

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Badum, Dr. Alaa Alhamwi, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/4724 –**

### **Klimaschutzmaßnahmen nach der Verurteilung der Bundesregierung zur Verbesserung des Klimaschutzprogramms**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat die Bundesregierung mit Urteil vom 29. Januar 2026 dazu verurteilt, das geltende Klimaschutzprogramm nachzubessern. Das Gericht stellte fest, dass die derzeitigen Klimaschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die gesetzlich festgelegten deutschen Klimaziele zu erreichen ([www.bverwg.de/pm/2026/05](http://www.bverwg.de/pm/2026/05)).

Es braucht nach Ansicht der Fragestellenden eine zeitnahe und wirksame Nachsteuerung. Sonst droht Deutschland in den kommenden Jahren eine deutliche Verfehlung seiner verbindlichen Klimaziele. Bereits heute bestehen insbesondere in den Sektoren Gebäude und Verkehr erhebliche Emissionslücken. Das Bundesklimaschutzgesetz verpflichtet die Bundesregierung dazu, spätestens im März 2026 ein Klimaschutzprogramm vorzulegen, das geeignete Maßnahmen enthält, um die Einhaltung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 sicherzustellen. Trotz dieser klaren gesetzlichen Vorgaben erweckt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragestellenden wiederholt den Eindruck, die vorgegebenen Ziele untergraben zu wollen. Hierzu zählen unter anderem Ankündigungen zur Aufweichung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG), die Reduzierung der Luftverkehrssteuer sowie der politische Einsatz für eine Rücknahme des Verbrennerausstiegs auf europäischer Ebene. Gleichzeitig existiert eine Reihe von Maßnahmen mit erheblichem Emissionseinsparpotenzial, die derzeit von der Bundesregierung nicht umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund besteht erheblicher Klärungsbedarf hinsichtlich der klimapolitischen Strategie der Bundesregierung und der konkreten Schritte zur Umsetzung der gerichtlichen Vorgaben.

1. Liegen der Bundesregierung Berechnungen darüber vor, wie hoch die Emissionseinsparungen in Deutschland durch den Erhalt der 65-Prozent-Regel des § 71 GEG im Vergleich zu einer Abschaffung der Regel in Verbindung mit der Einführung der von der CDU/CSU- und SPD-Fraktion geplanten Grüngasquote wären (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben), wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die am 24. Februar 2026 von der Koalition vorgelegten Eckpunkte werden im Gebäudemodernisierungsgesetz und in weiteren Gesetzen umgesetzt. Eine Abschätzung der THG-Minderungswirkung des Gebäudemodernisierungsgesetzes kann erst nach Konkretisierung durch die gesetzlichen Regelungen erfolgen. Die Eckpunkte beinhalten die ausdrückliche Festlegung, dass es zum Schutz der Mieterinnen und Mieter vor überhöhten Nebenkosten durch den Neuaufbau unwirtschaftlicher Heizungen einer Regelung bedarf. Diese Festlegung wird der Gesetzentwurf der Bundesregierung berücksichtigen. Die Arbeiten am Gesetzentwurf und den neuen Regelungen dauern an. Insofern können zum gegenwärtigen Stand keine Angaben zu genauen Inhalten der anstehenden gesetzlichen Änderungen gemacht werden.

2. Wie hoch werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Auswirkungen der angekündigten Reduzierung der Luftverkehrssteuer auf die jährlichen Emissionen in Deutschland (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 53 in der Fragestunde am 3. Dezember 2025 (46. Sitzung der 21. Wahlperiode des Deutschen Bundestages, vgl. Plenarprotokoll 21/46) verwiesen.

3. Wie hoch werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Auswirkungen der Rücknahme des Verbrenner-Aus auf europäischer Ebene auf die jährlichen Emissionen in Deutschland sein (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben)?

Zur Neuregelung der Flottengrenzwerte läuft ein komplexer Verhandlungsprozess auf europäischer Ebene, bei denen wesentliche Ausgestaltungselemente noch Gegenstand politischer Verhandlungen sind. Vor diesem Hintergrund sind Abschätzungen über die Auswirkungen auf Deutschland nicht belastbar möglich.

4. Welche Auswirkungen auf die Höhe der deutschen Treibhausgasemissionen erwartet die Bundesregierung, wenn das Preisniveau im nationalen Emissionshandel (nEHS) im Jahr 2027 auf dem Niveau des Jahres 2026 (derzeit 55 bis 65 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>) eingefroren würde, verglichen mit der geltenden Rechtslage nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz, wonach sich die Preise ab 2027 am EU-Emissionshandel (ETS) orientieren (bitte für 2027 in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben)?

Die aktuelle Rechtslage sieht vor, dass der Preis im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) in jedem Quartal des Jahres 2027 dem mengengewichteten Durchschnittspreis der Versteigerungen von Berechtigungen im ETS 1 in dem jeweils vorletzten vorangegangenen Quartal entspricht. Diese Preise sind aktuell noch nicht bekannt. Vor diesem Hintergrund wurden auch keine Vergleiche mit anderen Preisszenarien durchgeführt.

5. Liegen der Bundesregierung Berechnungen darüber vor, wie hoch die jährlichen Emissionseinsparungen in Deutschland durch ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen wären (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben), wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat Kenntnis von Berechnungen verschiedener Akteure. Das Umweltbundesamt (UBA) hat unter anderen eine Studie in Auftrag gegeben, in der die möglichen Emissionseinsparungen in Folge der Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen und einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften untersucht wurden. Die Ergebnisse können unter folgendem Link eingesehen werden: [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit).

6. Liegen der Bundesregierung Berechnungen darüber vor, wie hoch die jährlichen Emissionseinsparungen in Deutschland wären, die eine Reform der Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen ermöglichen würde (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben), wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Berechnungen zur möglichen Wirkung von gesetzlichen Änderungen im Rahmen der Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen würden von der konkreten Ausgestaltung abhängen. Eine Reform der Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen ist im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen.

7. Liegen der Bundesregierung Berechnungen darüber vor, wie hoch die Emissionseinsparungen in Deutschland durch eine dauerhafte Preissicherung des Deutschlandtickets auf 49 Euro wären (bitte pro Jahr in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angeben), wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat keine Emissionseinsparungen ermitteln lassen, für eine Klimaschutzmaßnahme, die eine dauerhafte Preissicherung des Deutschlandtickets auf 49 Euro beinhaltet. Der Bund und die Länder wenden in den Jahren 2026 bis 2030 jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr auf, um das Deutschlandticket abzusichern. Eine Absenkung des aktuellen Preises für das Deutschlandticket wäre mit erheblichen Mehrkosten verbunden, für die derzeit keine finanziellen Spielräume bestehen.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*