Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7485**

21. Wahlperiode 05.08.2026

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 21/6867 –

Klimawirkung der Maßnahmen der Bundesregierung im Gebäude- und Verkehrssektor

Vorbemerkung der Fragesteller

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/pruefbericht-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 (GEG) und die nationale sowie europäische CO_2-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 zu jeder Einzelfrage spezifisch auf die erfragten Unterpunkte und Daten einzugehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 5. August 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Auf welche wissenschaftlichen oder methodischen Gutachten stützt die Bundesregierung ihre u. a. in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage 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 Berücksichtigung 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 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5515, nun da der Prüfbericht des ERK vorliegt und die Verfehlung sämtlicher Klimaziele prognostiziert, was die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5747 als einziges Hindernis zur Beantwortung der genannten Fragen dargestellt hat (bitte einzeln und nicht aggregiert beantworten)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bekennt sich gemäß Koalitionsvertrag zu den im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegten Klimazielen.

Am 25. März 2026 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2026 (KSP 2026) beschlossen. In ihrer Antwort auf die Kleine der Fraktion Die Linke Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5747 hatte die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass die zu Beginn dieser Legislatur gemäß Projektionsdaten 2025 bestehende Lücke von 25 Mt. CO_2-Äq. im Jahr 2030 mit dem neuen Klimaschutzprogramm im Einklang mit den Vorgaben des KSG geschlossen werden kann.

Die THG-Einsparungen des Großteils der Maßnahmen im KSP 2026 sind sowohl durch Gutachten der federführenden Ressorts als auch durch eine Zweitbegutachtung von durch das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) beauftragten Experten wissenschaftlich ermittelt und geprüft worden.

Die Ergebnisse des am 18. Mai 2026 vom Expertenrat für Klimafragen (ERK) vorgelegten Prüfberichts zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2025 und zu den Projektionsdaten 2026 werden ebenso wie die vom Umweltbundesamt (UBA) im März 2026 vorgestellten Treibhausgasprojektionen 2026 im Kreis der Bundesregierung geprüft und beraten.

Unter der Berücksichtigung des Prüfberichts des ERK geht es für die Bundesregierung nun darum, die beschlossenen Maßnahmen des KSP 2026 umzusetzen. Die Maßnahmen werden fortlaufend im Rahmen verschiedener Monitorings überprüft, beispielsweise durch die jährlichen Klimaschutzberichte, sowie Inventar- und Projektionsdaten des Umweltbundesamtes.

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/)?

Im 6. Sachstandsbericht des Weltklimarates (IPCC) wird festgestellt, dass sich die AMOC im Laufe des 21. Jahrhunderts bei allen zugrunde gelegten Emissionsminderungsszenarien sehr wahrscheinlich abschwächen wird. Unsicherheit besteht weiterhin über das Ausmaß des Rückgangs. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Prognosen zu den volkswirtschaftlichen und fiskalischen Kosten für etwaige Folgen hiervon vor.

5. Wie rechtfertigt Bundeskanzler Friedrich Merz angesichts seines Amtseides, Schaden vom deutschen Volk abzuwenden, mit Blick auf die in Frage 4 genannten Warnungen vor katastrophalen Kipppunkten die Vorlage eines laut ERK unzureichenden Klimaschutzprogramms bei gleichzeitiger Abschwächung zentraler klimapolitischer Instrumente wie des EU-Emissionshandels, des Gebäudeenergiegesetzes und des EU-Verbrenner-Aus durch seine Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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 des Emissionshandelssystems 2 (EU-ETS 2), Streichung der 65-Prozent-Regelung des Gebäudeenergiegesetzes) nicht gegen das Verschlechterungsverbot im Klimaschutz aus Artikel 20a des Grundgesetzes (GG) verstößt?

Die Bundesregierung prüft ihre Vorhaben im Rahmen der Ressortabstimmung auf ihre Vereinbarkeit mit verfassungsrechtlichen Vorgaben.

Zu nicht abgeschlossenen Entscheidungs- und Beratungsprozessen äußert sich die Bundesregierung nicht.

Der Deutsche Bundestag hat am 10. Juli 2026 den Gesetzentwurf der Bundesregierung für das Gebäudemodernisierungsgesetz mit Änderungen beschlossen. Der Bundesrat hat keine Einwände erhoben. Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf sorgfältig geprüft. Nach Auffassung der Bundesregierung ist der Gesetzentwurf verfassungskonform.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat am 25. März 2026 das Klimaschutzprogramm 2026 (KSP 2026) beschlossen. Das KSP 2026 dient der Erreichung der Klimaschutzziele gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz. Eine Einschätzung der Wirkung der Maßnahmen des KSP 2026 wird mit den Projektionsdaten im März 2027 vorliegen. Soweit auf dieser Grundlage eine Zielverfehlung gemäß EU-Klimaschutzverordnung abzuleiten ist, wird über eine Haushaltsvorsorge zum Ankauf von Emissionszuweisungen nach der EU-Klimaschutzverordnung im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens zu entscheiden sein.

9. Aus welchen zwingenden Gründen kann die THG-Wirkung des Gebäudemodernisierungsgesetzes (GModG) „erst nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens konkret abgeschätzt werden“ (Antwort 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?

Am 10. Juli 2026 hat der Deutsche Bundestag den Entwurf der Bundesregierung für das Gebäudemodernisierungsgesetz mit Änderungen beschlossen. Die Bundesregierung hat immer darauf hingewiesen, dass eine robuste Abschätzung der Klimawirkung des Gesetzes erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens erfolgen kann.

10. Mit welcher Begründung rechtfertigt die Bundesregierung das vollständige Fehlen der nach § 44 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) und der dazugehörigen Arbeitshilfe (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/verfassung/arbeitshilfe-gesetzesfolgenabschaetzung.pdf) ausdrücklich vorgesehenen Prüfung der „Auswirkungen und Risiken in den Bereichen […] Ökologie“ (ebd.) sowie der zwingend vorgeschriebenen Darstellung im Gesetzentwurf, ob die Wirkungen des GModG einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen?

Im allgemeinen Teil der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung sind in Übereinstimmung mit § 44 Absatz 1 GGO unter Abschnitt VII. Nummer 2 die Nachhaltigkeitsaspekte ausführlich dargestellt.

11. Warum hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

12. Auf welcher Faktenbasis sollen Mitglieder des Deutschen 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 Gesetzentwurfs mit dem vertretenen verfassungsrechtlichen Verschlechterungsverbot im Klimaschutz (vgl. Bundestagsdrucksache 21/6229) nicht bereitstellt?

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung für das Gebäudemodernisierungsgesetz enthält eine gemäß § 44 GGO vollständige Gesetzesfolgenabschätzung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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 Gesetzentwurfs 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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

14. Warum hat sich die Bundesregierung gegen eine detaillierte Folgenabschätzung vor einer solch schwerwiegenden und folgenreichen Gesetzesänderung entschieden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

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 (Emissions Trading System)-Sektoren gemäß EU-Lastenteilungsverordnung?

Mit Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2023 (BGBl. I Nr. 280) sind die Bestimmungen des GEG über die Nutzung von erneuerbaren Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung bei Gebäuden durch die neu eingeführten §§ 71, 71b bis 71p GEG erheblich ausgeweitet und verschärft sowie weitere Änderungen des Gebäudeenergiegesetzes vorgenommen worden. Die Neuregelungen haben teilweise zu Verunsicherung geführt. Manch eine Regelung hat sich als zu komplex und wenig praktikabel erwiesen. Mit dem am 10. Juli 2026 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Gebäudemodernisierungsgesetz sind die Regelungen des §§ 71, 71b–71p sowie des 72 des Gebäudeenergiegesetzes gestrichen worden. Die Vorgabe eines pauschalen Anteils von mindestens 65 Prozent erneuerbarer Energien bei der Wärmeversorgung für alle Neu- und Bestandsbauten entfällt. Das neue Gebäudemodernisierungsgesetz ist technologieoffener, flexibler und einfacher. Beim Einbau einer Heizung liegt die Entscheidung über die künftige Heizungsart bei den Eigentümern. Die Bundesregierung erwartet, dass von dem neuen Gesetz starke Impulse für mehr Investitionen in die Gebäudesanierung ausgehen und damit auch eine deutliche Belebung von Heizungsbranche und Handwerk einsetzt.

16. Auf Basis welcher konkreten Analysen, Studien und Prognosen zu Biokraftstoff-Verfügbarkeit und Biokraftstoff-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 zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 21/6229, nicht vorliegen, auf welcher methodischen Grundlage wurden die prozentualen Beimischungsquoten stattdessen berechnet?

Mit dem Gebäudemodernisierungsgesetz wird die Regelung der Bio-Treppe des alten GEG aufgehoben. Das neue Gesetz modifiziert die Beimischungsanforderungen für diejenigen Anlagen, die von der Pflicht erfasst werden. So wie es die Eckpunkte vom 24. Februar 2026 vorsehen, legt das Gebäudemodernisierungsgesetz die Bio-Treppe in vier Stufen bis zum Jahr 2040 fest. Die neue Regelung sieht folgende Bio-Anteile vor:

Stufe 1: Zum 1. Januar 2029: 10 Prozent

Stufe 2: Zum 1. Januar 2030: 15 Prozent

Stufe 3: Zum 1. Januar 2035: 30 Prozent

Stufe 4: Zum 1. Januar 2040: 60 Prozent.

Mit der Bio-Treppe wird der Anteil klimafreundlicher Brennstoffe nach und nach erhöht, und zwar schrittweise, ohne zu überfordern.

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?

Entscheidend ist, dass der Nationale Normenkontrollrat gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen keine Bedenken erhoben hat. Deshalb hat die Bunderegierung auf eine Gegenäußerung zur Stellungnahme des NKR verzichtet.

18. Besteht aus Sicht der Bundesregierung eine dringende Notwendigkeit, das GModG trotz dieser geäußerten gravierenden Mängel und anderer fundierter Kritiken in der vorgelegten Form zu beschließen, und wenn ja, aus welchen fachlichen Gründen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

19. Soll die Grüngasquote auch für den Gebäudebestand bei Industrie und Gewerbe gelten, und wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung, in diesen Bereichen Klimaneutralität zu erreichen, wenn der Einbau von fossilen Heizsystemen ohne Enddatum erlaubt bleibt?

Das Gebäudemodernisierungsgesetz kündigt die Einführung einer Grüngas-/Grünheizölquote durch ein eigenes Gesetz an. Im Rahmen der Erarbeitung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie auch auf die Abgrenzung zwischen der Wärmeerzeugung für den Gebäudebestand in Industrie und Gewerbe einerseits und Wohngebäuden andererseits achten.

Die Klimaschutzziele für den Gebäudesektor gelten. Das neue Gebäudemodernisierungsgesetz wird den Wandel zu klimafreundlichen Heizungslösungen unterstützen.

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 der Wissenschaftlichen Dienste 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), und inwiefern hat sie ihren Gesetzentwurf hinsichtlich dieser Frage vorab auf Verfassungsmäßigkeit überprüft (wenn nein, bitte begründen)?

Die Fragen 20 uns 21 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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?

Mit der Streichung der §§ 71 ff. des alten GEG entfallen diesbezügliche Nachweispflichten nach § 96 Absatz 4 und 5 des GModG. Mit der Einführung der neuen §§ 42 ff. GModG sind entsprechende Nachweispflichten nach § 96 Absatz 4 und 5 verbunden. Es ist davon auszugehen, dass der Aufwand in etwa dem des bisherigen Nachweisaufwands entspricht. Die angekündigte Grüngas-/Grünheizölquote wird nicht im GModG geregelt, so dass es hierzu keiner Folgenabschätzung im GModG bedarf.

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?

Der Deutsche Bundestag hat am 10. Juli 2026 das Gebäudemodernisierungsgesetz beschlossen. Der Bundesrat hat keine Einwände erhoben. Das beschlossene Gesetz setzt die Eckpunkte der Koalition zum Gebäudemodernisierungsgesetz vom 24. Februar 2026 und die politische Verständigung beim Mieterschutz vom 30. April 2026 um. So wie es die Eckpunkte vorsehen, legt das Gebäudemodernisierungsgesetz die Bio-Treppe in vier Stufen bis zum Jahr 2040 fest. Damit wird der Anteil klimafreundlicher Brennstoffe schrittweise erhöht. § 42a GModG sieht vor, dass mit der noch einzuführenden Grüngas-/Grünheizölquote die Inverkehrbringer von Öl, Gas und Flüssiggas künftig dafür Sorge zu tragen haben, dass die Brennstoffe für die Wärmeversorgung von Gebäuden ab dem Jahr 2045 vollständig auf klimaneutrale Brennstoffe umgestellt werden.

24. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Kritik an der sogenannten Grüngasquote durch den Zusammenschluss aus Eon, EWE, Bellona, BUND, Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Enercity, Germanwatch, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Octopus Energy, Thermondo, World Wide Fund For Nature (WWF) und Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (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)?

Die genannten Unternehmen und Verbände geben ihre Meinung wieder.

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), wonach es „volkswirtschaftlich sinnvoll“ sei, anstelle von Nullemissionen im Gebäudesektor Klimaneutralität durch Ausgleichsmaßnahmen (etwa in Form von Negativemissionen oder internationalen CO_2-Zertifikaten) zu erreichen?

Die Bundesregierung setzt auf einen klugen und pragmatischen Instrumentenmix aus Fördern und Fordern, CO_2-Preis und neuen Instrumenten – z. B. den Abbau von Hemmnissen bei Planung und Genehmigungen im Gebäudesektor. Darüber hinaus ist es weiterhin Ziel, die Strompreise für Bürgerinnen und Bürger zu senken, wodurch insbesondere auch die Attraktivität von Wärmepumpen steigt. Diese Heizungslösung wird weiterhin zuverlässig mit Mitteln des Bundes unterstützt. Erwartet werden zudem Preissenkungen bei der Wärmepumpentechnologie.

Wichtig bleibt die Verbesserung der Energieeffizienz durch Gebäudesanierung. Ziel ist, mehr Gebäudesanierungen im Markt zu erreichen und die Sanierungsaktivitäten deutlich zu steigern, zu beschleunigen und kostengünstiger machen. Auch hierzu werden weiterhin auskömmliche Fördermittel zur Verfügung gestellt.

Die kommunale Wärmeplanung bleibt ein zentrales strategisches Instrument, das Kommunen, Bürgern und Unternehmen sowie Betreibern von Energieinfrastruktur wichtige Orientierung über die künftige Wärmeversorgung gibt. Wärmenetze sind für die zukünftige Wärmeversorgung von zentraler Bedeutung. Die Bundesregierung wird den klimafreundlichen Aus- und Umbau der Wärmenetze vorantreiben. Der Rechtsrahmen für Wärmenetze soll grundlegend überarbeitet und modernisiert werden. Ziel ist es, mehr Investitionen in Wärmeinfrastrukturen zu ermöglichen. Hierzu hat sich die Koalition in den Eckpunkten vom 24. Februar 2026 zum neuen Gebäudemodernisierungsgesetz auf entsprechende Leitplanken für ein Wärmepaket verständigt.

Das neue Gebäudemodernisierungsgesetz wird den Wandel zu klimafreundlichen Heizsystemen unterstützen. Mit der Biotreppe wird der Anteil klimafreundlicher Brennstoffe schrittweise erhöht. Der Hochlauf von Biomethan, Biopropan, Bioöl und Wasserstoff wird ab dem Jahr 2028 durch eine moderate Grüngas-/Grünheizölquote unterstützt.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden die relevanten Regelungen des Gebäudemodernisierungsgesetzes im Jahr 2030 im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele insbesondere für den Gebäudesektor und mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität 2045 gemäß dem Bundes-Klimaschutzgesetz evaluieren und nach Maßgabe der Ergebnisse

innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Evaluierung einen Vorschlag für eine Weiterentwicklung der Klimaschutzmaßnahmen im Gebäudesektor vorlegen.

26. Von welcher zusätzlichen THG-Minderungswirkung (in Tonnen CO_2-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_2-Äquivalenten pro Jahr) nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn Fahrzeuge mit Range-Extender oder Plug-in-Hybrid-Antrieb, welche nachweislich 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 Klimaschutzwirkung 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 (International Council on Clean Transportation)-Studie von Juni 2026 im realen Fahrbetrieb durchschnittlich 400 bis über 600 Prozent mehr CO_2 ausstoßen als offiziell angegeben (www.zdf.de/play/magazine/frontal-das-magazin-100/frontal-vom-2-juni-2026-100), wenn ja, mit welchem konkreten Zeitplan, und 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?

Die Fragen 26 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Treibhausgasminderungswirkung wird auf das Klimaschutzprogramm 2026 (S. 153) verwiesen. Dabei ist zu beachten, dass die Höhe der einer Maßnahme zuzurechnenden zusätzlichen Treibhausgasminderungswirkung von den methodischen Annahmen abhängt.

Wie die Zulassungsdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigen, entfiel schon in den vergangenen Jahren der weit überwiegende Teil der privaten Neuzulassungen elektrisch betriebener Pkw auf rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV). Da das Förderprogramm private Haushalte, insbesondere mit niedrigen und mittleren Einkommen, adressiert, war bereits bei dessen Konzeption davon auszugehen, dass sich das Interesse an Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV) innerhalb des Kreises der Förderberechtigten vom sonstigen Privatmarkt unterscheidet. Dies bestätigt sich im bisherigen Programmverlauf (siehe Antwort zu Frage 30): Rund 93 Prozent der bislang bewilligten Fahrzeuge entfallen auf BEV, lediglich rund 7 Prozent auf PHEV beziehungsweise Fahrzeuge mit Range-Extender.

Die Abschätzung der Treibhausgasminderungswirkung des Gesamtprogramms erfolgt gegenüber einer modellbasierten Referenzentwicklung. Schon deren Ermittlung erfordert zahlreiche Annahmen. Darüber hinaus sind für die Abschätzung der zusätzlichen Wirkung des Gesamtprogramms gegenüber dieser Referenzentwicklung weitere Annahmen erforderlich, insbesondere zu den Wech-

selwirkungen mit den dort bereits berücksichtigten klimapolitischen Maßnahmen. Eine zusätzliche Quantifizierung des isolierten Beitrags der Einbeziehung von PHEV würde weitere Modellannahmen erfordern, ohne dass hierdurch angesichts ihres geringen Anteils am Fördergeschehen eine entsprechend belastbare Aussage zur zusätzlichen Treibhausgasminderungswirkung gewonnen werden könnte.

Die Einbeziehung von PHEV und Fahrzeugen mit Range-Extender in die Förderung auf Grundlage der derzeit geltenden Förderkriterien (CO_2-Emissionen von höchstens 60 g/km oder elektrische Reichweite von mindestens 80 km) ist auf Fahrzeuge begrenzt, die bis zum 30. Juni 2027 erstmals zugelassen werden. Für die Förderung dieser Fahrzeuge ab dem 1. Juli 2027 prüft die Bundesregierung, ob es geeignete Möglichkeiten gibt, die Förderung noch stärker an den CO_2-Emissionen im realen Betrieb zu orientieren.

30. Wie viele Förderanträge wurden seit Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie bis zum Stichtag der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage

    a) gestellt,

    b) bewilligt und

    c) abgelehnt

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

Seit Inkrafttreten bis zum Stichtag 16. Juli 2026 wurden 84 828 Förderanträge gestellt, 20 015 bewilligt und 291 abgelehnt.

Für die Bewilligungen zum Stichtag ergeben sich folgende Aufschlüsselungen.

Monat	Bewilligungen	Durchschnittliche Fördersumme	Gesamtfördervolumen
Mai 2026	1 599	4 428 Euro	7 081 000 Euro
Juni 2026	10 671	4 376 Euro	46 693 000 Euro
Juli 2026	7 745	4 379 Euro	33 911 500 Euro

Bewilligungen BEV/FCEV	Bewilligungen PHEV/REEV
18 559	1 456

Bundesland	Bewilligungen
Baden-Württemberg	2 327
Bayern	3 834
Berlin	267
Brandenburg	459
Bremen	81
Hamburg	156
Hessen	1 640
Mecklenburg-Vorpommern	206
Niedersachsen	2 327
Nordrhein-Westfalen	4 980
Rheinland-Pfalz	1 282
Saarland	341
Sachsen	544
Sachsen-Anhalt	303

Bundesland	Bewilligungen
Schleswig-Holstein	861
Thüringen	407

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?

Zum Stichtag 16. Juli 2026 sind Mittel in Höhe von 87 685 500 Euro von 550 000 000 Euro gebunden, das entspricht 16 Prozent.

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?

Für die Durchführung des Förderprogramms und die Erfolgskontrolle werden diejenigen Daten erhoben und ausgewertet, die für die Prüfung der Fördervoraussetzungen sowie der in der Förderrichtlinie festgelegten Förderziele und Indikatoren erforderlich sind.

Ein Ziel der Förderung ist es, die Verbreitung elektrisch betriebener Pkw in der Breite der Gesellschaft zu erhöhen. Die Förderung ist daher sozial gestaffelt ausgestaltet und dient dazu, insbesondere Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen den Zugang zur Elektromobilität zu erleichtern und eine sozial ausgewogene Beteiligung am Markthochlauf der Elektromobilität zu ermöglichen. Für die Umsetzung dieses sozialen Förderziels sind insbesondere das zu versteuernde Haushaltseinkommen und die Anzahl der förderrelevanten Kinder maßgeblich. Diese Angaben werden im Förderverfahren systematisch erfasst und sowohl bei der Prüfung der Förderberechtigung als auch bei der Bemessung der Förderhöhe berücksichtigt.

Die Erfolgskontrolle richtet sich nach den in der Förderrichtlinie festgelegten Förderzielen und den hierfür bestimmten Indikatoren. Anhand der erhobenen Daten kann insbesondere ausgewertet werden, in welchem Umfang Haushalte der verschiedenen förderrelevanten Einkommensgruppen sowie Haushalte mit Kindern durch das Förderprogramm erreicht werden. Damit liegen die für die Bewertung der sozialen Zielerreichung maßgeblichen Daten vor.

Im Folgenden sind die entsprechenden Bewilligungen zum Stichtag 16. Juli 2026 dargestellt.

Zu versteuerndes Haushaltsjahreseinkommen	Bewilligungen
0 Euro bis 45 000 Euro	9 632
45 001 Euro bis 60 000 Euro	4 507
60 001 Euro bis 80 000 Euro (bei förderrelevanten Kindern bis 90 000 Euro)	5 876

Haushaltszusammensetzung	Bewilligungen
Haushalt ohne förderrelevantes Kind	12 697
Haushalt mit einem förderrelevanten Kind	2 416
Haushalt mit zwei oder mehr förderrelevanten Kindern	4 902

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?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuwendung wird nach der Förderrichtlinie ausschließlich an die antragstellende Person als Zuwendungsempfängerin beziehungsweise Zuwendungsempfänger ausgezahlt. Eine unmittelbare Förderung von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeughändlern erfolgt nicht.

Die Preis- und Rabattgestaltung der Fahrzeughersteller und des Fahrzeughandels erfolgt eigenverantwortlich im Wettbewerb. Sie wird von einer Vielzahl marktbezogener Faktoren beeinflusst, insbesondere von der Nachfrageentwicklung, der Wettbewerbssituation, Modellwechseln, Lagerbeständen sowie den hieraus abgeleiteten Produkt- und Vertriebsstrategien der Hersteller. Diese stehen zugleich unter dem Einfluss regulatorischer Rahmenbedingungen wie den europäischen CO_2-Flottenzielwerten.

Das Förderprogramm adressiert ausschließlich einen abgegrenzten Teil des Pkw-Neuwagenmarktes. Förderberechtigt sind private Haushalte bis zu den in der Förderrichtlinie festgelegten Einkommensgrenzen und damit nur ein Teil der privaten Neuwagennachfrage. Die Preis- und Rabattpolitik der Hersteller und des Fahrzeughandels wird demgegenüber regelmäßig fahrzeug- oder modellbezogen und nicht bezogen auf den Kreis der nach der Förderrichtlinie antragsberechtigten Personen ausgestaltet.

Vor diesem Hintergrund lassen Veränderungen der von einzelnen Herstellern oder dem Fahrzeughandel gewährten Nachlässe für sich genommen keinen Rückschluss auf einen ursächlichen Zusammenhang mit der E-Auto-Förderung zu.

35. Welche Erkenntnisse (inklusive informeller Berichte, Beschwerden, Prüfberichte des Bundesrechnungshofes oder interner Vermerke) hat die Bundesregierung darüber, ob nichtantragsberechtigte 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, und wenn nein, durch welche alternativen, quantifizierbaren Maßnahmen gedenkt sie, die zweckgemäße Verwendung der Steuermittel und die angestrebte zusätzliche THG-Emissionsminderung im Verkehrssektor sicherzustellen?

Die Fragen 35 bis 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Förderrichtlinie ist nur diejenige natürliche Person antragsberechtigt, auf die das geförderte Fahrzeug zugelassen wurde, wobei das Fahrzeug mindestens 36 Monate auf die antragstellende Person in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen bleiben muss. Die Förderung wird der antragstellenden Person als Zuwendungsempfängerin beziehungsweise Zuwendungsempfänger gewährt.

Die Haltereigenschaft wird im Bewilligungsverfahren anhand der Daten des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes überprüft. Die Bewilligungsbehörde prüft das Vorliegen der weiteren Fördervoraussetzungen anhand der beiden aktuellsten Einkommensteuerbescheide des Finanzamtes, des Kindergeldnachweises der Familienkasse und anhand der EU-Konformitätsbescheinigung. Auch die Einhaltung der Mindesthaltedauer wird durch die Bewilligungsbehörde über eine digitale Schnittstelle zum Zentralen Fahrzeugregister kontrolliert. Eine vorzeitige Beendigung der Haltereigenschaft ist der Bewilligungsbehörde anzuzeigen und kann je nach den Umständen des Einzelfalls zur anteiligen oder vollständigen Rückforderung der Förderung führen. Betrugsverdachtsfälle liegen dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle derzeit nicht vor.

38. Warum lehnt die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag für die „Clean Corporate Vehicles Directive“ ab (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5747), und mithilfe welcher Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, die THG-Emissionen von Unternehmensflotten stattdessen zu senken?

Die Bundesregierung begrüßt die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten grundsätzlich, lehnt den Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zu sauberen Unternehmensfahrzeugen jedoch ausdrücklich ab. Die Ablehnung gilt nicht nur für die vorgeschlagenen Zielvorgaben, sondern insbesondere auch für die mit dem Entwurf der EU-Kommission verbundenen Einschränkungen der steuerlichen Hoheit der Mitgliedstaaten.

Die Bundesregierung hat seit Beginn der Legislaturperiode bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, etwa zur Förderung des Absatzes von Elektrofahrzeugen (steuerliches Investitionssofortprogramm vom 26. Juni 2025; Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge, vom Bundestag am 4. Dezember 2025 beschlossen und am 1. Januar 2026 in Kraft getreten; Masterplan Ladeinfrastruktur 2030, im Kabinett am 19. November 2025 beschlossen). Durch die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Maßnahmen zur Senkung der Stromkos-

ten (Strompreispaket) und der Kosten beim Laden an öffentlichen Ladesäulen werden Elektrofahrzeuge im Betrieb nochmals günstiger.

39. Ab welchem exakten thermodynamischen Wirkungsgrad (in Prozent) sowie ab welchem maximalen CO_2-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?

Bei „hocheffiziente Verbrennungsmotoren“ handelt sich um einen Begriff, den die Jahreskonferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 22. bis 24. Oktober 2025 in Mainz mit Beschluss zu TOP5 „Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland“ eingebracht hat. Die Bundesregierung macht sich diesen Begriff nicht zu Eigen.

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 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?

Die Fragen 40 und 41 werden gemeinsam beantwortet.

Die vorliegenden Daten insbesondere auch der Monopolkommission (www.monopolkommission.de/publikationen/energie/daten/monitoring-tankrabatt-2026) sowie vom ifo-Institut München (www.ifo.de/tankrabatt-tracker) zeigen, dass der sog. Tankrabatt zu einem großen Teil an die Endkundinnen und Endkunden weitergegeben wurde.

Das Bundeskartellamt hat die Weitergabe des Tankrabatts untersucht und Erkenntnisse dazu in den Kraftstoff-News, Quartal 2/2026, veröffentlicht (abrufbar unter www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Newsletter/2026/07_10_Kraftstoff-News.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Das Bundeskartellamt hat auf der Grundlage des § 29a des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen Verfahren gegen die Eigner aller deutscher Raffinerien eröffnet und umfassende Auskunftsbeschlüsse erlassen.

42. Wie hoch beziffert die Bundesregierung rückwirkend die Kosten des Tankrabatts pro Tonne zusätzlich emittiertem CO_2-Äquivalent im Verkehrssektor, und auf welche wissenschaftlichen Gutachten stützt sie gegebenenfalls die Fortführung oder Wiederholung solch fossiler Subventionen vor dem Hintergrund der absehbaren Klimazielverfehlung im Verkehrssektor?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Die Bundesregierung weist jedoch darauf hin, dass das Fahrverhalten von einer Vielzahl von Faktoren abhängt. Der Gesamtpreis von Benzin und Diesel kann ein entspre-

chender Faktor sein, nicht allerdings die Steuerhöhe isoliert betrachtet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 45 verwiesen.

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 Ökonominnen 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)?

Die Fragen 43 und 44 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung nimmt die Einschätzungen zur Kenntnis.

Die Senkung der Energiesteuer um ca. 17 Cent brutto pro Liter war eine befristete Sofortmaßnahme zur kurzfristigen Abfederung des außergewöhnlichen Preisschocks. Die Maßnahme hat private Haushalte und Unternehmen in einer akuten Belastungssituation schnell und unbürokratisch entlastet und ihnen die Möglichkeit gegeben, sich auf veränderte Preisniveaus (insbesondere von fossilen Kraftstoffen) einzustellen.

45. Würde die Bundesregierung, um sich einer Frage der CDU/CSU-Fraktion von 2022 zu bedienen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3396), den Tankrabatt nach den Erfahrungen der vergangenen Wochen noch einmal in derselben Form beschließen (bitte begründen)?

Über etwaige zukünftige Entscheidungen der Bundesregierung kann keine Aussage getroffen werden.

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 Tankrabatts 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 gegebenenfalls ein Gespräch mit Unternehmen für zielführend gehalten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3396)?

Für eine Auflistung der Gespräche wurde der Zeitraum nach Koalitionsausschuss-Beschluss des Tankrabatts (12. April 2026) bis zum Auslaufen des Tankrabattes (30. Juni 2026) zugrunde gelegt. Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundeskanzleramtes haben keine unmittelbaren Gespräche oder schriftliche Korrespondenz im Sinne der Fragestellung mit Vertretern der Mineralölwirtschaft geführt.

Auf Leitungsebene des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wurden folgende Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Mineralölwirtschaft geführt:

Datum	Teilnehmer BMWE	Vertreter Mineralölwirtschaft
14.04.2026	St Wetzel	BP Europe SE (Videokonferenz): Patrick Wendeler SEO, Enno Harks
05.05.2026	St Wetzel	Shell Deutschland GmbH: Felix Faber Volker Holtfrerich

Die Mitglieder der Bundesregierung, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre bzw. Staatsministerinnen und Staatsminister sowie Staatssekretärinnen und Staatssekretäre pflegen in jeder Wahlperiode im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren aller gesellschaftlichen Gruppen – auch zu den in der Frage angesprochenen Themen. Unter diesen ständigen Austausch fallen Gespräche und auch Kommunikation in anderen Formen (schriftlich, elektronisch, telefonisch). Es ist weder rechtlich geboten noch im Sinne einer effizienten und ressourcenschonenden öffentlichen Verwaltung leistbar, sämtliche geführte Gespräche – einschließlich Telefonate und elektronischer Kommunikation – vollständig zu erfassen, und eine solche Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt (siehe dazu die Vorbemerkung der Bundesregierung in Ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/1174). Die aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Diesbezügliche Daten sind somit möglicherweise nicht vollständig.

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_2-Äquivalenten würde die Bundesregierung von einer „wesentlichen Auswirkung“ sprechen, die einen Zielkonflikt auslöst?

Es wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ auf Bundestagsdrucksache 21/5688 verwiesen (S. 7): „Der Entwurf steht nicht in Zielkonflikten mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, welche der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient. Wesentliche Auswirkungen auf den gewerblichen Passagierflugverkehr werden mit der Rückkehr zu den vor dem 1. Mai 2024 geltenden Steuersätzen nicht erwartet, so dass ein Zielkonflikt mit den Indikatorenbereichen 3.2.a und 3.2.b – Luftbelastung –, 12.1.bb und 12.1.bc – Globale Umweltinanspruchnahme durch den Konsum privater Haushalte – Energieverbrauch und CO_2-Emissionen– sowie 13.1.a – Treibhausgasemissionen nicht gegeben ist.“ Eine gesonderte Modellierung oder Positionierung der Bundesregierung zur exakten Tonnage gemäß oben stehende. Frage liegt nicht vor.

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, 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)?

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen Michael Schrodi führte auf die Mündliche Frage 43 des Abgeordneten Tarek Al-Wazir, Plenarprotokoll 21/79 aus, dass sich die Bundesregierung mit dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes für wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten einsetzt.

Die staatlichen Standortkosten sind in Deutschland seit dem Jahr 2019 im europäischen Vergleich deutlich gestiegen. Die Maßnahme der Bundesregierung leistet einen wichtigen Beitrag hinsichtlich kompetitiver Standortkosten und zum Erhalt der Luftverkehrskonnektivität als strategischer Infrastruktur.

49. Wie bewertet die Bundesregierung die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der branchenweiten Steuersenkung, nachdem die Billigfluggesellschaft 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)?

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?

Die Fragen 49 und 50 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist es u. a., wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sicherzustellen. Dabei ist sie sich der unterschiedlichen Geschäftsmodelle der in Deutschland tätigen Fluggesellschaften und der damit verbundenen angebots- und nachfrageseitigen Auswirkungen bewusst. Volkswirtschaftlich und gesellschaftlich ist ein funktionierender Wettbewerb von Relevanz.

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, 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?

Die Fragen 51 und 52 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung vom Juni 2026 verwiesen. Ein gesondertes Rechtsgutachten gemäß oben stehender Fragestellung liegt nicht vor.

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) fünf- bis vierzehnmal höhere Emissionen verursachen als Linienflüge, und wie hoch schätzt die Bundesregierung die entgangenen Steuereinnahmen (in Euro) durch die derzeitige Nichteinbeziehung dieses Segments für das laufende Haushaltsjahr?

Die Einführung einer eigenständigen nach Distanzklassen differenzierten Abgabe für Privatjetflüge ist im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode nicht vorgesehen. Daten hinsichtlich der Haushaltseinnahmen einer eigenständigen nach Distanzklassen differenzierten Abgabe für Privatjetflüge liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Bundesregierung weist darauf hin, dass bei Privatjetflügen kein Vorgang des Rechtsverkehrs erkennbar ist, an den eine als Rechtsverkehrsteuer ausgestaltete Abgabe anknüpfen könnte. Energieerzeugnisse, die für die private nichtgewerbliche Luftfahrt eingesetzt werden, unterliegen bereits der Energiesteuer.

54. Wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf bis zu 1,1 Mrd. Euro an potenziellen Einnahmen bei Einführung einer Solidaritätsabgabe auf Premiumflüge 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/), 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)?

Die Einführung einer zusätzlichen Solidaritäts-Abgabe auf Premium-Flüge nach französischem Vorbild ist im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode nicht vorgesehen. Bei der Regelung der staatlichen Standortkosten hat die Bundesregierung auch das Ziel, den Luftverkehrsstandort im internationalen Wettbewerb zu stärken. Als Beobachter der Global Solidarity Levies Taskforce (GSLTF) verfolgt die Bundesregierung die internationalen Diskussionen in diesem Bereich.

55. Auf welcher Faktenbasis beruht die Annahme der Bundesregierung, die Klimaziele blieben von neuen fossilen Gasbohrungen „unberührt“ (Antwort 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?

Deutschland ist zurzeit noch auf die Versorgung mit Erdgas angewiesen. Insofern ist unter Berücksichtigung der Tatsachen, dass der Gasmarkt ein globaler ist und nicht alle zur Versorgung in Deutschland benötigten Gasmengen bereits kontrahiert sind, nicht erkennbar, dass die teilweise Deckung des heimischen Bedarfs durch inländische Quellen statt durch importiertes Pipelinegas oder LNG gegen die für Deutschland geltenden Klimaziele verstoßen würde.

56. Hat die Bundesregierung erhoben, um wie viel Prozent sie gedenkt, Deutschlands Importabhängigkeiten im Energiebereich mit neuen fossilen Gasbohrungen reduzieren zu können (vgl. Koalitionsbeschluss vom 12. April 2026), wenn die gesicherten und wahrscheinlichen Gasvorkommen laut auf die Schriftliche Frage 72 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagsdrucksache 21/5661 deutschlandweit insgesamt lediglich 314,5 Terawattstunden betragen (relativ zu einem jährlichen Verbrauch von 844 Terawattstunden alleine im Jahr 2024), wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum hat sie solche Erhebungen unterlassen?

Wie viel Erdgas in Deutschland gefördert wird, entscheiden die Unternehmen. Die Bundesregierung plant die Fördervolumina nicht.

57. Wie bewertet die Bundesregierung die geplanten neuen fossilen Gasbohrungen im Inland mit Blick auf das IGH (Internationaler Gerichtshof)-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?

Bezüglich des Gutachtens des Internationalen Gerichtshofs (IGH) zu den Verpflichtungen der Staaten bezüglich des Klimawandels verweist die Bundesregierung auf Ihre Antwort auf die Schriftliche Frage 91 der Abgeordneten Lisa Badum auf Bundestagdrucksache 21/1831. Die Bundesregierung begrüßt, dass der Internationale Gerichtshof (IGH) zu allen völkerrechtlichen Verpflichtungen im Rahmen des Klimawandels umfassend Stellung genommen hat. Das IGH-Gutachten unterstützt eine starke Kooperation innerhalb der Staatengemeinschaft zur Bekämpfung des Klimawandels. Die Bundesregierung sieht keinen vom rechtlich unverbindlichen Gutachten ausgehenden regulatorischen Handlungsbedarf auf nationaler oder europäischer Ebene.

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), wenn ja, wie lauten diese, und wenn nein, plant die Bundesregierung, entsprechende Einschätzungen vorzunehmen?

Die Bundesregierung verweist erneut auf die Ausführungen des öffentlich verfügbaren Jahresberichts des niedersächsischen Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie.

Wie der Bericht erläutert, handelt es sich bei den Angaben zum Verhältnis der Reserven zur Produktion um eine statistische Orientierungsgröße, die den natürlichen Förderabfall der Lagerstätten oder andere variable Parameter nicht berücksichtigt. Auch unterscheidet der Bericht nach sog. sicheren und wahrscheinlichen Reserven. Die Angaben sind also mit Unsicherheiten behaftet.

Ob, inwieweit und wann diese Reserven tatsächlich förderbar sind und gefördert werden, entscheiden die Unternehmen.

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)?

Die inländische Förderung deckt derzeit ca. 5 Prozent des im Inland verbrauchten Erdgases ab. Da die Erdgasverbräuche in Deutschland saisonal bzw. temperaturbedingt sehr stark schwanken, gibt es keinen typischen Wochenverbrauch.

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?

Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 ist der Staat zum Klimaschutz verpflichtet. Das verfassungsrechtliche Klimaschutzgebot ist dabei auf die Herstellung von Klimaneutralität gerichtet. Hinsichtlich der Frage, wie die hierfür erforderlichen Emissionsminderungen erreicht werden, kommt dem Staat dabei grundsätzlich ein weiter Ausgestaltungsspielraum zu. Aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts folgt demnach nicht, dass jegliche neue Gasbohrungen unmittelbar unzulässig wären. Die Bundesregierung stützt sich insoweit nicht auf spezifische Rechtsgutachten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333