

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lisa Badum, Dr. Alaa Alhamwi, Harald Ebner, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Dr. Andrea Lübcke, Kassem Taher Saleh, Julia Schneider, Katrin Uhlig, Dr. Julia Verlinden, Tarek Al-Wazir und der Fraktion BÜNDNIS 90/-DIE GRÜNEN

### Klimawirkung der Maßnahmen der Bundesregierung im Gebäude- und Verkehrssektor

Deutschland steht vor einer ernsthaften klimapolitischen Bewährungsprobe. Der Expertenrat für Klimafragen (ERK), das unabhängige wissenschaftliche Beratungsgremium der Bundesregierung, warnt in seinen jüngsten Berichten unmissverständlich vor einer systematischen Verfehlung der deutschen Klimaziele. Die Bundesregierung läuft demnach Gefahr, das 65-Prozent-Ziel für 2030 (knapp), das 88-Prozent-Ziel für 2040 sowie das Ziel der Klimaneutralität für 2045 allesamt zu verfehlen, wobei sich die Abweichungen vom Zielpfad im Zeitverlauf zunehmend ausweiten (<https://expertenrat-klima.de/publikationen/p-ruefbericht-zur-berechnung-der-deutschen-treibhausgasemissionen-fuer-das-jahr-2025-und-zu-den-projektionsdaten-2026>). Das im März 2026 vorgelegte Klimaschutzprogramm der Bundesregierung bewertete der ERK als ungenügend: Die darin enthaltenen Maßnahmen erfüllten nicht die gesetzlichen Anforderungen, und für knapp die Hälfte der Maßnahmen im Sektor LULUCF (Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft) sei die Zusätzlichkeit gegenüber dem Referenzpfad methodisch unklar (<https://expertenrat-klima.de/publikationen/stellungnahme-zum-entwurf-des-klimaschutzprogramms-2026>). In den Sektoren Verkehr und Gebäude ist die Lage besonders dramatisch. Statt auf diese Warnungen mit ambitionierten Nachbesserungen zu reagieren, arbeitet die Bundesregierung daran, zentrale klimapolitische Instrumente abzuschwächen – darunter das Gebäudeenergiegesetz und die nationale sowie europäische CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Die folgenden Fragen zielen darauf ab, die wissenschaftlichen, methodischen und rechtlichen Grundlagen der Klimapolitik der Bundesregierung zu hinterfragen und Verantwortlichkeiten transparent zu machen. Sollte die Bundesregierung mehrere der Fragen aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammenfassend beantworten, wird ausdrücklich darum gebeten, in der Antwort für jede Einzelfrage spezifisch auf die erfragten Unterpunkte und Daten einzugehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welche wissenschaftlichen oder methodischen Gutachten stützt die Bundesregierung ihre u. a. auf Bundestagsdrucksache 21/5747 getätigte Aussage, das Klimaziel 2030 werde erreicht, wenn ihre eigene Fachbehörde (Umweltbundesamt) unter Berücksichtigung nur der bisherigen Maßnahmen sowie ihr eigenes Beratungsgremium (ERK) auch unter Berück-

sichtigung des vorgelegten Klimaschutzprogramms beide das Gegenteil prognostizieren?

2. Welche unabhängigen wissenschaftlichen Institute wird die Bundesregierung bis wann beauftragen, um die methodischen Mängel in der Berechnung der Treibhausgas(THG)-Minderungswirkung des Klimaschutzprogramms zu beheben, nachdem der ERK in seinem Prüfbericht bemängelt hat, dass etwa im Sektor LULUCF für knapp die Hälfte der Maßnahmen die "Zusätzlichkeit gegenüber dem Referenzpfad unklar" ist und Interaktionseffekte ignoriert wurden?
3. Wie beantwortet die Bundesregierung die Fragen 5 bis 7, 10 bis 18 sowie 20 bis 33 auf Bundestagsdrucksache 21/5747, nun da der Prüfbericht des ERK vorliegt und die Verfehlung sämtlicher Klimaziele prognostiziert, was die Bundesregierung in ihrer Antwort als einziges Hindernis zur Beantwortung der genannten Fragen dargestellt hat (bitte einzeln und nicht aggregiert beantworten)?
4. Welche Daten liegen der Bundesregierung zu den volkswirtschaftlichen und fiskalischen Kosten eines potenziellen Zusammenbruchs der Atlantischen Meridionalen Umwälzzirkulation (AMOC, „Golfstrom“) vor, welcher infolge anhaltend hoher THG-Emissionen immer wahrscheinlicher wird, wodurch gravierende Folgen für Umwelt, Sicherheit, Wirtschaft und Gesundheit in Europa drohen ([www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/moeglicher-zusammenbruch-der-atlantischen-umwaelzzirkulation-nach-2100-bei-hohem-emissionspfad/](http://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/moeglicher-zusammenbruch-der-atlantischen-umwaelzzirkulation-nach-2100-bei-hohem-emissionspfad/))?
5. Wie rechtfertigt Bundeskanzler Friedrich Merz, angesichts seines Amtseides, Schaden vom deutschen Volk abzuwenden, mit Blick auf die in der vorgehenden Frage genannten Warnungen vor katastrophalen Kipppunkten, die Vorlage eines laut ERK unzureichenden Klimaschutzprogramms bei gleichzeitiger Abschwächung zentraler klimapolitischer Instrumente wie dem EU-Emissionshandel, dem Gebäudeenergiegesetz und dem EU-Verbrenner-Aus durch seine Regierung?
6. Auf welche juristischen Gutachten stützt die Bundesregierung ihre Annahme, dass der laufende Rückbau der deutschen und europäischen Klimapolitik (z. B. Abschaffung EU-Verbrenner-Aus, Verschiebung EU ETS2, Streichung der 65-Prozent-Regelung Gebäudeenergiegesetz) nicht gegen das Verschlechterungsverbot im Klimaschutz aus Artikel 20a Grundgesetz verstößt?
7. Welche fiskalischen Rückstellungen (in Euro) hat die Bundesregierung im Bundeshaushalt sowie in der mittelfristigen Finanzplanung für den absehbaren Zukauf von Emissionszuweisungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten gebildet, welche durch die absehbaren Zielverfehlungen gemäß EU-Lastenteilungsverordnung nötig werden?
8. Aus welchen Mitteln soll der aktuelle Leertitel „1601 541 01 – 332 Ankauf von Emissionszuweisungen nach der EU-Klimaschutzverordnung“ finanziert werden, falls keine solchen Rückstellungen gebildet wurden?
9. Aus welchen zwingenden Gründen kann die THG-Wirkung des Gebäudemodernisierungsgesetzes (GModG) „erst nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens konkret abgeschätzt werden“ (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 91 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 21/6098), während die Bundesregierung gleichzeitig in der Lage war, andere Prognosen im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung – wie etwa den Erfüllungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung – bereits für den vorliegenden Gesetzentwurf zu erfassen?

10. Mit welcher Begründung rechtfertigt die Bundesregierung das vollständige Fehlen der nach § 44 Absatz 1 GGO und der dazugehörigen Arbeitshilfe ([www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/verfassung/arbeitshilfe-gesetzesfolgenabschaetzung.pdf](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/verfassung/arbeitshilfe-gesetzesfolgenabschaetzung.pdf)) ausdrücklich vorgesehenen Prüfung der „Auswirkungen und Risiken in den Bereichen [...] Ökologie“ (ibid.) sowie der zwingend vorgeschriebenen Darstellung im Gesetzentwurf, ob die Wirkungen des GModG einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen?
11. Warum hat die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 21/5747 noch behauptet, dass eine Abschätzung der THG-Wirkung „nach Konkretisierung durch die gesetzlichen Regelungen erfolgen“ kann, wenn dies offensichtlich nicht zutrifft?
12. Auf welcher Faktenbasis sollen Mitglieder des Bundestages über das GModG entscheiden, wenn die Bundesregierung solch zentrale Informationen wie die erwarteten Auswirkungen auf das Klima, die Gefährdung unserer Lebensgrundlagen und die Vereinbarkeit des Gesetzesentwurfs mit dem vertretenen verfassungsrechtlichen Verschlechterungsverbot im Klimaschutz (vgl. die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/4709) nicht bereitstellt?
13. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie ein Gesetz vorlegt, bei dem sie laut eigenen Angaben weder die Klimawirkung noch die darin vorausgesetzte Verfügbarkeit von sogenannten „Grüngasen“ abschätzen kann und keine Angaben zur Vereinbarkeit des Gesetzesentwurfs mit dem vertretenen verfassungsrechtlichen Verschlechterungsverbot im Klimaschutz macht (vgl. Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 50 und 91 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 21/6098)?
14. Warum hat sich die Bundesregierung gegen eine detaillierte Folgenabschätzung vor einer solch schwerwiegenden und folgenreichen Gesetzesänderung entschieden?
15. Mit welcher konkreten Notwendigkeit und mit welchem volkswirtschaftlichen Nutzen nimmt die Bundesregierung das Risiko steigender THG-Emissionen im Gebäudesektor infolge der Verabschiedung des GModG in Kauf, insbesondere vor dem Hintergrund drohender Kosten in Milliardenhöhe durch die absehbare Verfehlung der Zielvorgaben in den Non-ETS-Sektoren gemäß EU-Lastenteilungsverordnung?
16. Auf Basis welcher konkreten Analysen, Studien und Prognosen zu Biokraftstoff-Verfügbarkeit und -Importvolumen sowie Klimawirkung (bitte mit Autor und Datum benennen) stützt die Bundesregierung die im GModG festgelegten Stufen der Biotreppe, und falls solche Studien, wie nach Ansicht der Fragestellenden aufgrund der Nichtangabe in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/6229, nicht vorliegen, auf welcher methodischen Grundlage wurden die prozentualen Beimischungsquoten stattdessen berechnet?
17. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Aussage von Lutz Goebel, Vorsitzender des unabhängigen, ehrenamtlichen Beratergremiums Nationaler Normenkontrollrat, der das GModG als eines der „handwerklich schwächsten und praxisfernsten Vorhaben, die dem Nationalen Normenkontrollrat in den vergangenen Jahren vorgelegt wurden“ bezeichnete und monierte, dass der Text „in weiten Teilen kaum verständlich“ sei?
18. Besteht aus Sicht der Bundesregierung eine dringende Notwendigkeit, das GModG trotz dieser geäußerten gravierenden Mängel und anderer fun-

- dierter Kritiken in der vorgelegten Form zu beschließen und wenn ja, aus welchen fachlichen Gründen?
19. Soll die Grüngasquote auch für den Gebäudebestand bei Industrie und Gewerbe gelten und wenn nicht, wie gedenkt die Bundesregierung, in diesen Bereichen Klimaneutralität zu erreichen, wenn der Einbau von fossilen Heizsystemen ohne Enddatum erlaubt bleibt?
  20. Inwiefern ist das GModG vereinbar mit dem Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021, wonach die aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates auch auf künftige Generationen zutrifft, welche gegebenenfalls die Folgen möglicher durch diese Gesetzesänderung verursachter zusätzlicher THG-Emissionen zu tragen haben werden, und auf welche Rechtsgutachten stützt die Bundesregierung ihre Einschätzung?
  21. Wie positioniert sich die Bundesregierung zum Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, wonach verfassungsrechtliche Zweifel bestehen, ob die Verteilung der Reduktionslasten über die Zeit durch das GModG verhältnismäßig ausgestaltet ist ([www.bundestag.de/resource/blob/1188068/WD-5-064-26.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/1188068/WD-5-064-26.pdf)) und inwiefern hat sie ihren Gesetzesentwurf hinsichtlich dieser Frage vorab auf Verfassungsmäßigkeit überprüft (wenn nicht, bitte begründen)?
  22. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den jährlichen Erfüllungsaufwand (in Euro und Personalstunden, aufgeschlüsselt nach Verwaltung, Wirtschaft und Haushalte) für die Überwachung und Zertifizierung der Einhaltung der „Biotreppe“ und der „Grüngasquote“ und wie lassen sich diese komplizierten Regelungen mit dem Anspruch der Bundesregierung zum Bürokratieabbau vereinbaren?
  23. Wie gedenkt die Bundesregierung, Klimaneutralität im Gebäudesektor zu erreichen, wenn laut GModG kein Enddatum für den Einbau neuer fossiler Heizungssysteme vorgesehen ist und auch die Biotreppe bei einem 60-Prozent-Anteil endet, sodass weiterhin bis zu 40 Prozent der Brennstoffe fossiler Herkunft sein dürfen?
  24. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Kritik an der sogenannten „Grüngasquote“ durch den Zusammenschluss aus Eon, EWE, Bellona, BUND, DNR, DUH, Enercity, Germanwatch, Nabu, Octopus Energy, Thermondo, WWF und ZVEI, die in dem Vorschlag „erhebliche Risiken bei begrenztem Zusatznutzen“ sehen und empfehlen, auf diese Regelung zu verzichten (Tagesspiegel Background Klima & Energie vom 8. Juni 2026)?
  25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Aussage von Klaus Wiener (CDU) im „Wortwechsel“-Podcast vom 22. Mai 2026 ([www.deutschlandfunkkultur.de/das-neue-heizungsgesetz-wer-zahlt-die-kosten-100.html](http://www.deutschlandfunkkultur.de/das-neue-heizungsgesetz-wer-zahlt-die-kosten-100.html)), wonach es „volkswirtschaftlich sinnvoll“ sei, anstelle von Nullemissionen im Gebäudesektor Klimaneutralität durch Ausgleichsmaßnahmen (etwa in Form von Negativemissionen oder internationalen CO<sub>2</sub>-Zertifikaten) zu erreichen?
  26. Von welcher zusätzlichen THG-Minderungswirkung (in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr) der neuen E-Auto-Förderung geht die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 aus?
  27. Wie viel höher wäre die THG-Minderungswirkung (in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr) nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn Fahrzeuge mit Range-Extender oder Plug-in-Hybrid-Antrieb, welche nach-

weislich höhere Emissionen verursachen als rein batterieelektrisch betriebene Autos, nicht förderfähig wären?

Wenn hierzu keine Erkenntnisse vorliegen, welche Prognosen oder Hochrechnungen hat die Bundesregierung hierzu angestellt, bzw. wie hat sie sonst die Klimawirkung der Einbeziehung dieser Technologien abgeschätzt?

28. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die mögliche verringerte Klimaschutz-Wirkung des Programms durch die Einbeziehung dieser Technologien, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Emissionen im Verkehrssektor und drohender Kosten in Milliardenhöhe durch die absehbare Verfehlung der Zielvorgaben in den Non-ETS-Sektoren gemäß EU-Lastenteilungsverordnung?
29. Plant die Bundesregierung einen Ausschluss der Förderung von Plug-in-Hybriden, nachdem diese laut aktueller ICCT-Studie von Juni 2026 im realen Fahrbetrieb durchschnittlich 400 bis über 600 Prozent mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen als offiziell angegeben ([www.zdf.de/play/magazine/frontal-das-magazin-100/frontal-vom-2-juni-2026-100](http://www.zdf.de/play/magazine/frontal-das-magazin-100/frontal-vom-2-juni-2026-100))?

Wenn ja, mit welchem konkreten Zeitplan?

Wenn nein, warum nicht und wird die Bundesregierung die entsprechend geringere THG-Minderungswirkung des Förderprogramms an anderer Stelle ausgleichen, um den Projektionen des Klimaschutzprogramms tatsächlich gerecht zu werden, und wenn ja, wie?

30. Wie viele Förderanträge wurden seit Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie bis zum Stichtag der Beantwortung dieser Anfrage
- gestellt,
  - bewilligt und
  - abgelehnt

(bitte zwingend in tabellarischer Form, aufgeschlüsselt nach Kalendermonaten, Bundesländern, Antriebsart (BEV vs. PHEV) sowie unter Angabe des monatlichen Gesamtfördervolumens in Euro und der durchschnittlichen Fördersumme)?

31. Welcher prozentuale und absolute Anteil (in Euro) der für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel für dieses Förderprogramm war zum Stichtag der Beantwortung bereits verbindlich gebunden?
32. Welche soziodemografischen Daten (inklusive Alter, Geschlecht und Haushaltsnettoeinkommen) der Antragsstellenden für die E-Auto-Förderung liegen der Bundesregierung vor (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Falls der Bundesregierung hierzu keine systematischen Daten vorliegen: Wie begründet sie diesen Verzicht auf Datenerhebung bei der Vergabe von Steuermitteln, und gedenkt sie, diese Datenlage künftig zu verbessern, um evaluieren zu können, ob die Förderung sozial gerecht verteilt wird, und wenn ja, wie?

33. Hat die Bundesregierung geprüft, ob und in welchem quantifizierbaren Umfang Automobilhersteller ihre eigenen Händlerrabatte seit der Ankündigung bzw. dem Start der neuen E-Auto-Förderung reduziert haben (Mitnahmeeffekte)?

Welche Ergebnisse hat diese Prüfung gegebenenfalls ergeben (bitte konkrete Preisdaten oder Studien benennen), und falls keine Prüfung stattfand, auf welche wissenschaftlichen oder ökonomischen Gutachten stützt

die Bundesregierung ihre Annahme, dass die Fördermittel vollumfänglich den Käuferinnen und Käufern zugutekommen?

34. Wie viel niedriger ist die THG-Minderungswirkung der E-Auto-Förderung aufgrund solcher Mitnahmeeffekte nach Kenntnis der Bundesregierung?
35. Welche Erkenntnisse (inklusive informeller Berichte, Beschwerden, Prüfberichte des Bundesrechnungshofes oder interner Vermerke) hat die Bundesregierung darüber, ob nicht-antragsberechtigte Personen die E-Auto-Förderung über antragsberechtigte Familienmitglieder abwickeln (Strohmann-Konstrukte), und wenn ja, welche?
36. In wie vielen möglichen Verdachtsfällen von Subventionsbetrug bei der E-Auto-Förderung wurde seit Programmstart behördlich ermittelt, und in wie vielen Fällen wurden bereits ausgezahlte Fördermittel (bitte Gesamtsumme in Euro angeben) zurückgefordert?

Falls der Bundesregierung hierzu keine systematischen Daten vorliegen, durch welche Prüfmechanismen stellt sie sicher, dass eine missbräuchliche Inanspruchnahme überhaupt detektiert wird?

37. Plant die Bundesregierung gesetzliche oder untergesetzliche Nachschärfungen, um die missbräuchliche Inanspruchnahme der Elektroauto-Förderung auszuschließen?

Wenn ja, mit welchem konkreten Zeitplan?

Wenn nein, durch welche alternativen, quantifizierbaren Maßnahmen gedenkt sie, die zweckgemäße Verwendung der Steuermittel und die angestrebte zusätzliche THG-Emissionsminderung im Verkehrssektor sicherzustellen?

38. Warum lehnt die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag für die „Clean Corporate Vehicles Directive“ ab (vgl. Bundestagsdrucksache 21/5747) und mithilfe welcher Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, die THG-Emissionen von Unternehmensflotten stattdessen zu senken?
39. Ab welchem exakten thermodynamischen Wirkungsgrad (in Prozent) sowie ab welchem maximalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer definiert die Bundesregierung einen Verbrennungsmotor als „hocheffizient“, und auf welche ingenieurwissenschaftlichen Gutachten stützt sie die Annahme, dass solche Effizienzsprünge bei konventionellen Antrieben physikalisch und wirtschaftlich in der Breite noch realisierbar sind?
40. Welche quantifizierbaren Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, welcher durchschnittliche prozentuale Anteil der Steuersenkung und welcher nominale Gesamtbetrag durch den sogenannten „Tankrabatt“ als zusätzliche Marge (Übergewinne) bei den Ölkonzernen verblieb?

Falls der Bundesregierung hierzu keine Daten hierzu vorliegen, wie rechtfertigt sie haushaltspolitisch den Verzicht auf eine systematische Ex-post-Evaluierung dieser milliardenschweren Steuersubvention?

41. Welche etwaigen Rückforderungs- oder steuerlichen Abschöpfungsmaßnahmen gegenüber Ölkonzernen hat die Bundesregierung ergriffen, und wenn keine ergriffen wurden, wie begründet die Bundesregierung diesen Verzicht auf den Schutz von Steuermitteln?
42. Wie hoch beziffert die Bundesregierung rückwirkend die Kosten des Tankrabatts pro Tonne zusätzlich emittiertem CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Verkehrssektor, und auf welche wissenschaftlichen Gutachten stützt sie gegebenenfalls die Fortführung oder Wiederholung solch fossiler Subventio-

nen vor dem Hintergrund der absehbaren Klimazielerverfehlung im Verkehrssektor?

43. Welche ökonomischen Gutachten oder Konsultationen hat die Bundesregierung vor Beschluss des Tankrabatts durchgeführt oder in Auftrag gegeben und wie positioniert sie sich zur scharfen Kritik an der Maßnahme vonseiten zahlreicher namhafter Ökonominen und Ökonomen, einschließlich Monika Schnitzer, Clemens Fuest, Oliver Holtemöller, Tomaso Duso und Marcel Fratzscher?
44. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Kritik des Münchner Ifo-Instituts, dass die pauschale Steuersenkung „sich nicht zur zielgenauen Entlastung besonders betroffener Personengruppen, etwa Pendlerinnen und Pendler mit niedrigem Einkommen“ eigne (Tagesspiegel Background Klima & Energie vom 9. Juni 2026)?
45. Würde die Bundesregierung, um sich einer Frage der CDU/CSU-Fraktion von 2022 zu bedienen (siehe Bundestagsdrucksache 20/3396), den Tankrabatt nach den Erfahrungen der vergangenen Wochen noch einmal in derselben Form beschließen (bitte begründen)?
46. Fanden Gespräche sowie schriftliche Korrespondenzen zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, dem Bundesministerium der Finanzen oder dem Bundeskanzleramt mit Vertretern der Mineralölwirtschaft statt, um nach Einführung des Tankrabattes für eine vollständige Weitergabe der Steuersenkung an den Verbraucher zu sorgen, und wenn ja, wann (bitte tabellarisch auflisten)?  
  
Sollten keine Gespräche oder Korrespondenzen stattgefunden haben, warum nicht, und unter welchen Umständen hätte die Bundesregierung ggf. ein Gespräch mit Unternehmen für zielführend gehalten (vgl. ebenfalls Bundestagsdrucksache 20/3396)?
47. Auf welche quantitativen Modellierungen oder Preiselastizitätsberechnungen stützt die Bundesregierung ihre im betreffenden Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 21/5688, S. 7) gemachte Annahme, dass durch die Senkung der Luftverkehrsteuer ab dem 1. Juli 2026 keine Erhöhung der Treibhausgasemissionen zu erwarten sei, und ab welcher exakten Tonnage an zusätzlich emittierten CO<sub>2</sub>-Äquivalenten würde die Bundesregierung von einer „wesentlichen Auswirkung“ sprechen, die einen Zielkonflikt auslöst?
48. Wie löst die Bundesregierung den nach Auffassung der Fragestellenden bestehenden logischen und physikalischen Widerspruch auf, dass sie durch die Steuersenkung laut Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Schrodi (Antwort auf die Mündliche Frage 43 am 20. Mai 2026, Plenarprotokoll 21/79) „wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten“ erreichen will – was ökonomisch darauf abzielt, Flugverkehr und Airline-Kapazitäten in Deutschland zu halten oder auszubauen –, sie aber gleichzeitig im Gesetzentwurf behauptet, es gäbe keine „wesentlichen Auswirkungen auf den gewerblichen Passagierflugverkehr“ und somit keinen Zielkonflikt mit der Senkung von Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1.a)?
49. Wie bewertet die Bundesregierung die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der branchenweiten Steuersenkung, nachdem die Billig-Fluggesellschaft Ryanair angekündigt hat, das eingesparte Geld einbehalten zu wollen, anstatt dieses an Passagiere weiterzugeben (<https://taz.de/Bund-senkt-Luftverkehrsteuer-Werden-Fluege-jetzt-guenstiger/!6180848/>), trotz Rekordprofiten von 2,26 Mrd. Euro im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025/2026

([www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/ryanair-gewinnplus-100.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/ryanair-gewinnplus-100.html))?

50. Mit welcher haushaltspolitischen und volkswirtschaftlichen Begründung rechtfertigt die Bundesregierung die zu erwartenden Steuermindereinnahmen von etwa 330 Mio. Euro im Jahr, wenn diese nach eigenen Angaben weder den Verbraucherinnen und Verbrauchern in Form von niedrigeren Ticketpreisen zugutekommen dürften noch das Passagieraufkommen verändern, sondern de facto als Subvention in die Gewinnmargen der Fluggesellschaften fließen?
51. Konterkariert eine Absenkung der Luftverkehrsteuer aus Sicht der Bundesregierung das strategische Ziel der Reduktion des Kerosinverbrauchs zur Erhöhung der nationalen Versorgungssicherheit in Zeiten einer andauernden fossilen Energiekrise und der Blockade der Straße von Hormus, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
52. Inwiefern ist die Senkung der Luftverkehrsteuer vereinbar mit dem Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021, wonach die aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates auch auf künftige Generationen zutrifft, welche gegebenenfalls die Folgen möglicher durch diese fossile Subvention verursachter zusätzlicher Emissionen zu tragen haben werden, und auf welche Rechtsgutachten stützt die Bundesregierung ihre Einschätzung?
53. Wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf eine eigenständige, nach Distanzklassen differenzierte Abgabe für Privatjetflüge, obwohl diese pro Passagier laut einer Studie von Transport Environment ([https://uploads.transportenvironment.org/production/files/202209\\_private\\_jets\\_FINAL\\_with\\_addendum\\_2024-05-07-140647\\_xczq.pdf?dm=1727704349](https://uploads.transportenvironment.org/production/files/202209_private_jets_FINAL_with_addendum_2024-05-07-140647_xczq.pdf?dm=1727704349)) fünf- bis vierzehnmal höhere Emissionen verursachen als Linienflüge, und wie hoch schätzt die Bundesregierung die entgangenen Steuereinnahmen (in Euro) durch die derzeitige Nicht-Einbeziehung dieses Segments für das laufende Haushaltsjahr?
54. Wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf bis zu 1,1 Mrd. Euro an potentiellen Einnahmen bei Einführung einer Solidaritäts-Abgabe auf Premium-Flüge nach französischem Vorbild laut einem von Global Citizen beauftragten Gutachten ([www.globalcitizen.org/de/enquiries/policy-hub/2026/deutschland-konnte-bis-zu-11-milliarden-euro-jahrlich-fur-intern/](http://www.globalcitizen.org/de/enquiries/policy-hub/2026/deutschland-konnte-bis-zu-11-milliarden-euro-jahrlich-fur-intern/)), welche laut einer Analyse von CE Delft keinen relevanten langfristigen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Luftfahrtunternehmen haben würde ([https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2025/06/CE\\_Delft\\_240530\\_A\\_Fair\\_Share\\_From\\_Aviation\\_Def.pdf](https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2025/06/CE_Delft_240530_A_Fair_Share_From_Aviation_Def.pdf))?
55. Auf welcher Faktenbasis beruht die Annahme der Bundesregierung, die Klimaziele blieben von neuen fossilen Gasbohrungen „unberührt“ (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 60 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 21/396), nachdem schon der „Net Zero by 2050“ Bericht der Internationalen Energieagentur (IEA) von 2021 und der „Production Gap Report“ des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) von 2023 beide festgestellt haben, dass neue fossile Energieförderungen nicht mit dem Pariser Abkommen kompatibel sind?
56. Hat die Bundesregierung erhoben, um in wie viel Prozent sie gedenkt Deutschlands Import-Abhängigkeiten im Energiebereich mit neuen fossilen Gasbohrungen reduzieren zu können (vgl. Koalitionsbeschluss vom 12. April 2026), wenn die gesicherten und wahrscheinlichen Gasvorkommen laut Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 72 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 21/5661 deutsch-

landweit insgesamt lediglich 314,5 Terawattstunden betragen (relativ zu einem jährlichen Verbrauch von 844 Terawattstunden alleine im Jahr 2024), und wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum hat sie solche Erhebungen unterlassen?

57. Wie bewertet die Bundesregierung die geplanten neuen fossilen Gasbohrungen im Inland mit Blick auf das IGH-Rechtsgutachten zu den Verpflichtungen der Staaten im Klimaschutz vom 23. Juli 2025, wonach fossile Extraktion als potenziell völkerrechtswidriger Akt deklariert werden können, und welche juristischen Gutachten liegen der Bundesregierung zu dieser Frage vor bzw. sind in Arbeit?
58. Liegen der Bundesregierung Einschätzungen dazu vor, wie viele Jahre die Erschließung aller sicheren und wahrscheinlichen fossilen Gasvorkommen in Deutschland dauern würde (bitte als Spanne angeben), und wenn ja, wie lauten diese, und wenn nein, plant die Bundesregierung entsprechende Einschätzungen vorzunehmen?
59. Für wie viele Wochen könnte Deutschland seinen durchschnittlichen Gasverbrauch mit diesen Vorkommen decken, wenn man von den Werten ausgeht, die die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 72 auf Bundestagsdrucksache 21/5661 angegeben hat (nämlich 314 TWh Gasvorkommen bei einem Jahresverbrauch von 844 TWh)?
60. Inwiefern sind neue fossile Gasbohrungen in Deutschland vereinbar mit dem Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021, wonach die aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates auch auf künftige Generationen zutrifft, welche gegebenenfalls die Folgen möglicher durch diese Förderung verursachter zusätzlicher Emissionen zu tragen haben werden, und auf welche Rechtsgutachten stützt die Bundesregierung ihre Einschätzung?

Berlin, den 22. Juni 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*