Gestaffeltes Klimageld kann durch Besteuerung umgesetzt werden	Einführung eines eigenen progressiven Steuertarifs, der auf das Klimageld angewendet wird.
Sozial gestaffelte Mobilitätsangebote	Sozial gestaffelte Mobilitätsangebote, insbesondere für ältere Menschen,
Sozial ausgewogene Ausgestaltung der Verkehrs- und Steuerpolitik	Sozial ausgewogene Ausgestaltung der Verkehrs- und Steuerpolitik durch Abbau klimaschädlicher Subventionen statt pauschaler Belastungen,
Gezielte Entlastungen bei gesunder und klimafreundlicher Ernährung	Gezielte Entlastungen bei gesunder und klimafreundlicher Ernährung,
Maßnahmen zur Reduktion von Hitze-, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen	Maßnahmen zur Reduktion von Hitze-, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen,
Niedrigschwellige Informations- und Beratungsangebote auf kommunaler Ebene	Niedrigschwellige Informations- und Beratungsangebote auf kommunaler Ebene.
Zielgerichteter und verteilungsgerechter Anreiz zur Minderung klimarelevanter Emissionen	Es bedarf eines zielgerichteten und verteilungsgerechten Anreizes zur Minderung klimarelevanter Emissionen, der von allen Akteuren als fair akzeptiert wird und keine Kostenverschiebung zulasten einzelner Verbrauchergruppen bewirkt.
Soziale Ausgestaltung des Klimaschutzes	Klimaschutz muss sozial ausgestaltet werden, damit vor allem Menschen mit geringem Einkommen nicht überfordert werden

Sensibilisierung von jungen Menschen für Klimaschutz als Teil ihrer beruflichen Verantwortung	Ziel des Projekts ist es, junge Menschen dafür zu sensibilisieren, Klimaschutz als Teil ihrer beruflichen Verantwortung zu verstehen und aktiv mitzugestalten.
Förderung von S-Pedelecs für Geringverdiener	besonders Geringverdiener/noch besser alle Bürger vor allem auf dem Land könnten Zuschüsse erhalten für Anschaffung von solchen "Mikro-Mobilitäts-" Lösungen
Kostenlose Beratungsangebote für S-Pedelec-Nutzer	Ergänzt werden könnten solche Maßnahmen mit kostenlosen (öffentlich finanzierten) Beratungsangeboten, wie man die Nutzung komfortabel gestalten kann
Einführung eines Mobilitätsgeldes	Über das Thema S-Pedelec hinaus bin ich eine starke Befürworterin eines "Mobilitätsgeldes" für alle, sodass jeder selbst entscheidet, für welche Verkehrsmittel er die Subvention ausgibt
Reduzierte Mehrwertsteuer auf Reparaturleistungen	Ferner wäre auch eine reduzierte Mehrwertsteuer auf Reparaturleistungen zu begrüßen (oder ein Reparaturbonus), vor allem bezogen auf Fahrradreparaturen würde dies zu mehr sozialer Gerechtigkeit beitragen
Förderung von S-Pedelecs für Geringverdiener	besonders Geringverdiener/noch besser alle Bürger vor allem auf dem Land könnten Zuschüsse erhalten für Anschaffung von solchen "Mikro-Mobilitäts-" Lösungen, statt nur E-PKW zu fördern
Kostenlose Beratungsangebote für S-Pedelec-Nutzer	Ergänzt werden könnten solche Maßnahmen mit kostenlosen (öffentlich finanzierten) Beratungsangeboten, wie man die Nutzung komfortabel gestalten kann
Einführung eines Mobilitätsgeldes	Über das Thema S-Pedelec hinaus, bin ich eine starke Befürworterin eines "Mobilitätsgeldes" für alle, sodass jeder selbst entscheidet, für welche Verkehrsmittel er die Subvention ausgibt
Reduzierte Mehrwertsteuer auf Reparaturleistungen	Ferner wäre auch eine reduzierte Mehrwertsteuer auf Reparaturleistungen zu begrüßen (oder ein Reparaturbonus), vor allem bezogen auf Fahrradreparaturen würde dies zu mehr sozialer Gerechtigkeit beitragen
Wirksame Maßnahmen zum Hitze- und Kälteschutz	Wirksame Maßnahmen zum Hitze- und Kälteschutz: speziell für alle körperlich arbeitenden Menschen, ist die Überarbeitung der Arbeitsstättenverordnung dringend erforderlich

Einführung des Rechtes auf politische Streiks	Einführung des Rechtes auf politische Streiks, auch im Zusammenhang mit Umwelt-, Klima- und Gesundheitsthemen
Einführung eines Klimagelds	Einführung eines Klimagelds (ca. 320 €/Pers. und Jahr lt. Studie von Greenpeace)
Berücksichtigung der sozialen Komponente bei Klimaschutzmaßnahmen	Alle Klimaschutzmaßnahmen müssen sozial ausgewogen sein und dürfen nicht nur für privilegierte Gruppen finanzierbar sein
Priorisierung der Reduktion und Vermeidung von Treibhausgasemissionen	Oberste Priorität aller (Klima-)politischen Entscheidungen müssen die Reduktion und Vermeidung von Treibhausgasemissionen haben.
Berücksichtigung der Auswirkungen auf vulnerable Gruppen	Wie kann das Klimaschutzprogramm so ausgestaltet werden, dass es vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überfordert, eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen gewährleistet und eine hohe gesamtgesellschaftliche Akzeptanz findet?
Mehrwertsteuer reformieren	Mehrwertsteuer reformieren
Klimafreundliche Defaults statt Verbote	Klimafreundliche Defaults statt Verbote
Reparieren und Wiederverwenden belohnen	Reparieren und Wiederverwenden belohnen
Verständliche Klimakommunikation stärken	Verständliche Klimakommunikation stärken
Positive Anreize statt reiner Bepreisung	Positive Anreize statt reiner Bepreisung
Energie bezahlbar halten	Durch beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien, Flexibilitätsoptionen und Digitalisierung die Systemkosten senken; daraus resultierende Kostenvorteile können Haushalte entlasten
Material- und Batterie-Innovation fördern	Technologische Fortschritte wie höhere Wirkungsgrade und langlebigere, kostengünstigere Batterien senken nicht nur die Strom- und Mobilitätskosten, sondern machen klimafreundliche Technologien auch für Haushalte mit geringem Einkommen erschwinglich.

Kreislaufwirtschaft als Kostenbremse	Eine konsequente Kreislaufwirtschaft senkt die Abhängigkeit von Importen, stärkt die Versorgungssicherheit und verringert dadurch die Preisvolatilität.
Transparente Governance & Dialog	Eine partizipative Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms mit frühzeitiger Einbindung relevanter Akteure erhöht die gesellschaftliche Akzeptanz.
Finanzielle Hilfen für Haushalte mit niedrigem Einkommen	Um Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht zu überfordern, könnte das Klimaschutzprogramm direkte finanzielle Hilfen oder Subventionen für den Zugang zu klimafreundlichen Technologien bieten.
Umgang mit Komplexität durch transformative Kompetenzen	Klimaschutz darf nicht als Überforderung, sondern muss als Befähigung erlebt werden können. Die Transformation erzeugt Verunsicherung. Transformative Kompetenzen wie der lösungsorientierte Ausgleich von Spannungen und Dilemmata sind essenziell, um faire Verteilungsfragen (Kosten/Nutzen) konstruktiv zu debattieren und Akzeptanz durch Teilhabe zu schaffen
Gerechter Zugang zu KI-gestützter Bildung	Um vulnerable Gruppen nicht zu überfordern, muss der Zugang zu KI-gestützter Bildung gerecht gestaltet sein.
Suffizienzorientierte Lebensstile	Suffizienzorientierte Lebensstile (Teilen statt alleiniges Besitzen von eigentlich öffentlichen, gesellschaftlichen Gütern - Allmendeprinzip) können Haushalte mit niedrigem Einkommen finanziell entlasten, bedürfen aber einer hohen gesellschaftlichen Wertschätzung, die durch Bildung vermittelt wird.
CO <sub>2</sub> -Umlage „Klimageld“ auszahlen	CO <sub>2</sub> -Umlage „Klimageld“ auszahlen.
Einführung von Bürgerinnen- und Bürgerräten	Einführung von Bürgerinnen- und Bürgerräten gibt Beteiligungsmöglichkeiten und fördert Akzeptanz
Kommunikation, Werte und Einbindung von Akteuren	Maßnahmen zu Kommunikation, Werten und Einbindung von Akteuren
Klimageld einführen	Die Einführung eines Klimageldes ist ein zentrales Instrument zur sozialen Abfederung steigender Energiepreise.

Erhöhung von Vermögenssteuer bzw. Erbschaftssteuer und des Spitzensteuersatzes	Erhöhung von Vermögenssteuer bzw. Erbschaftssteuer und des Spitzensteuersatzes zur vermehrten Beteiligung des sehr wohlhabenden und stark emittierenden Bevölkerungsteils an der Gemeinschaftsaufgabe des Klimaschutzes.
Motivation von KMU durch reduzierten Formalismus	Motivation speziell von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch deutlich reduzierten gesetzlichen Formalismus und unnötige Berichtspflichten, um die schnelle und wirtschaftlich vertretbare Umsetzung wirksamer Maßnahmen zu ermöglichen
Sozial gerechte Ausgestaltung von Förderlandschaften	Eine sozial gerechte Ausgestaltung einer Förderlandschaft schafft mehr Akzeptanz.
Wettbewerbsfähigkeit erhalten	Akzeptanz für Transformations- und Klimaschutzmaßnahmen kann nur dann entstehen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie dauerhaft erhalten bleibt.
Einnahmen aus klimapolitischen Instrumenten rückverteilen	Die Einnahmen aus den Emissionshandelssystemen sollten konsequent zweckgebunden eingesetzt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen, Transformationsprozesse gezielt zu unterstützen,
Sozialgerechte Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms	Die effiziente Nutzung des Gebäudebestands ist auch sozialpolitisch von großer Bedeutung. Fehlender und bezahlbarer Wohnraum wird zum Standortfaktor und zur sozialen Frage für die Kommunen.
Eine Reform des Emissionshandels, verlässliche öffentliche Investitionen und gezielte Unterstützungsmaßnahmen	Es braucht eine Reform des Emissionshandels, verlässliche öffentliche Investitionen und gezielte Unterstützungsmaßnahmen.
Ein robustes Bepreisungssystem, das Haushalte und Unternehmen nicht überfordert, Carbon-Leakage verhindert und klare Signale sendet	Der DGB fordert ein robustes Bepreisungssystem, das Haushalte und Unternehmen nicht überfordert, Carbon-Leakage verhindert und klare Signale sendet.
Gleichstellungsrelevante Aspekte bei allen Klimaschutzmaßnahmen beachten	Laut dem 4. Gleichstellungsbericht der Bundesregierung von 2025 werden Weichenstellungen für eine geschlechtergerechte sozial-ökologische Transformation empfohlen.

Einführung eines Klimageldes	Das Klimageld soll Bürger*innen bei den zu erwartenden steigenden Kosten durch den CO <sub>2</sub> -Preis entlasten.
Einführung von Bürgerinnen- und Bürgerräten	Zu klimaschutzrelevanten Themen wie ÖPNV, Fahrradverkehr, Stadtgrün oder Wassermanagement sollen lokale Bürgerinnen- und Bürgerräte initiiert werden.
Informationen für vulnerable Gruppen	Für vulnerable Gruppen sollte es detaillierte Informationen zu Klimaschutzmaßnahmen entsprechend ihren Bedarfen geben.
Sozialverträgliche Ausgestaltung des Steuerungsinstruments CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Für eine von einem Mietwohnungsmarkt geprägten Stadt Berlin ist eine sozialverträgliche Ausgestaltung des Steuerungsinstruments CO <sub>2</sub> -Bepreisung sehr relevant und sollte im Klimaschutzprogramm entsprechende Berücksichtigung finden.
Rückzahlungsmechanismus für CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Die Bundesregierung erklärt die CO <sub>2</sub> -Bepreisung zum zentralen Baustein für Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz [Koalitionsvertrag].
Klimageld oder Stromsteuersenkung für Haushalte mit geringem Einkommen	Neben der Option eines Klimageldes, könnten Bürgerinnen und Bürger durch die versprochene Stromsteuersenkung oder Mobilitäts-Zuschüsse entlastet werden.
Schutz vulnerabler Gruppen und faire Kostenverteilung	Eine breite gesellschaftliche Akzeptanz für eine Transformation setzt voraus, dass die mit dem Klimaschutz und Umweltschutz verbundenen Belastungen sektorübergreifend und zwischen den verschiedenen Bevölkerungsschichten 'fair' und ausgewogen verteilt werden.
Bürgerschafts-Beteiligung	Erneuerbare Energien werden besonders dort akzeptiert, wo Menschen direkt von den Gewinnen profitieren und Wertschöpfung vor Ort sichtbar wird.
CO <sub>2</sub> -Kosten-Ausgleich	Der CO <sub>2</sub> -Kosten-Ausgleich wirkt sozial ausgleichend, entlastet insbesondere Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen, schafft Planungssicherheit und macht klimafreundliches Verhalten im Alltag unmittelbar attraktiv.
Zielgenaue Entlastung und Planungssicherheit	Damit vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen durch das Klimaschutzprogramm nicht überfordert werden, muss es konsequent auf soziale Zumutbarkeit ausgerichtet sein.

Gleichstellungsrelevante Aspekte bei allen Klimaschutzmaßnahmen beachten	Laut dem 4. Gleichstellungsbericht der Bundesregierung von 2025 werden Weichenstellungen für eine geschlechtergerechte sozial-ökologische Transformation, z.B. wie folgt empfohlen:
Einführung eines Klimageldes	Das Klimageld soll Bürger*innen bei den zu erwartenden steigenden Kosten durch den CO <sub>2</sub> -Preis entlasten.
Einführung von Bürgerinnen- und Bürgerräten	Zu klimaschutzrelevanten Themen wie ÖPNV, Fahrradverkehr, Stadtgrün oder Wassermanagement sollen lokale Bürger*innenräte initiiert werden.
Informationen für vulnerable Gruppen	Für vulnerable Gruppen sollte es detaillierte Informationen zu Klimaschutzmaßnahmen entsprechend ihren Bedarfen geben.
Deliberative Beteiligungsverfahren als Ergänzungsinstrument zur Stärkung demokratischer Legitimität und gesellschaftlicher Akzeptanz	Deliberative Beteiligungsverfahren wie Bürgerräte erfüllen eine spezifische Funktion im demokratischen System
Erarbeitung einer Nationalen Methanstrategie	Erarbeitung einer Nationalen Methanstrategie, um die Umsetzung der EU-Methanverordnung zu konkretisieren
Sozial-Monitoring nicht nur auf Einkommen basierte Indikatoren beschränken	Sozial-Monitoring nicht nur auf Einkommen basierte Indikatoren beschränken. z.B. Menschen mit Pflegebedarf, chronischen Erkrankungen u.a. in Monitoring berücksichtigen
Verbindliche Partizipationsformate auf kommunaler Ebene vorsehen	verbindliche Partizipationsformate auf kommunaler Ebene vorsehen, die über Informationsveranstaltungen hinausgehen und lokales Erfahrungswissen systematisch einbeziehen
Klimabonus (Pro-Kopf-Rückverteilung) aus ETS-Einnahmen	Klimabonus (Pro-Kopf-Rückverteilung) aus ETS-Einnahmen und zielgenaue Zuschüsse (z. B. für Heizungstausch/energetische Sanierung bei Geringverdienenden)
Standardisierte Definition und Indikatoren für Energiearmut einführen	Standardisierte Definition und Indikatoren für Energiearmut einführen (in Deutschland bislang fragmentiert) und EED-Pflicht (Energieeffizienz-Richtlinie) nutzen
Systematische Kommunikation	Wir regen an, im Bund ähnlich wie in Österreich eine entsprechende systematische Kommunikation zu etablieren

Soziale Flankierung für private Haushalte	Der Expertenrat für Klimafragen aus Baden-Württemberg empfiehlt, eine effektive soziale Flankierung für private Haushalte vorzubereiten.
Familienfreundliche Klimaschutzmaßnahmen	Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg sollten soziale Klimaschutzmaßnahmen familienfreundlich ausgestaltet sein, also auch die Haushaltsgröße berücksichtigen.
Parlamentarische Mitbestimmung und Aufsicht	Eine Einbindung des Parlaments ist zielführend, um eine demokratische Debatte der Anlagepraxis zu gewährleisten.
Öffentliche Transparenz über staatliche Anlagen	Aktienanlagen in Hand des deutschen Staates müssen öffentlich transparent und nachvollziehbar gemacht werden, um eine demokratische Debatte der Anlagepraxis zu gewährleisten.
Ein positives Zielbild, das die Vorteile anschaulich darstellt	Ein positives Zielbild, das die Vorteile anschaulich darstellt, nicht nur die Reduzierung von Klimarisiken (Wetterschäden, Flüchtlingsströme), sondern auch weniger Abhängigkeit von ausländischen Ressourcen, mittelfristige Kosteneinsparungen, langfristige Wettbewerbsvorteile, soziale Ausgewogenheit.
Konkreter Zielpfad und kontinuierliches Controlling	Konkreter Zielpfad und kontinuierliches Controlling, um die Lücke zwischen langfristigen Zielen und kurzfristiger Politik besser zu schließen;
Steuerreform mit Entlastung von Menschen mit niedrigem Einkommen	Eine dauerhafte Preiserhöhung fossiler Energien wird keine politische Mehrheit gewinnen. Nur wenn eine starke Umverteilung von Einkommen und Vermögen angegangen wird, so dass die Mehrheit der Gesellschaft bessergestellt wird, kann das gelingen.
Stärkung der Sozialpolitik und Daseinsvorsorge	Ohne eine starke Sozialpolitik wird der notwendige Strukturwandel und damit auch die Klimapolitik auf Ablehnung stoßen.
Schaffung von gesellschaftlichem Zusammenhalt mit Teilhabe und pragmatischer Resilienz	Mutig schaffen wir so gesellschaftlichen Zusammenhalt mit Teilhabe und pragmatische Resilienz
Beteiligung frühzeitig, transparent und mit realem Einfluss gestalten	Beteiligung darf nicht nur formal sein: frühzeitig, transparent, mit realem Einfluss.
Fachliche Akteurinnen und Akteure strukturell einbinden	Fachliche Akteurinnen und Akteure müssen: strukturell eingebunden, nicht nur konsultiert werden, in der

und breite Ausrichtung gewährleisten	Gesamtanfrage inhaltlich breite Ausrichtung gewährleisten
Maßnahmen nachvollziehbar, sozial gerecht und lokal angepasst gestalten, um Akzeptanz zu fördern	Akzeptanz entsteht dort, wo: Maßnahmen nachvollziehbar, sozial gerecht, lokal angepasst sind.
Kompensationsmaßnahmen für Verbraucher	Kompensationsmaßnahmen, wie beispielsweise die noch ausstehende Absenkung der Stromsteuer für private Haushalte, die einen steigenden CO <sub>2</sub> -Preis abfedern sollen, müssen in einen klaren kommunikativen Zusammenhang gestellt werden, um ihre Wirkung nachvollziehbar zu machen.
Umverteilung der Einnahmen der CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Ein mögliches Instrument zu einer gerechteren Verteilung der Kosten ist die Umverteilung der Einnahmen der CO <sub>2</sub> -Bepreisung.
Klimageld für private Haushalte	Mittels des Klimagelds können auch private Haushalte entlastet werden mit besonderem Entlastungseffekt für Haushalte mit niedrigem Einkommen.
Vereinfachung des Fördersystems	Zu einer fairen Verteilung der Kosten und Nutzen würde außerdem eine Vereinfachung des Fördersystems beitragen.
Transparenz und Beteiligung	Die gesamtgesellschaftliche Akzeptanz wird durch Transparenz und Beteiligung gestärkt.
Kontinuierliches Monitoring sozialer Auswirkungen	Langfristig sollte ein kontinuierliches Monitoring sozialer Auswirkungen, z. B. zur Energiearmut und regionalen Verteilung, angestrebt werden.
Sozialpolitische Flankierung	Auch eine soziale Ausgestaltung von Klima- und Energiepolitik wird nicht verhindern können, dass es zu individuellen Härtefällen kommt
Passgenaue Service- und Finanzierungsangebote	Staatliche Ausfallbürgschaften ermöglichen, dass auch Menschen mit geringer Liquidität und ohne geeignete Sicherheiten Zugang zu Krediten bekommen.
Soziale Verträglichkeit des Klimaschutzprogramms	Soziale Verträglichkeit ist eine zentrale Voraussetzung für wirksamen Klimaschutz.
Schutz vulnerabler Gruppen durch Klimaschutz im Krankenhaus	Klimaschutz im Krankenhaus ist Gesundheitsschutz: vulnerable Gruppen (Ältere, chronisch Kranke) profitieren doppelt – durch weniger Klimafolgen und resilientere Versorgung

Aufnahme von Klimaschutzmaßnahmen im Kulturbereich in das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung	KPK und KFK richten sich an die gesamte Breite des Kulturbereichs von kleinen Bibliotheken über kommunale und landesweite Kulturfestivals bis zu großen Museen.
---	---