



Bundeshaushalt 2027

Finanzierung zentraler Klimaschutz-Maßnahmen sichern

Deutschland verfehlt seine Klimaziele,¹ hauptverantwortlich dafür sind der Verkehrs- und Gebäudebereich. Das hat auch fiskalische Konsequenzen: Emissionsrechte müssen von anderen EU-Staaten zugekauft werden. Es drohen Kosten von bis zu 38 Milliarden Euro bis 2030.² Geld, das für zukunftsweisende Klimaschutz-Investitionen fehlt, mit denen wiederum die Lebenshaltungskosten der Bürger*innen unmittelbar gesenkt werden könnten und die Energieversorgung Deutschlands unabhängiger würde. Im Folgenden adressiert der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zentrale Maßnahmen für eine zukunftsfähigere Ausgestaltung des Bundeshaushalts.

Klimaschutzfinanzierung

Klima- und Transformationsfonds (KTF) konsequent auf Klimaschutz ausrichten, fossile Zweckentfremdung beenden

Ein beträchtlicher Teil der KTF-Mittel fließt weiterhin in Posten, die dem Fondszweck „zusätzliche Programmausgaben zur Förderung von Maßnahmen, die der Erreichung der Klimaschutzziele dienen“ nicht entsprechen oder dem sogar entgegenstehen – mit steigender Tendenz. Der vom Kabinett am 15. Juli 2026 beschlossene KTF-Wirtschaftsplan 2027 sieht allein für Energiepreisentlastungen Ausgaben von knapp 13 Mrd. Euro vor.³ Diese Mittel müssen wieder und ausschließlich für direkte Klimaschutzfinanzierung und sozialen Ausgleich eingesetzt werden. Gleichzeitig hat das Kabinett beschlossen, 2,7 Mrd. Euro der ETS-1-Einnahmen 2027 nicht mehr dem KTF, sondern dem Kernhaushalt zuzuführen, bis 2030 kumuliert über 13 Mrd. Euro. Diese Umlenkung muss zurückgenommen werden. Mit

¹ [Deutscher Bundestag \(01.06.2026\): Klimarat: Deutschland verfehlt Klimaziele bis 2030](#)

² Das Öko-Institut bezifferte die Summe im Juni 2025 noch auf bis zu 33 Mrd. Euro, die Lücke ist seit der Studie sogar noch gewachsen. [Öko-Institut, Policy Paper „Die EU-Klimaschutzverordnung und ihre Bedeutung für Deutschland“ \(Juni 2025\)](#). Im Juli 2026 bezifferte das Handelsblatt Research Institute die Kosten auf Grundlage der aktuellen Daten des Umweltbundesamts daher bereits auf bis zu 38 Mrd. Euro. [Handelsblatt \(16.7.26\): Deutschland drohen bis zu 38 Milliarden Euro Klimastrafen](#)

³ 5,53 Mrd. Euro Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten, 5 Mrd. Euro Strompreiskompensation für energieintensive Unternehmen und 2,4 Mrd. Euro für den neu eingeführten Industriestrompreis.

dem geplanten Einfrieren des CO₂-Preises fehlen dem Fonds voraussichtlich weitere 4 Mrd. Euro. Ausbleibende Investitionen und nicht internalisierte Klimaschadenskosten summieren sich auf ein Vielfaches.⁴ Hinzu kommt die veranschlagte, steigende globale Minderausgabe, bei der noch unklar ist, wo eingespart werden soll. Anstatt den KTF durch Mittelentzug oder eine Verwendung für nicht klimaschutzrelevante Maßnahmen zu schwächen, muss der Klimaschutzfonds dringend gestärkt werden.

Klimaschädliche Subventionen abbauen und Klimaschutz strukturell im Haushalt verankern

Der Kernhaushalt muss einen verlässlichen Grundbeitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig konterkarieren klimaschädliche Subventionen im Kernhaushalt die Klimaschutzinvestitionen aus dem KTF sowie das Ziel der deutschen Treibhausgasneutralität bis 2045. Laut Umweltbundesamt betragen umweltschädliche Subventionen insgesamt mindestens 65 Mrd. Euro jährlich.⁵ Davon entfallen laut einer vom Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Studie 35,8 Mrd. Euro auf direkt klimaschädliche Subventionen.⁶ Im Jahr 2026 kommen laut jüngsten Betrachtungen weitere 11 Mrd. Euro an neuen klimaschädlichen Subventionen und Anreizen hinzu.⁷ Der Bund muss einen verbindlichen Abbauplan für klimaschädliche Subventionen vorlegen, die freiwerdenden Mittel prioritär für Klimaschutz einsetzen und zentrale Klimaschutzprogramme wie BEG, ANK, GVFG mit einer gesetzlich gesicherten Finanzierungsgrundlage ausstatten.

Klimacheck für alle Haushaltstitel

Der Bundeshaushalt muss ausweisen, welche Ausgaben die Klimaziele fördern, welche neutral sind und welche ihnen entgegenwirken. Der Haushaltsausschuss sollte die Bundesregierung beauftragen, spätestens ab dem Haushalt 2028 für alle Einzelpläne eine Klimaklassifizierung als Grundlage für zielgerichtete Umschichtungen zur verfassungsrechtlichen Klimaschutzverpflichtung aus Art. 20a GG vorzulegen.

Verkehr

Erhöhung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf 3 Mrd. Euro

Ein moderner, leistungsfähiger schienengebundener Nahverkehr ist wichtig für die Alltagsmobilität vieler Bürger*innen. Um der großen Nachfrage der Kommunen und Verkehrsverbünde zu begegnen, müssen die GVFG-Mittel von 2 Mrd. Euro auf mindestens 3 Mrd. Euro erhöht werden. Die jährliche Dynamisierung sollte an einen Baupreis-Index gekoppelt werden. Dies wird den Notwendigkeiten für den Ausbau, für die Elektrifizierung und Reaktivierungsvorhaben von Schienenstrecken gerecht. Durch den Ausbau der Angebote im

⁴ FOES (07/2026): Eingefrorener CO₂-Preis 2027 – gebremster Klimaschutz, entgangene Milliarden

⁵ Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland

⁶ Fraunhofer ISI/Öko-Institut/Prognos (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland

⁷ FOES/Greenpeace (2026): Umweltschädliche Subventionen und Anreize

öffentlichen Verkehr ließen sich die Fahrgastzahlen merklich steigern, was ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele wäre.

Finanzierung von Neu- und Ausbau der Schiene sichern

Für ein resilientes und leistungsfähiges Schienennetz braucht es dringend zusätzliche Kapazitäten. Schon 2026 reicht der Ansatz im Haushalt nicht, um die Planungen fortzusetzen oder baureife Projekte umzusetzen.⁸ Bis 2030 fehlen etwa 5 bis 6 Mrd. Euro. Es droht ein akuter Stillstand bei Planung und Bau neuer Schienenprojekte, bereits investierte Steuermittel würden zu Fehlinvestitionen werden. Die weitere notwendige Verlagerung von Gütern auf die Schiene sowie die Verbesserung für Fahrgäste scheitern am überlasteten Netz. Der Bundeshaushalt 2027 muss die notwendigen Neu- und Ausbaumittel der Schiene verlässlich erhöhen und mehrjährige Planungssicherheit herstellen, anstatt weiter klimaschädliche Autobahnprojekte zu priorisieren.

Reform der Dienstwagenbesteuerung: Anpassung des geldwerten Vorteils bei Verbrenner-Dienstwagen von 1 auf 2 Prozent und bei Plug-In Hybriden von 0,5 auf mindestens 1 Prozent

In Deutschland werden bis zu 3,1 Mio. Dienstwagen privat genutzt. Der tatsächliche Wert der Privatnutzung wird durch die 1-Prozent-Regel jedoch nur unzureichend abgebildet. Weniger als 40 Prozent des tatsächlichen Vorteils werden im Durchschnitt ausgeglichen und dementsprechend zu wenig Einkommenssteuer sowie Sozialversicherungsbeiträge gezahlt. In Summe kostet die Subventionierung durch Steuermindereinnahmen etwa 3,5 bis 5,5 Mrd. Euro pro Jahr⁹, wobei ermäßigte Steuersätze für Plug-In Hybride (0,5%) und E-Autos (0,25%) noch nicht berücksichtigt sind. Die Steuermindereinnahmen durch die reduzierten Sätze für PHEV s und BEV gibt das BMF mit 627 Mio. Euro in 2025, 729 Mio. Euro in 2026 und 803 Mio. Euro in 2027 an. Eine Anpassung durch Änderung des Einkommensteuergesetzes § 6 würde die Steuermindereinnahmen verringern und die Mittel zur Gegenfinanzierung von Klimaschutzmaßnahmen erhöhen.

Gebäude und kommunale Wärmewende

BEG-Fördervolumen auf mindestens 20 Mrd. Euro/Jahr erhöhen und dauerhaft im KTF und/oder Kernhaushalt sichern

Die Gesamtmittel der Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG) müssen langfristig erhöht und im KTF und/oder Kernhaushalt gesichert werden, um Planungssicherheit für Handwerk, Industrie und Eigentümer*innen zu schaffen und ausreichend Klimawirkung zu entfalten. Die BEG löst pro Fördereuro mehr als das Vierfache an Investitionen aus. 2024 waren das vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen Bruttowertschöpfungseffekte von rund 24 Mrd. Euro und ca. 310.000 Vollzeitäquivalente.¹⁰ Wissenschaftliche

⁸ Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage: [Bundestag Drucksache 21/6301](#)

⁹ FOES (2023): Subventionssteckbrief Dienstwagenprivileg / UBA (2021): Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig

¹⁰ Prognos, ifeu, FIW, ITG (2026), [Kurzfassung der Evaluationsergebnisse: Förderwirkungen der BEG 2024](#)

Schätzungen beziffern den Bedarf an Förderung auf bis zu 20 Mrd. Euro/Jahr,¹¹ angesichts der geplanten Abschwächung des Gebäudeenergiegesetzes dürfte der tatsächliche Bedarf noch höher liegen. Die BEG ist nach der Abschaffung der Vorgaben zum Heizen mit erneuerbaren Energien das einzige starke Klimaschutzinstrument der Bundesregierung im Gebäudebereich.

Soziale Ausgestaltung verbessern: Einkommensbonus ausweiten, Zugang zu Finanzierung erleichtern

Mit den neuen BEG-Konditionen wurde ein Kinderzuschlag eingeführt und die Fördersätze für Menschen mit wenig Geld verbessern sich. Das ist ein wichtiger Schritt, reicht aber nicht aus, um die Programme sozial auszurichten und die Vorteile klimafreundlicher Heizungen und energetisch modernisierter Gebäude flächendeckend den Menschen zugutekommen zu lassen, die wenig Geld haben. Für eine zielgenauere Ausgestaltung muss die soziale Staffelung auch auf Effizienzmaßnahmen sowie auf Mietwohnungen ausgeweitet werden. Vermietende sollten einen zusätzlichen Förderbonus erhalten, wenn sie sich verpflichten, die Miete nach der energetischen Modernisierung unterhalb der jeweils geltenden ortsüblichen Vergleichsmiete zu belassen. Der zusätzliche Förderbedarf für beispielsweise einen Bonus in Höhe von 15 Prozent wird auf 5 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt. Darüber hinaus sind zusätzliche Mittel für die energetische Sanierung von preisgebundenem Wohnraum zu schaffen.¹² Zusätzlich ist neben verbesserten Fördersätzen zentral, den Zugang zur Finanzierung zu erleichtern. Dies gelingt zum Beispiel über staatliche Risikoabsicherungen für zinsgünstige Kredite und indem dafür gesorgt wird, dass Menschen nicht mehr die Gesamtsumme vorstrecken müssen, bis die Förderung ausbezahlt wird.

Programm Energetische Stadtsanierung (KfW 432) dauerhaft sichern, Bundesförderung effiziente Wärmenetzen (BEW) auf mindestens 3,5 Mrd. Euro aufstocken

Kommunen und lokale Energieversorger brauchen Planungssicherheit für die Wärmewende vor Ort. Der KTF-Wirtschaftsplan 2027 sieht für die Energetische Stadtsanierung (KfW 432) eine Kürzung der Mittel um rund 37 Prozent vor. Das ist ein erneuter Rückschlag nach dem kurzfristigen Förderstopp im Vorjahr. Das Programm muss dauerhaft gesichert und angemessen ausgestattet werden, um Kommunen quartiersbezogene und integrierte Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen zu ermöglichen. Die BEW muss auf mindestens 3,5 Mrd. Euro pro Jahr aufgestockt und wie angekündigt zügig gesetzlich verankert werden, damit die Dekarbonisierung von Wärmenetzen gelingt und Endkundenpreise bezahlbar bleiben.

¹¹ Agora Energiewende (2025), [Factsheet: Investitionen für den Klimaschutz](#) und Dezentrat Zukunft (2024), [Was kostet eine sichere, lebenswerte und nachhaltige Zukunft? Öffentliche Finanzbedarfe für die Modernisierung Deutschlands](#)

¹² Deutscher Mieterbund (2024): [Energetische Sanierung & Heizungstausch: Förderung im Mietwohnbereich sozial ausrichten](#)

Finanzierungsquellen und Einsparpotenziale:

Kurzfristig realisierbar:

- Dienstwagenreform: +3,5–5,5 Mrd. €/Jahr
- Umschichtung o.g. sachfremder KTF-Posten: >10 Mrd. €/Jahr
- Streichung der Förderung für den Neubau auf dem Niveau Effizienzhaus 55 im KfN (Bundesprogramm klimafreundlicher Neubau und des gesamten Programms KfN (Klimaneutraler Neubau im Niedrigpreissegment). Der EH 55-Standard entspricht dem Stand der Technik. Die KfN-Anforderungen sind klimapolitisch nicht ausreichend und gewährleisten keine bezahlbaren Mieten.

Mittelfristiges Gesamtpotenzial:

- Abbau direkt klimaschädlicher Subventionen (BMWK/Öko-Institut/Fraunhofer ISI): 35,8 Mrd. €/Jahr
- Abbau aller umweltschädlichen Subventionen (UBA): 65 Mrd. €/Jahr

Zusätzliche Dringlichkeit:

- Kumulierte Kosten von bis zu 38 Mrd. € bis 2030 für den Zukauf von Emissionsrechten bei fortgesetzter Zielverfehlung.

www.bund.net

Kontakt

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. | Kaiserin-Augusta-Allee 5 | 10553 Berlin
Kontakt: Juliane Dickel | Leitung Atom- und Energiepolitik; Klimafinanzpolitik | Abteilung Klimaschutz
Tel +49 30 27586-562 | E-Mail juliane.dickel@bund.net
Stand: August 2026

