

Klima-Subventionsbericht 2026

Quantifizierung, Wirkung und Reform klimaschädlicher Subventionen in Deutschland



Impressum

© Bertelsmann Stiftung, Gütersloh
2026

Herausgeber

Bertelsmann Stiftung
Carl-Bertelsmann-Straße 256, 33311 Gütersloh
www.bertelsmann-stiftung.de

Programm

Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft
Dr. Daniel Schraad-Tischler
Director

Verantwortlich

Dr. Marcus Wortmann
Senior Expert
E-Mail: marcus.wortmann@bertelsmann-stiftung.de

Anne Meisiek
Project Manager
E-Mail: anne.meisiek@bertelsmann-stiftung.de

Autor:innen

Swantje Fiedler, Hana van Loock, Simon Niesen-Meemken, Beate Richter, Matthias Runkel, Florian Zerzawy

unter Mitarbeit von Florin Collmer, Dominik Kolbeck, Magdalena Rattenberger

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Lektorat

Rudolf Jan Gajdacz

Zitationshinweis

Fiedler, S., van Loock, H., Niesen-Meemken, S., Richter, B., Runkel, M. & Zerzawy, F. (2026). Klima-Subventionsbericht 2026: Quantifizierung, Wirkung und Reform klimaschädlicher Subventionen in Deutschland. Bertelsmann Stiftung (Hrsg.). Gütersloh

Layout

Paul Feldkamp

DOI 10.11586/2026129

ID_3169

Titelfoto: © Shotmedia - stock.adobe.com

Hinweis

Die Darstellungen in diesem Bericht spiegeln nicht notwendigerweise die Meinung der Bertelsmann Stiftung wider.

Klima-Subventionsbericht 2026

Quantifizierung, Wirkung und Reform klimaschädlicher Subventionen in Deutschland

Swantje Fiedler, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Hana van Loock, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Simon Niesen-Meemken, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Beate Richter, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Matthias Runkel, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Florian Zerzawy, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.

Inhalt

Zusammenfassung	5
Executive Summary	6
1. Hintergrund: Was sind klimaschädliche Subventionen?	8
1.1 Vergleich der Subventionsberichte	10
1.2 Subventionsdefinition in diesem Bericht: Anlehnung an das Umweltbundesamt	12
1.3 Klimaschädlichkeit der Subventionen	13
1.4 Politische Absichtserklärungen und Zielsetzungen zur Reform	15
2. Klimaschädliche Subventionen im Jahr 2024	17
2.1 Subventionsvolumen 2024	17
2.2 Veränderungen des Subventions-volumens gegenüber 2018	22
2.3 Subventionen im Rahmen der Energiepreiskrise 2022	24
2.4 Bisherige Subventionspolitik der aktuellen Bundesregierung	25
3. Analyse und Reformoptionen für zehn Subventionen	26
3.1 Energie- und Stromsteuervergünstigungen für das produzierende Gewerbe	29
3.2 Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung	37
3.3 Begünstigung der energieintensiven Industrie bei den Sondernetzentgelten	42
3.4 Energiesteuerbefreiung des Kerosins	49
3.5 Energiesteuervergünstigung für Dieselmotorkraftstoff	54
3.6 Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen	60
3.7 Förderung von Regionalflughäfen	65
3.8 Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel	71
3.9 Energiesteuerbegünstigung für Agrardiesel	76
3.10 Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP)	80
Literaturverzeichnis	87
Anhang: Steckbriefe	103

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Studie quantifiziert die klimaschädlichen Subventionen in Deutschland für das Jahr 2024 und analysiert ihre Entwicklung seit 2018. Sie identifiziert insgesamt **45 Subventionstatbestände mit einem Gesamtvolumen von 66,2 Milliarden Euro**. Davon entfallen 31,3 Milliarden Euro (47 %) auf den Verkehrssektor, 26,4 Milliarden Euro (40 %) auf den Energiesektor und 8,5 Milliarden Euro (13 %) auf die Land- und Forstwirtschaft. Von den erfassten Maßnahmen werden 30 als klimaschädlich und 15 als teilweise klimaschädlich eingestuft. Die Studie leitet daraus einen **erheblichen Reformbedarf** ab und entwickelt konkrete Reformoptionen für eine **Auswahl von zehn Subventionen**.

Die Studie orientiert sich am erweiterten Subventionsverständnis, das im Bericht des Umweltbundesamtes (UBA 2021) zu umweltschädlichen Subventionen angelegt wird, fokussiert dabei aber auf klimaschädliche Subventionen. Sie stellt also eine teilweise Aktualisierung der Zahlenbasis des UBA dar und ermöglicht eine **Analyse der Entwicklungen für den Zeitraum 2018 bis 2024**.

Gegenüber 2018 ist das **nominale Gesamtvolumen der Subventionen moderat gestiegen**. Dieser Anstieg muss allerdings vor dem Hintergrund hoher Inflationsraten gesehen werden. Aufgrund des starken Anstiegs des Preisniveaus im Zeitraum 2018 bis 2024 um über 20 % ist das **Subventionsvolumen real rückläufig**. Auch ist die Vergleichbarkeit der beiden Jahre aufgrund unterschiedlicher Analyserahmen sowie gesetzlicher Änderungen nur eingeschränkt möglich.

Tabelle 1: Entwicklung des nominalen Subventionsvolumens nach Sektor 2018–2024, in Mrd. Euro

Sektor	2018	2024
Energie	25,6	26,4
Verkehr	30,5	31,3
Land- und Forstwirtschaft	6,2	8,5
Summe	62,3	66,2

Quelle: eigene Berechnungen.

Der reale Rückgang stellt dabei auch **keinen subventionspolitischen Fortschritt** dar, weil er nicht auf politische Entscheidungen, sondern die Inflation zurückzuführen ist. Zwar sind einzelne Begünstigungen – etwa im Zusammenhang mit der EEG-Umlage oder der Steinkohleförderung – entfallen. Gleichzeitig wurden jedoch bestehende Vergünstigungen ausgeweitet oder neue geschaffen.

Im **Energiesektor** überwiegen steigende Begünstigungen beispielsweise bei der kostenlosen Zuteilung von CO₂-Emissionsberechtigungen der Strompreiskompensation oder den Netzentgelten. Im **Verkehrssektor** zählen insbesondere die steuerliche Begünstigung von Diesel, die Energiesteuer- und Mehrwertsteuerbefreiungen im Luftverkehr, die Entfernungspauschale sowie die pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen weiterhin zu den größten klimaschädlichen Subventionen. In der **Land- und Forstwirtschaft** dominieren die Gemeinsame Agrarpolitik der Europäischen Union (GAP) und die Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel.

Neben den Berichtsjahren 2018 und 2024 wirft die Studie einen zusätzlichen Blick auf das Jahr 2022 sowie die subventionspolitischen Maßnahmen der aktuellen Bundesregierung. Die **Maßnahmen zur Abfederung der Energiepreiskrise 2022** haben zeitweise zusätzliche klimaschädliche Fehlanreize gesetzt, etwa durch Tankrabbat, Gas- und Strompreisbremsen, die Absenkung des CO₂-Preispfads und die reduzierte Umsatzsteuer auf Gas. Die **aktuelle Bundesregierung** hat klimaschädliche Subventionen im Umfang von rund **11 Milliarden Euro** wieder eingeführt oder ausgeweitet.

Die **Subventionspolitik** steht damit nicht nur **im Widerspruch** zu den Klima- und Transformationszielen Deutschlands. Viele der Begünstigungen verschärfen die erheblichen finanzpolitischen Herausforderungen und Sparzwänge der kommenden Jahre, verzerren marktwirtschaftliche Preissignale und gehen mit negativen Verteilungswirkungen einher.

Die **Studie differenziert systematisch zwischen klimaschädlichen und teilweise klimaschädlichen Subventionen** und stellt damit eine Weiterentwicklung gegenüber dem Bericht des Umweltbundesamtes dar. Als teilweise klimaschädlich werden Tatbestände eingeordnet, die neben klimaschädlichen Anreizen auch positive Klimawirkungen entfalten. Mit dem Fortschritt der Transformation, insbesondere mit Blick auf die zunehmende Elektrifizierung, ist die Klimaschädlichkeit einiger Subventionen neu zu bewerten bzw. differenzierter zu betrachten. Die Differenzierung ist ein methodischer Schritt in eine aussagekräftigere Berichterstattung und ermöglicht somit eine sachlichere Debatte und zielführendere Reformvorschläge.

Auch stellt die Studie einen Beitrag zur **Berichterstattung** über klimaschädliche Subventionen sowie zur anhaltenden Diskussion dazu dar. Der Subventionsbericht des Finanzministeriums für die Bundesregierung enthält einige klimaschädliche Subventionen nicht, da der Bericht keinen Anspruch auf eine umfassende Darstellung erhebt. Er verweist daher explizit auf die neu eingeführte (aber noch unvollständige) Berichterstattung über „staatliche Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung“ im **Klimaschutzbericht**

(Bundestag 2024: 86). Die vorliegende Studie erläutert die unterschiedlichen methodischen Ansätze und versucht die vorhandenen Lücken in der Berichterstattung zu schließen.

Die Studie zeigt insgesamt einen **erheblichen Reformbedarf** auf. Klimaschädliche Subventionen sollten vollständig und transparent erfasst und regelmäßig evaluiert werden. Außerdem sind systematische Vorschläge zu entwickeln und umzusetzen. Einige Subventionen können vollständig abgeschafft werden, andere sollten so reformiert werden, dass klimaschädliche Anreize vermieden und die ursprünglich verfolgten Ziele zielgenauer erreicht werden.

Hierzu vertieft und analysiert der Bericht **zehn besonders relevante Subventionen** entlang der **vier Kriterien** fiskalische Wirkung, Eignung des Instruments, Klimawirkung und Verteilungswirkung und entwickelt konkrete Reformoptionen. Die Optionen leisten dabei gleichzeitig Beiträge zum Klimaschutz, zur Konsolidierung öffentlicher Haushalte sowie zu einer zielgenaueren, effizienteren und sozial gerechteren Verwendung öffentlicher Mittel.

EXECUTIVE SUMMARY

This study quantifies environmentally harmful subsidies with adverse climate impacts in Germany for the year 2024 and analyses their development since 2018. It identifies a total of **45 subsidy measures with a combined volume of approximately €66.2 billion**. Of this amount, €31.3 billion (47%) is attributable to the transport sector, €26.4 billion (40%) to the energy sector, and €8.5 billion (13%) to agriculture and forestry. Of the measures identified, 30 are classified as climate-damaging and 15 as partly climate-damaging. Based on these findings, the study identifies **a substantial need for reform** and develops concrete **reform options for a selection of ten subsidies**.

The study is based on the broader definition of subsidies used in the German Environment Agency's (Umweltbundesamt, UBA 2021) report on environmentally harmful subsidies, while focusing specifically on

subsidies with adverse climate impacts. It therefore provides a partial update of the UBA's data base and enables an **analysis of developments between 2018 and 2024**.

Compared with 2018, the **nominal total volume of subsidies increased by around 6.3%**. However, this increase must be viewed against the backdrop of high inflation rates. Due to the sharp rise in the price level of more than 20% between 2018 and 2024, the **real value of the subsidy volume has declined**. In addition, the comparability of the two years is limited because of differences in the analytical framework and changes in legislation.

Table 1: Development of nominal subsidy volumes by sector, 2018–2024 (€ billion)

Sector	2018	2024
Energy	25.6	26.4
Transport	30.5	31.3
Agriculture and Forestry	6.2	8.5
Total	62.3	66.2

Source: own calculations.

The **real decline does not represent progress in subsidy policy**, as it is attributable to inflation rather than political decisions. While some benefits, such as those related to the EEG surcharge and hard coal subsidies, have been phased out, existing concessions have been expanded and new ones introduced.

In the **energy sector**, increases in support measures, particularly in the form of free CO₂ emission allowances, electricity price compensation, and network charge concessions, outweigh reductions. In the **transport sector**, the preferential tax treatment of diesel fuel, exemptions from energy and value-added taxes in aviation, the commuter allowance, and the flat-rate taxation of company cars remain among the largest climate-damaging subsidies. In **agriculture and forestry**, the European Union's Common Agricultural Policy (CAP) and the reduced VAT rate for animal-based food products account for the largest subsidy volumes.

In addition to the reporting years 2018 and 2024, the study also examines the year 2022 and the subsidy-related measures implemented by the current federal government. **Measures introduced to mitigate the energy price crisis in 2022** temporarily created additional climate-damaging incentives, including the fuel tax rebate, gas and electricity price caps, the reduction of the CO₂ price trajectory, and the reduced VAT rate on natural gas. The **current federal government** has reintroduced or expanded climate-damaging subsidies amounting to approximately **€11 billion**.

As a result, **Germany's subsidy policy** is not only **at odds** with the country's climate and transformation objectives. Many of these measures also exacerbate fiscal challenges and budgetary pressures, distort market price signals, and are associated with adverse distributional effects.

The **study systematically distinguishes between climate-damaging and partly climate-damaging subsidies**, thereby advancing the methodology used in the German Environment Agency's reporting. Subsidies are classified as partly climate-damaging if they create climate-damaging incentives while also generating positive climate-related effects. As the transformation of the economy progresses, particularly through increasing electrification, the climate impacts of some subsidies require a more differentiated assessment. This distinction represents an important methodological step towards more informative reporting and enables a more evidence-based debate as well as more targeted reform proposals.

The study also contributes to the **reporting on climate-damaging subsidies** and to the broader policy debate. The Federal Ministry of Finance's report does not include several climate-damaging subsidies, as providing a comprehensive overview of such measures is not among the report's objectives. The report therefore explicitly refers to the newly introduced, though still incomplete, reporting on state support measures with climate-damaging effects within Germany's **Climate Action Report**. The present study explains the different methodological approaches and seeks to address the existing gaps in reporting.

Overall, the study identifies a **substantial need for reform**. Climate-damaging subsidies should be comprehensively and transparently recorded and regularly evaluated. In addition, systematic reform proposals should be developed and implemented. Some subsidies can be abolished entirely, while others should be redesigned to avoid climate-damaging incentives and to achieve their original policy objectives more effectively and in a more targeted manner.

To this end, the report provides an in-depth analysis of **ten particularly relevant subsidies** based on **four assessment criteria**: fiscal impact, suitability of the instrument, climate impact, and distributional effects. It also develops concrete reform options. These options simultaneously contribute to climate protection, fiscal consolidation, and a more targeted, efficient and socially equitable use of public resources.

1. Hintergrund: Was sind klimaschädliche Subventionen?

Die politische Debatte über umwelt- und klimaschädliche Subventionen wird schon seit vielen Jahren geführt. Je nach institutionellem Kontext, politischer Zielsetzung oder analytischem Fokus werden sehr unterschiedliche Regelungen unter dem Subventionsbegriff gefasst: von direkten Finanzhilfen über Steuervergünstigungen bis hin zu regulatorischen Sonderregelungen, die umwelt- oder klimaschädliche Anreize setzen bzw. entsprechendes Verhalten vergünstigen. Auf den ersten Blick mutet diese Diskussion theoretisch an, in der Praxis hat sie jedoch weitreichende Konsequenzen. Denn gerade in der Diskussion um umwelt- und klimaschädliche Subventionen zeigt sich, dass die Begriffsabgrenzung maßgeblich bestimmt, welche politischen Rahmenbedingungen und Instrumente überhaupt in den Blick genommen werden.

Zu enges Subventionsverständnis im Subventionsbericht der Bundesregierung

Der „Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen“ (kurz: Subventionsbericht, vgl. BMF 2025a) hält noch immer am Subventionsbegriff des § 12 Stabilitäts- und Wachstumsgesetz (StabG) von 1967 fest.

Der Subventionsbegriff umfasst damit „die aus Bundesmitteln gewährten Hilfen sowie steuerlichen Sonderregelungen, die private Unternehmen und Wirtschaftszweige unmittelbar oder zumindest mittelbar begünstigen“ (a. a. O.: 603). Subventionen, die direkt oder indirekt zu einem Mehrverbrauch an klimaschädlichen Produkten führen, werden somit nicht erfasst. Dazu gehören z. B. die Energiesteuervergünstigung für Diesel, die pauschale Besteuerung von Dienstwagen oder die Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs (siehe auch Tabelle 2). Die Finanzhilfen und Steuervergünstigungen sind außerdem auf Maßnahmen begrenzt, die dem **Erhalt, der Anpassung oder der Produktivität von Betrieben und Wirtschaftszweigen dienen**.

Wörtlich steht im Bericht: „Eine umfassende Darstellung aller Steuervergünstigungen aus finanzwissenschaftlicher oder steuersystematischer Sicht ist somit nicht Aufgabe des Subventionsberichts“ (a. a. O.: 606).

Auch im aktuellen 30. Subventionsbericht bekräftigt

die Bundesregierung diese Abgrenzung. Die Bundesregierung vertritt die Einschätzung, dass eine Ausweitung des Subventionsbegriffs auf alle Geldleistungen oder steuerlichen Sonderregelungen ohne Bezug zu Unternehmen und Wirtschaftszweigen den Berichtsgegenstand „ausufern“ lassen würde (a. a. O.). Eine gezielte Erweiterung allein auf klimaschädliche Maßnahmen sei innerhalb dieses Rahmens nicht möglich. Damit greift der Subventionsbericht weiterhin nur einen begrenzten Ausschnitt staatlicher Begünstigungen auf. Die Bundesregierung selbst verweist daher darauf, dass die Diskussion über weitere Maßnahmen, die nicht als Subventionen im Sinne des § 12 StabG gelten, an anderer Stelle geführt werden müsse.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer eigenständigen Berichterstattung zu umwelt- und klimaschädlichen Subventionen, die auf einem breiteren Subventionsbegriff fußt und damit in der Lage ist, alle umwelt- und klimaschädlichen Subventionen zu identifizieren und Reformoptionen darzustellen.

Erweiterung des Subventionsbegriffs im Klimaschutzbericht: „staatliche Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung“

Vor dem Hintergrund der wissenschaftlichen und öffentlichen Debatte sowie der internationalen Anschlussfähigkeit hat die Bundesregierung im Klimaschutzbericht 2024 erstmals eine Arbeitsdefinition eingeführt, die einen weiten Subventionsbegriff vorschlägt:

„Als notwendige Bedingung für das Vorliegen einer staatlichen Begünstigung wird die Verzerrung der Allokation der gesamtwirtschaftlichen Ressourcen herangezogen. Die Verzerrung der Ressourcenallokation muss für die Zwecke dieses Berichts zudem dem (bundes-)staatlichen Regelungs- und/oder Finanzierungsbereich zugeordnet sein. Empfänger dieser Begünstigungen können gesellschaftliche Gruppen wie Unternehmen oder private Haushalte sein. Eine staatliche Begünstigung kann die Informations-, Lenkungs- und Anreizfunktion der relativen Preise beeinträchtigen“ (Bundestag 2024: 87).

Für die Klimaschädlichkeit wird weiter ausgeführt:

„Dies ist der Fall, wenn sie direkt oder indirekt zu einem Mehrverbrauch an emissionsrelevanten Produkten oder

Produktionsfaktoren (insbesondere fossilen Energieträgern) führen. Eine klimaschädliche Wirkung entsteht dann, wenn Begünstigungen zu Treibhausgasemissionen führen, die es ohne die Begünstigungen nicht geben würde“ (ebd.).

Der Bericht enthält anschließend eine erste Auflistung von „staatlichen Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung“, die im Folgenden aufgeführt werden (einige der dort aufgeführten Begünstigungen werden im Subventionsbericht des Bundes nicht erfasst):

- Herstellerprivileg
- Befreiung von der Förderabgabe für Braunkohle
- Flugsicherungsleistungen an kleinen Flugplätzen
- Kerosinsteuerbefreiung inländischer Flüge
- Energiesteuerbefreiung Güterumschlag in Seehäfen
- Energiesteuerbefreiung Binnenschifffahrt
- Mehrwertsteuerbefreiung Luftverkehr
- KWK-Umlage Industrie
- Strom-/Energiesteuer produzierendes Gewerbe
- Strom-/Energiesteuer Prozesse und Verfahren
- Netzentgelte Industrie (§ 19 Abs. 2 StromNEV)
- Konzessionsabgabe Sondervertragskunden
- Agrardiesel

Mit der Erweiterung des Subventionsbegriffs wird ausdrücklich die Möglichkeit eröffnet, auch Subventionen in den Blick zu nehmen, die zwar erhebliche ökologische Fehlanreize setzen, aber nicht im Subventionsbericht der Bundesregierung erfasst werden. Dies zeigt: Klimapolitisch relevante Begünstigungen sind bisher nicht ausreichend über die traditionelle Subventionsberichterstattung abgebildet. Im Klimaschutzbericht 2025 betonte die vergangene Bundesregierung, dass die Liste der klimaschädlichen Begünstigungen im Jahr 2026 überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt werde.¹ Mit welcher inhaltlichen Abgrenzung die Liste erstellt wird, ist bisher nicht klar. Die Liste im Klimaschutzbericht enthält nur

einen kleinen Teil der im UBA-Bericht als klimaschädlich identifizierten Subventionen und nimmt auch nicht alle Subventionen auf, die in einem wissenschaftlichen Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWK) aus dem Jahr 2024 als klimaschädlich eingestuft wurden (Plötz et al. 2024).

Kleine Fortschritte bei der Berichterstattung und Bewertung

Wenngleich sich am Subventionsbegriff im Subventionsbericht des Bundes seit Jahrzehnten nichts geändert hat, sind über die letzten Jahre immerhin kleine Fortschritte im Bereich der **Nachhaltigkeitsbewertung von Subventionen** zu verzeichnen:

- Seit dem Jahr 2015 enthält der Subventionsbericht der Bundesregierung eine „**Nachhaltigkeitsprüfung**“ auf Grundlage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (BMF 2025a: 50 f.). Die jeweils federführend zuständigen Ministerien bewerten die ökonomische, soziale und ökologische Dimension der Nachhaltigkeit von einzelnen Subventionen. Allerdings ist die zugrunde liegende Analyse und Begründung bisher wenig transparent und erfolgt nicht für alle Nachhaltigkeitsdimensionen ausführlich, sodass Konflikte zwischen verschiedenen Nachhaltigkeitsdimensionen nicht deutlich werden. Die Prüfung ist in den meisten Fällen rein qualitativ und unterscheidet sich zudem von Ressort zu Ressort. Auffällig ist, dass ein Großteil der Subventionen (59 % der Finanzhilfen und 87 % der Steuervergünstigungen) mit dem Ziel „Stärkung nachhaltiger Wirtschaft“ begründet wird (vgl. BMF 2025a). Zudem fehlt eine Prüfung, ob das angestrebte Ziel der Subvention über eine andere Ausgestaltung zielgenauer, effizienter oder mit weniger negativen Umweltfolgen erreicht werden könnte.
- Im Rahmen der sogenannten **Spending Reviews** sollen mit dem Ziel einer stärkeren Wirkungsorientierung künftig den einzelnen Ausgabentiteln im Bundeshaushalt Nachhaltigkeitsziele zugeordnet werden. Dieser Ansatz mit seinem Fokus auf Ausgaben und dem breiten Spektrum der Nachhaltigkeitsdimensionen hat für die Berichterstattung

¹ Wörtlich: „Die Bundesregierung wird prüfen, ob die Einstufung der zuvor genannten Maßnahmen unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung weiterhin besteht und welche weiteren staatlichen Maßnahmen den Tatbestand der Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung erfüllen. Im Klimaschutzbericht 2026 wird die Bundesregierung über den Stand dieser Prüfung berichten“ (Deutscher Bundestag 2025: 99).

über klimaschädliche Subventionen bisher nur sehr begrenzten Nutzen. Dennoch stellt das sogenannte **SDG Budgeting** eine vielversprechende Entwicklung in Richtung mehr Transparenz dar, die sich anhand internationaler Vorbilder weiterentwickeln lässt (FÖS 2024a).

1.1 Vergleich der Subventionsberichte

Viele Subventionen, die vom Umweltbundesamt (UBA 2021), IfW Kiel (2025), Internationalem Währungsfonds (IMF 2025), Sachverständigenrat für Wirtschaftsfragen (SVR 2025) und anderen Akteuren als solche benannt werden, tauchen im **Subventionsbericht der Bundesregierung** (BMF 2025a) nicht auf. Besonders relevant sind dabei unter anderem die Steuervergünstigungen und -befreiungen für Diesel, Kerosin, internationale Flugtickets oder tierische Lebensmittel sowie die Entfernungspauschale und kostenlose Zuteilungen von CO₂-Emissionsberechtigungen.

Dies führt im öffentlichen Diskurs häufig zu einem „Durcheinander um den Subventionsbegriff“ (vgl. FÖS 2023a). Dabei hat die Nichtaufnahme im Bundessubventionsbericht weniger mit dem generellen Verständnis zu tun, was eine Subvention ist und was nicht. Stattdessen ist der Grund in den meisten Fällen der **enge rechtliche Rahmen**, der dem Bericht gesteckt wird. Was zu berichten ist, ist seit Einführung im Jahr 1967 durch § 12 Stabilitäts- und Wachstumsgesetz (StWG) vorgeschrieben. Viele Subventionen fallen schlicht durch dieses Raster und bleiben ungenannt.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über einige Subventionen, die im Subventionsbericht des UBA (2021) auftauchen, beim BMF (2025a) jedoch fehlen, und schildert den zentralen Grund der Nichtaufnahme. Ergänzend wird der Kieler Subventionsbericht 2024 (IfW Kiel 2025) berücksichtigt. Dieser folgt in der Regel dem Bericht des Bundesfinanzministeriums (BMF), weil er ihn als Datengrundlage nutzt. Für viele Tatbestände wird jedoch erklärt, warum das IfW Kiel diese dennoch für eine Subvention hält.

Tabelle 2: Vergleich der Subventionsberichte (Auswahl)

Subvention	Mrd. Euro im Jahr 2024*	Subventionsberichte, Begründung für Nichtaufnahme
Energiesteuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff	6,5	BMF: Der niedrigere Energiesteuersatz für Diesel im Vergleich zum Benzin ist in der Steuergesetzgebung nicht explizit als Steuervergünstigung ausgewiesen und wird im Bundessubventionsbericht daher nicht genannt. Die Gesetzgebung liefert für die steuerliche Ungleichbehandlung keinen Grund, obwohl Diesel, der Logik der Energiesteuer folgend, aufgrund des höheren Energiegehalts eigentlich höher besteuert werden müsste als Benzin. Auch wurde der Steuervorteil für Diesel mehrfach ausgeweitet und von der Bundesregierung (1993: 47) selbst als „sachlich nicht gerechtfertigt“ eingeschätzt, weswegen ein Ausgleich für Diesel-Pkw im Rahmen der Kfz-Steuer eingeführt wurde.
		IfW Kiel: Die Steuervergünstigung wird nicht aufgeführt, weil sie im Bundessubventionsbericht des BMF fehlt und somit keine konsistente Datengrundlage vorliegt. Das IfW selbst hält sie für eine Subvention (IfW Kiel 2025: 15).

Energiesteuerbefreiung für die nicht energetische Verwendung fossiler Energieträger	1,2	BMF: Die nicht energetische Verwendung von Energieerzeugnissen (z. B. als Rohstoff für Chemikalien oder Kunststoffe) ist nach § 25 EnergieStG explizit von der Energiesteuer befreit. Besteuert wird nur die Verwendung als Heiz- oder Kraftstoff. Die Steuerbefreiung wird im Bundessubventionsbericht nicht genannt. Die Nichtaufnahme wird nicht begründet. Eine mögliche Erklärung ist, dass die Steuerbefreiung als Bestandteil der grundsätzlichen Ausgestaltung der Energiesteuer verstanden wird, die allein auf die Verwendung als Heiz- und Kraftstoff abzielt.
		IfW Kiel: keine Erwähnung.
Entfernungspauschale	6,2	BMF: Die gesetzliche Grundlage des Berichts (§ 12 StabG) beschränkt den Begriff der Subvention auf Hilfen für private Unternehmen und Wirtschaftszweige. Die Entfernungspauschale fällt nicht in diesen engen definitorischen Rahmen. „Der Berichtsgegenstand des Subventionsberichts würde ausufern, wenn eine Ausweitung des Subventionsbegriffs auf alle Geldleistungen des Bundes und steuerliche Sonderregelungen – ohne Bezug zu privaten Unternehmen und Wirtschaftszweigen – erfolgte“ (BMF 2025a: 631).
		IfW Kiel: im Bericht wird die Entfernungspauschale als zweitgrößte Steuervergünstigung aufgeführt.
Pauschale Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen	4,9	BMF: Die Pauschalbesteuerung der privaten Dienstwagennutzung (1 %-Regel) ist eine Steuervereinfachung, die im Bundessubventionsbericht nicht als Steuervergünstigung ausgewiesen wird. Die reduzierten Steuersätze für elektrische Dienstwagen hingegen werden berücksichtigt. In der Literatur strittig ist jedoch, ob die vereinfachende 1 %-Regel in ihrer Höhe angemessen ist oder gegebenenfalls einen Steuervorteil gegenüber einer Privatanschaffung darstellt.
		IfW Kiel: Die Steuervergünstigung wird nicht aufgeführt, weil sie im Bundessubventionsbericht des BMF fehlt und somit keine konsistente Datengrundlage vorliegt. Das IfW selbst hält sie für eine Subvention (IfW Kiel 2025: 15). Die reduzierten Steuersätze für elektrische Dienstwagen werden aufgeführt.
Energiesteuerbefreiung des Kerosins (internationaler Anteil)	7,0	BMF: Der internationale Anteil der Steuerbefreiung (im Gegensatz zum nationalen Anteil) wird nicht ausgewiesen, weil die Regelung auf internationalen Übereinkommen beruht.
		IfW Kiel: Die Steuervergünstigung wird nicht aufgeführt, weil sie im Bundessubventionsbericht des BMF fehlt und somit keine konsistente Datengrundlage vorliegt.

Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge	5,7	BMF: Die Steuerbefreiung wird nicht ausgewiesen, weil sie auf internationalen Übereinkommen beruht.
		IfW Kiel: Die Mehrwertsteuerbefreiung wird nicht aufgeführt, weil sie im Bundessubventionsbericht des BMF fehlt und somit keine konsistente Datengrundlage vorliegt. Das IfW führt jedoch verschiedene andere Mehrwertsteuerbefreiungen auf und erwähnt selbst das Fehlen einiger wichtiger Subventionstatbestände (IfW Kiel 2025: 15). Es scheint daher plausibel, dass das IfW selbst die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge für eine Subvention hält.
Mehrwertsteuerbegünstigung für tierische Lebensmittel	4,1	BMF: Die Mehrwertsteuerbegünstigung ist im Subventionsbericht der Bundesregierung nicht enthalten, da laut Subventionsdefinition des BMF „Die ermäßigte Besteuerung der Lebensmittel [...] keine Steuervergünstigungen [sind], da es sich um systemkonforme Maßnahmen handelt“ (BMF 2019:75).
		IfW Kiel: Die Steuervergünstigung wird nicht aufgeführt, weil sie im Bundessubventionsbericht des BMF fehlt und somit keine konsistente Datengrundlage vorliegt. Das IfW selbst hält sie aber für eine Subvention (IfW Kiel 2025: 15).
Kostenlose Zuteilung der CO ₂ -Emissionsberechtigungen	7,0	BMF: Die kostenlose Zuteilung ist im Bundessubventionsbericht nicht enthalten, da er nur Finanzhilfen des Bundes und Steuervergünstigungen umfasst. Regelungen im Rahmen des EU-Emissionshandels fallen nicht in den Rahmen der Berichterstattung.
		IfW Kiel: Einnahmeverzichte durch die kostenfreie Zuteilung von CO ₂ -Emissionsberechtigungen im Europäischen Emissionshandel sind im Bericht erfasst und quantifiziert.

Quellen: eigene Darstellung auf Basis (BMF 2025a, IfW Kiel 2025).

* Subventionsvolumen gemäß den Recherchen und eigenen Quantifizierungen der vorliegenden Studie.

1.2 Subventionsdefinition in diesem Bericht: Anlehnung an das Umweltbundesamt

Aus Sicht einer ökologisch ausgerichteten Finanz- und Transformationspolitik greift das enge Begriffsverständnis des BMF zu kurz. Viele umweltschädliche Begünstigungen wirken nicht über klassische Finanzhilfen oder explizite Steuervergünstigungen, sondern über Steuerregelungen oder Preisvorteile. Gerade diese „verdeckten“ Subventionen können besonders starke Fehlanreize entfalten, ohne im offiziellen Subventionsbericht systematisch sichtbar zu werden. Für eine wirkungsvolle Reformpolitik ist es entscheidend, alle staatlichen Begünstigungen einzubeziehen, die klimaschädliches Verhalten fördern und Investitionen in nachhaltige Alternativen behindern.

Dieser Bericht folgt daher einem erweiterten Subventionsverständnis, in Anlehnung an die Definition des Umweltbundesamtes:

Subventionsbegriff nach UBA (2021: 17):

„Subventionen sind Begünstigungen der öffentlichen Hand an Unternehmen, für die keine oder nur eine geringere als die marktübliche Gegenleistung erfolgt. Darüber hinaus stellen auch Hilfen an private Haushalte Subventionen dar, falls sie gezielt bestimmte Konsumweisen begünstigen und damit mittelbar das Wirtschaftsgeschehen beeinflussen. Bei der Erfassung umweltschädlicher Subventionen sind sowohl Subventionen zu erfassen, die unmittelbar oder potenziell budgetrelevant sind, als auch Subventionen, die in verdeckter Form auftreten und keine direkte Budgetwirkung haben“

Damit umfasst dieser Bericht sowohl klassische Finanzhilfen und Steuervergünstigungen als auch indirekte Begünstigungen, sofern sie umwelt- oder klimapolitisch relevante Fehlanreize setzen. Dazu gehören auch Bürgschaften und Garantien, die explizit oder implizit wirken, je nachdem, ob sie in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus können auch eine gezielte Begünstigung bei staatlicher Regulierung oder die staatliche Bereitstellung von Gütern, Leistungen und Rechten unter dem Marktpreis als Subvention gewertet werden.

Ziel ist es, die Bandbreite staatlicher Maßnahmen sichtbar zu machen, die einer nachhaltigen Transformation entgegenstehen – und damit eine fundierte Grundlage für Reformen zu schaffen.

Durch das weitere Begriffsverständnis werden beispielsweise folgende Subventionen erfasst, die im Subventionsbericht der Bundesregierung nicht enthalten sind:

- Geringere Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin
- Pauschale Besteuerung von Dienstwagen
- Energiesteuerbefreiung von Kerosin und Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge
- Kostenlose Zuteilung von Zertifikaten im EU-Emissionshandel
- Exportkredite/Hermesbürgschaften
- Ausnahmen für Unternehmen bei bestimmten Energiepreisbestandteilen
- Mehrwertsteuerbegünstigungen für tierische Lebensmittel, Brennholz

In diesem Bericht nicht einbezogen ist hingegen die unvollständige Internalisierung externer Kosten, die im Subventionsbericht des Internationalen Währungsfonds (IMF) eine wichtige Rolle spielt. Der „complex price gap approach“ des IMF vergleicht die Endverbraucherpreise mit einem hypothetischen Referenzpreis, der externe Kosten mit einbezieht (vgl. FÖS 2023a). Diese Betrachtungsweise ist ökonomisch hochrelevant und verdeutlicht die strukturellen Preisverzerrungen. Für die politische Anwendbarkeit jedoch hat die Betrachtung konkreter Subventionstatbestände wie in den Berichten von BMF und UBA ihre Vorteile.

1.3 Klimaschädlichkeit der Subventionen

In diesem Bericht stufen wir Subventionen als klimaschädlich ein, wenn sie **direkt oder indirekt Anreize für die Nutzung fossiler Energieträger, emissionsintensive Produktionsweisen oder klimaschädliche Konsummuster schaffen und dadurch Treibhausgasemissionen erhöhen**. Eine klimaschädliche Wirkung liegt vor, wenn eine staatliche Regelung die Kosten emissionsintensiver Aktivitäten senkt, deren Attraktivität gegenüber klimafreundlichen Alternativen erhöht oder notwendige Investitionen in Klimaschutz und Transformation verzögert. Entscheidend ist dabei nicht die ursprüngliche Zielsetzung einer Maßnahme, sondern ihre tatsächliche Wirkung auf Emissionen und Transformationsprozesse. Klimaschädliche Begünstigungen führen dazu, dass zusätzliche Treibhausgasemissionen entstehen oder länger bestehen bleiben, als dies ohne die betreffende Regelung der Fall wäre. Sie stehen damit im Widerspruch zu den nationalen und europäischen Klimazielen und schwächen die Lenkungswirkung klimapolitischer Instrumente wie der nationalen und europäischen CO₂-Bepreisung oder der Energiebesteuerung. Damit lehnen wir uns an die Definition der Bundesregierung im Klimaschutzbericht 2024 zu staatlichen Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung an (Bundestag 2024).

Abstufung der Klimaschädlichkeit in diesem Bericht

Nicht alle Subventionen lassen sich jedoch eindeutig als klimaschädlich einordnen. Bei einigen Maßnahmen ist die emissionssteigernde Wirkung unmittelbar erkennbar, etwa wenn fossile Energieträger steuerlich begünstigt oder emissionsintensive Aktivitäten verbilligt werden. Die Bewertung ist in vielen Fällen aber komplexer und kann sich im Zeitablauf ändern. So sind die tatsächlichen Wirkungen einzelner Maßnahmen häufig von ihrer konkreten Ausgestaltung, dem Verhalten der Begünstigten oder den jeweiligen Rahmenbedingungen abhängig.

In diesem Bericht soll deshalb die Gesamtheit der klimaschädlichen Subventionen in zwei Kategorien unterteilt werden:

1. **Klimaschädliche Subventionen**
2. **Teilweise klimaschädliche Subventionen**

In der zweiten Kategorie erfassen wir Subventionen, deren Klimawirkung nicht eindeutig bestimmt werden kann, weil unterschiedliche Wirkungsrichtungen bestehen, die empirische Evidenz uneinheitlich ist oder sich positive und negative Klimateffekte gegenüberstehen. Zum Teil handelt es sich dabei um „ambivalente“ Subventionen mit gegenläufigen Wirkungen.

Beispiele dafür sind etwa:

- **Strompreissenkungen** können klimaschädlich wirken, da sie Anreize zur Energieeinsparung schwächen und damit einen höheren Stromverbrauch begünstigen. Solange der Strommix relevante fossile Anteile enthält, führt eine Strompreissenkung einerseits zu steigenden Emissionen. Zudem sinkt der ökonomische Druck, in Energieeffizienz zu investieren. Andererseits kann ein niedrigerer Strompreis die Elektrifizierung in Sektoren wie Industrie, Wärme und Verkehr (z. B. durch Wärmepumpen und Elektromobilität) beschleunigen. Damit sind eine Steigerung der Energieeffizienz und eine Einsparung von fossilen Energien verbunden. Dieser positive Effekt wird umso größer, je stärker der Anteil der erneuerbaren Energien am Strommix steigt (FÖS 2017a; 2023b; GWS 2025). Mit einem zunehmenden Anteil von erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung nehmen also die negativen Effekte auf die Treibhausgasemissionen ab und die positiven nehmen zu. Unter dem Strich können Strompreissenkungen dann sogar zu positiven Nettowirkungen führen. Langfristig können Strompreissenkungen jedoch wieder negativ wirken: Wenn sich die strombasierten Techniken gegenüber den fossilen Techniken am Markt durchgesetzt haben, würden subventionierte Strompreise den Stromverbrauch steigern, ohne dass an anderer Stelle Treibhausgasemissionen vermieden werden.
- **Energiepreisentlastungen** zur Verringerung des Carbon-Leakage-Risikos: Verschiedene Ausnahmeregelungen für die Industrie bei Energie- und Strompreisen werden damit begründet, die Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu schützen und eine Verlagerung von Produktion und damit verbundenen Treibhausgasemissionen in Länder mit weniger strengen Klima- und Umweltauflagen zu verhindern. Dies betrifft beispielsweise Entlastungen bei der Energiesteuer oder Ausnahmeregelungen und Erstattungen bei der CO₂-Bepreisung. Die Klimawirkung der einzelnen Regelungen hängt wesentlich davon ab, wie hoch das tatsächliche Carbon-Leakage-Risiko der begünstigten Unternehmen ist und wie die Maßnahme konkret ausgestaltet wird. Während für einige wenige, stark im internationalen Wettbewerb stehende Grundstoffindustrien ein relevantes Verlagerungsrisiko bestehen kann, profitieren häufig auch Unternehmen oder Branchen von Ausnahmeregelungen, deren Carbon-Leakage-Risiko gering oder nicht eindeutig nachweisbar ist (FÖS 2022a; 2023b). Zudem können pauschale Entlastungen dazu führen, dass auch ineffiziente und emissionsintensive Produktionsweisen fortgeführt werden. Daher ist es sinnvoll, Entlastungsregelungen mit Gegenleistungen bzw. klimapolitischen Anforderungen an die Unternehmen zu verbinden. Auf diese Weise werden die klimaschädlichen Fehlankreize (teilweise) kompensiert.
- **Effizienzsteigerung bei fossilen Energien:** Einige Maßnahmen fördern den effizienteren Einsatz fossiler Energien, etwa durch die kombinierte Erzeugung von Strom und Wärme (**Kraft-Wärme-Kopplung, KWK**). Damit wird zwar eine Verbesserung der Wirkungsgrade und der Effizienz gegenüber der getrennten Erzeugung erreicht. Mit fortschreitender Dekarbonisierung des Stromsektors nimmt jedoch der Klimavorteil fossil basierter KWK gegenüber alternativen Technologien ab und entfällt perspektivisch sogar (Öko-Institut 2025; UBA 2020). Daher kann die Förderung von KWK (je nach Ausgestaltung) auch Lock-in-Effekte erzeugen und die Dekarbonisierung der Energieversorgung verzögern.
- Die **Entfernungspauschale** ist verkehrsmittelunabhängig und fördert neben Autos mit Verbrennungsmotor somit auch E-Autos und klimafreundlichere Alternativen wie öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Fahrrad. Sie ist also nur teilweise klimaschädlich. Dieser Teil ist jedoch sehr hoch, da 81 % der Menschen mit erhöhten Werbungskosten für den Arbeitsweg das Auto nutzen (vgl. Destatis 2022) und der Anteil der E-Autos am Bestand noch im einstelligen Prozentbereich liegt. Zudem werden insbesondere lange Pendelstrecken primär mit dem Auto zurückgelegt.
- Die **Energiesteuerbefreiung der Binnenschifffahrt** zur Angleichung der internationalen Wettbewerbsverhältnisse verringert einerseits den Anreiz zu Sparsamkeit und Effizienz. Andererseits steigert sie die Nachfrage und unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Wasser, was potenziell positive Klimawirkungen hat.

Die dargestellten Beispiele verdeutlichen, dass die Klimawirkung von Subventionen sehr unterschiedlich ausfallen kann. Während einige Regelungen eindeutig emissionssteigernd wirken und damit klar als klimaschädlich einzustufen sind, weisen andere ambivalente (sowohl positive als auch negative) Klimaeffekte auf oder wirken nur in Teilen klimaschädlich. Häufig hängen die Wirkungen von der konkreten Ausgestaltung, den begünstigten Technologien, den Marktbedingungen oder dem Zeithorizont der Betrachtung ab. In vielen Fällen lässt sich weder die genaue (Netto-)Klimawirkung noch das Ausmaß der Schädlichkeit exakt quantifizieren.²

Um diese komplexeren Wirkungszusammenhänge transparent abzubilden, werden solche Maßnahmen in diesem Bericht als „teilweise klimaschädliche“ Subventionen ausgewiesen. Dabei wird grundsätzlich das **gesamte Volumen der jeweiligen Regelung** erfasst. Diese Vorgehensweise bedeutet nicht, dass das gesamte Fördervolumen als klimaschädlich bewertet wird. Vielmehr soll sichtbar gemacht werden, dass es unterschiedliche Wirkrichtungen gibt und ein relevanter Prüfbedarf besteht. Die Kategorie der teilweise klimaschädlichen Subventionen kennzeichnet damit Bereiche, in denen mehr Transparenz über die tatsächlichen Wirkungen erforderlich ist und in denen die konkrete Ausgestaltung bestehender Regelungen sowie möglicher Reformen von besonderer Bedeutung für die Klima- und Umweltwirkung ist. Inwiefern die Wirkung nur teilweise oder ambivalent klimaschädlich ist, wird für jede Subvention in dem Datenblatt im Anhang erläutert.

Abgrenzung zu Subventionen für fossile Energien

Schließlich grenzen wir diesen Bericht auch ab gegenüber Datenbanken und Studien, die sich auf „fossile Subventionen“ beziehen (wie etwa die OECD inventory of fossil fuel subsidies, FÖS-Studien zu Subventionen für fossile Energien, vgl. FÖS 2025a). Das Auswahlkriterium ist dort unabhängig von der Wirkung der Subvention („klimaschädlich“) und bezieht sich auf den Gegenstand der Förderung (fossile Energien). Wenngleich viele der Subventionen unter beide Kategorien fallen, gibt es einige Subventionen für fossile Energien, die sich eher auf den Ausstieg oder die Finanzierung der Folgekosten beziehen. Zu nennen sind hier

beispielsweise staatliche Kosten des Kohleausstiegs, etwa im Bereich der sozialen Ausgleichsmaßnahmen, der Renaturierung oder der vorzeitigen Stilllegung von Kraftwerken (FÖS 2021a; 2025a). Sie finanzieren oder begünstigen zwar die Nutzung fossiler Energien, haben dabei aber keine klimaschädliche Wirkung.

Andererseits sind in diesem Bericht einige Subventionen mit (teilweise) klimaschädlicher Wirkung erfasst, die nicht den fossilen Energien zuzuordnen sind und daher über die genannten Berichte hinausgehen. Dazu gehören beispielsweise Subventionen im Bereich von Landwirtschaft und Ernährung, deren Klimawirkung vor allem durch Methan- und Lachgasemissionen aus der Tierhaltung entsteht.

1.4 Politische Absichtserklärungen und Zielsetzungen zur Reform

Die politische Diskussion über die Reform klima- und umweltschädlicher Subventionen in Deutschland und weltweit läuft mittlerweile **seit rund 30 Jahren**. In regelmäßigen Abständen werden sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene **Absichtserklärungen** unterzeichnet und Ziele gesetzt, die den Abbau dieser Subventionen beschleunigen sollen (siehe Infobox 1). Deutschland hat sich im Rahmen internationaler Formate wie der G7, der G20, der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), der Europäischen Union (EU) sowie den Vereinten Nationen (UN) zum Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen verpflichtet.

Die Beschlüsse und Bekenntnisse zielen darauf ab, klima- und umweltschädliche Fehlanreize abzubauen und damit die Erreichung von Klima- und Umweltzielen zu unterstützen. Gleichzeitig soll mehr Transparenz über bestehende Subventionen geschaffen, die Effizienz und Zielgenauigkeit staatlicher Unterstützung verbessert und öffentliche Mittel stärker auf nachhaltige und gesellschaftlich gewünschte Zwecke ausgerichtet werden. Neuere Beschlüsse betonen zudem die Notwendigkeit, den Abbau schädlicher Subventionen systematischer zu erfassen, zu überwachen und in konkrete Reformstrategien zu überführen. Damit verbinden sich ökologische Ziele zunehmend mit dem Anspruch einer effizienteren Verwendung öffentlicher Mittel und einer besseren Kohärenz staatlicher Finanz- und Klimapolitik.

² Diese methodische Schwierigkeit zeigt sich auch in der Studie von Fraunhofer ISI et al. (Plötz et al. 2024), in der die emissionssteigernde Wirkung von einigen Subventionen nicht konkret beziffert werden konnte und Forschungsbedarfe aufgezeigt wurden.

INFOBOX

Beschlüsse zum Abbau klimaschädlicher Subventionen

G20: Seit 2009 setzen sich die G20 jedes Jahr erneut das Ziel, ineffiziente fossile Subventionen mittelfristig auslaufen zu lassen (Warren 2023). Gleichzeitig nehmen nur sechs Staaten am freiwilligen Review-Prozess teil (QUNO 2025). Deutschland legte seinen Bericht zur UN-Klimakonferenz in Bonn Ende 2017 vor. Konkrete Empfehlungen zum Subventionsabbau werden darin jedoch kaum gegeben, Subventionen werden nur unvollständig erfasst und als angemessen und zielführend bewertet (FÖS 2017a).

G7: Die G7-Staaten einigten sich 2016 auf den Ausstieg aus ineffizienten fossilen Emissionen bis 2025 (G7 2016). Das Ziel wurde deutlich verfehlt.

EU: Auf der COP28 hat sich die EU gemeinsam mit allen Vertragsstaaten zum Ausstieg aus ineffizienten klimaschädlichen Subventionen verpflichtet (Europäische Kommission 2023). Diese Verpflichtung spiegelt sich im Ziel des 8. Aktionsprogramms der EU, umweltschädliche, insbesondere fossile Subventionen abzubauen und umweltpositive Anreize zu stärken (Europäische Union 2022). In diesem Zusammenhang müssen die Staaten im Rahmen des Berichts über die Lage der Energieunion jährlich über den Abbau energiebezogener Subventionen berichten (Europäische Union 2021).

Global Biodiversity Framework (GBF): Im Global Biodiversity Framework haben sich alle Mitgliedstaaten das Ziel gesetzt, bis 2025 naturschädliche Subventionen zu identifizieren. Darauf basierend sollen im Jahr 2030 weltweit 500 Milliarden Euro jährliche naturschädliche Subventionen abgebaut werden. Gleichzeitig sollen die finanziellen Anreize für den Schutz der Biodiversität gestärkt werden (Convention on Biological Diversity 2025).

Deutschland: Deutschland setzt sich in der Nationalen Biodiversitätsstrategie das Ziel, naturschädliche Subventionen bis 2027 zu prüfen und wo möglich abzubauen (Handlungsfeld 16, Ziel 16.4.1) (BMUKN 2024). Auch das Klimaschutzprogramm 2023 enthält das Ziel, ein Konzept zur Reform klimaschädlicher Subventionen zu erarbeiten, das schädliche Begünstigungen abbaut oder umgestaltet (BMWK 2023). Zwar beschloss die Ampel-Regierung im Koalitionsvertrag „überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben“ (Bundesregierung 2021: 129) abzubauen, setzte allerdings keine umfassende Reform um. Die aktuelle Bundesregierung setzt sich das Ziel „Alle Subventionen [...] einer eingehenden Prüfung [zu] unterziehen“ (CDU, CSU und SPD 2025: 51) und dabei die subventionspolitischen Leitlinien des Bundes zu berücksichtigen.

Reformen können daher häufig mehrere Ziele gleichzeitig unterstützen: die Reduktion von Treibhausgasemissionen und weiteren Umweltbelastungen, die Entlastung öffentlicher Haushalte, den Abbau ineffizienter Marktverzerrungen sowie eine zielgenauere und sozial ausgewogenere Verwendung staatlicher Mittel. Notwendig hierfür ist jedoch eine ausreichende Transparenz über Umfang, Entwicklung und Wirkungen der jeweiligen Begünstigungen.

Zwischen den gesetzten Zielen und der tatsächlichen Umsetzung klafft jedoch eine erhebliche Lücke: Die Verpflichtungen bleiben überwiegend allgemein und unverbindlich, **es fehlen konkrete Zeitpfade, Monitoringmechanismen und gemeinsame Definitionen.** Die klimaschädlichen Subventionen der G7-Staaten sind im Vergleich zu 2016 sogar um 15 % angestiegen und betragen 1,36 Billionen US-Dollar (2023). Deutschland verzeichnete einen der stärksten Anstiege (vgl. FÖS 2025a).

Gleichzeitig **gewinnt die Debatte zum Subventionsabbau wieder an politischer Relevanz.** Neuere Beschlüsse betonen die Notwendigkeit, schädliche bzw.

ineffiziente Subventionen systematischer zu erfassen, zu überwachen und in konkrete Reformstrategien zu überführen. Damit verbinden sich ökologische Ziele zunehmend mit dem Anspruch einer effizienteren Verwendung öffentlicher Mittel und einer besseren Kohärenz staatlicher Finanz- und Klimapolitik. Neben klima- und umweltpolitischen Gründen wird die Debatte verstärkt aus finanz- und wirtschaftspolitischer Perspektive geführt. Angesichts **hoher Investitionsbedarfe für die Transformation bei gleichzeitig erhöhtem Konsolidierungsdruck** auf die öffentlichen Haushalte geraten bestehende Begünstigungen stärker in die Diskussion. Viele klimaschädliche Subventionen verursachen nicht nur ökologische Fehlanreize, sondern binden erhebliche öffentliche Mittel, verzerren marktwirtschaftliche Preissignale und weisen teilweise problematische Verteilungswirkungen auf. Die **Koalitionsverträge** der letzten sowie der aktuellen Bundesregierung benennen das Thema Subventionsreform explizit (siehe Infobox).

Zusätzlich zu den bereits bestehenden internationalen Vereinbarungen wird laut Klimaschutzprogramm 2026 der **Beitritt Deutschlands zur**

„COFFIS“-Initiative“³ geprüft (vgl. BMUKN 2026). Die Mitglieder verpflichten sich, umfassende Verzeichnisse direkter und indirekter Subventionen zu veröffentlichen, nationale Reformstrategien zu entwickeln und gemeinsam an der Beseitigung

internationaler Hindernisse zu arbeiten, wobei ein besonderer Fokus auf den Luftfahrt- und Schifffahrtsektor gelegt wird.

2. Klimaschädliche Subventionen im Jahr 2024

Dieses Kapitel beschreibt zunächst das Volumen der in dieser Studie erfassten und quantifizierten klimaschädlichen Subventionen im Jahr 2024 und ordnet sie nach Sektoren sowie nach klimaschädlichen und teilweise klimaschädlichen Wirkungen ein (Kapitel 2.1). Anschließend werden die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem Vergleichsjahr 2018 dargestellt, für das der zuletzt erschienene Subventionsbericht des Umweltbundesamts die bislang letzte vollständige Erhebung umwelt- und klimaschädlicher Subventionen vorlegte (Kapitel 2.2). Kapitel 2.3 betrachtet die zusätzlichen Subventionen und Fehlanreize, die im Zuge der Energiepreiskrise entstanden sind. Abschließend wird eingeordnet, welche subventionspolitischen Weichenstellungen die aktuelle Bundesregierung bislang vorgenommen hat und welche Auswirkungen dies auf den künftigen Reformbedarf hat (Kapitel 2.4).

Dienstwagenbesteuerung, von der überwiegend Verbrenner, zunehmend aber auch batterieelektrische Pkw profitieren), werden als teilweise klimaschädlich ausgewiesen.

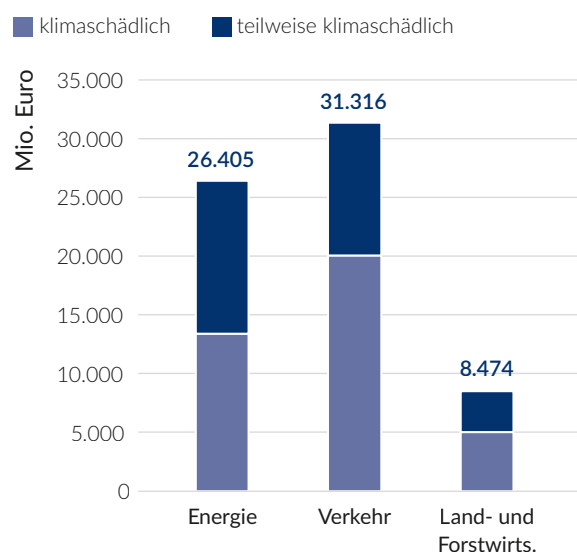
Auf den **Energiesektor** entfallen 26,4 Milliarden Euro, davon 13,4 Milliarden Euro (51 %) auf klimaschädliche und 13,0 Milliarden Euro (49 %) auf teilweise klimaschädliche Subventionen. Der **Verkehrssektor** weist mit 31,3 Milliarden Euro das höchste Subventionsvolumen auf. Hiervon sind 20,0 Milliarden Euro (64 %) klimaschädlich und 11,3 Milliarden Euro (36 %) teilweise klimaschädlich. Für den Sektor **Land- und Forstwirtschaft** ergibt sich ein Subventionsvolumen von 8,5 Milliarden Euro, davon sind 5,0 Milliarden Euro (59 %) als klimaschädlich und 3,5 Milliarden Euro (41 %) als teilweise klimaschädlich einzustufen (siehe Abbildung 1).

2.1 Subventionsvolumen 2024

Klimaschädliche Subventionen weisen auch im Jahr 2024 weiterhin einen erheblichen Umfang aus. Das Gesamtvolumen der erfassten Subventionen beträgt **66 Milliarden Euro**. Davon entfallen 40 % (26,4 Milliarden Euro) auf den Energiesektor, 47 % (31,3 Milliarden Euro) auf den Verkehrssektor und 13 % (8,5 Milliarden Euro) auf die Land- und Forstwirtschaft.

38,4 Milliarden Euro (58 %) entfallen dabei auf **klimaschädliche** Subventionen und 27,8 Milliarden Euro (42 %) auf **teilweise klimaschädliche** Subventionen. Dabei ist zu beachten, dass das Subventionsvolumen teilweise klimaschädlicher Subventionen vollständig dieser Kategorie zugeordnet wird. Auch Subventionen, die ganz überwiegend, aber eben nicht vollständig klimaschädlich wirken (z. B. die

Abbildung 1: Fiskalisches Volumen der klimaschädlichen Subventionen nach Sektor im Jahr 2024

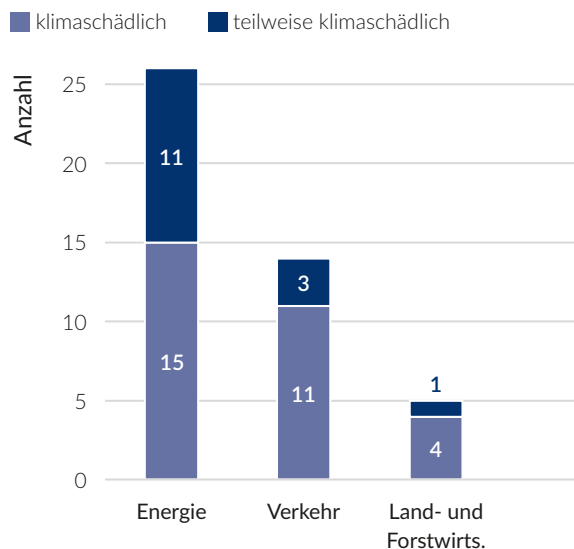


Quelle: eigene Berechnungen.

³ „Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies“

Insgesamt identifizieren wir 45 Subventionen, von denen **30 als klimaschädlich** und **15 als teilweise klimaschädlich** markiert sind. Diese verteilen sich wie in Abbildung 2 dargestellt auf die drei Sektoren.

Abbildung 2: Anzahl der klimaschädlichen Subventionen nach Sektor im Jahr 2024



Quelle: eigene Berechnungen.

Das UBA bezifferte die umweltschädlichen Subventionen im Jahr 2018 mit 65,4 Milliarden Euro. Ein direkter Vergleich mit der in diesem Bericht ausgewiesenen Summe von 66,2 Milliarden Euro ist jedoch nur eingeschränkt möglich, da das UBA alle umweltschädlichen Subventionen betrachtet, während sich der vorliegende Bericht ausschließlich auf klimaschädliche Subventionen konzentriert. Dadurch werden bestimmte Fördermaßnahmen nicht berücksichtigt, insbesondere Subventionen aus dem Bau- und Wohnungswesen.

Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede aufgrund methodischer Anpassungen bei den zugrunde liegenden Daten und/oder den Berechnungsmethoden (beispielsweise bei Dienstwagen und der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge). Im Sektor Landwirtschaft wurden zudem die Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) erstmals quantifiziert.

Ein wesentlicher Faktor ist zudem die Verlagerung der EEG-Kosten in den Staatshaushalt. Dadurch entfallen unter anderem die Ausnahmeregelungen für Unternehmen bei der EEG-Umlage, die das Subventionsvolumen um 9,1 Milliarden Euro erhöhen würden.

Veränderungen einzelner Subventionen – etwa durch Reformen oder das Auslaufen bestimmter Maßnahmen wie der Steinkohleförderung oder die Einführung neuer Subventionen – werden im Kapitel 2.2 beschrieben. Dort findet sich in Tabelle 6 zudem eine Gegenüberstellung der Subventionssummen für 2018 auf Grundlage des Betrachtungsrahmens und der Methodik dieser Studie. Der Vergleich zeigt, dass das Gesamtvolumen klimaschädlicher Subventionen seitdem gestiegen ist.

2.1.1 Energie

Tabelle 3 listet die im Energiesektor erfassten Subventionen, deren fiskalisches Volumen und die Kategorisierung der Klimaschädlichkeit auf. Sie zeigt außerdem an, ob der Tatbestand im Subventionsbericht des BMF für die Bundesregierung erfasst wird. Die kostenlose Zuteilung der CO₂-Emissionsberechtigungen für Industrie und Wärme (7.605 Millionen Euro) weist das höchste Subventionsvolumen auf. Sie wird als klimaschädlich eingestuft, ist im BMF-Bericht allerdings nicht enthalten. Darauf folgen die Privilegierung bei der Konzessionsabgabe (3.900 Millionen Euro) und die Strompreiskompensation (2.398 Millionen Euro).

Ein Großteil der erfassten Subventionen entfällt auf Energiepreisvergünstigungen (13.547 Millionen Euro). Davon entfallen 7.440 Millionen Euro auf Vergünstigungen für Strompreise und 2.207 Millionen Euro auf die Begünstigungen des Verbrauchs fossiler Energien. Die Privilegierung der Konzessionsabgabe (3.900 Millionen Euro) begünstigt sowohl Strom als auch Gas.

Die Klimaschädlichkeit fällt sehr unterschiedlich aus. Von den insgesamt 25 betrachteten Maßnahmen sind 15 als klimaschädlich einzustufen. Eine teilweise Klimaschädlichkeit ergibt sich insbesondere bei Subventionen im Bereich der Strompreisvergünstigungen, da Strom sowohl aus fossilen als auch erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird und eine Verbilligung des Stroms die Abkehr von fossilen Energien unterstützt, z. B. weil der Umstieg auf Elektromobilität oder Wärmepumpen attraktiver wird. Auch die Förderung der KWK ist nur als teilweise klimaschädlich einzuordnen.

Tabelle 3: Klimaschädliche Subventionen im Jahr 2024–Energie

Lfd. Nr.	Subvention	2024 (Mio. Euro)	Klima- schädlichkeit	Im BMF- Bericht?
E1	Kostenlose Zuteilung der CO ₂ -Emissionsberechtigungen (Industrie und Wärme)	7.605	klimaschädlich	x
E2	Privilegierung der Konzessionsabgabe (Strom und Gas)	3.900 ¹	teilweise	x
E3	Strompreiskompensation (SPK)	2.398	teilweise	✓
E4	Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)	1.425	teilweise	x
E5	Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung	1.343	klimaschädlich	✓
E6	Begünstigungen der energieintensiven Industrie bei den Stromnetzentgelten	1.232	teilweise	x
E7	Energiesteuerbefreiung für die nicht energetische Verwendung fossiler Energieträger	1.193	klimaschädlich	x
E8	Spitzenausgleich bei der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe	1.102	teilweise	✓
E9	Spitzenausgleich bei der Energiesteuer für das produzierende Gewerbe	134	klimaschädlich	✓
E10	Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft	1.101	teilweise	✓
E11	Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft	166	klimaschädlich	✓
E12	Förderung der LNG-Infrastruktur	732	klimaschädlich	x
E13	Gaspreisbremse	650 ²	klimaschädlich	x
E14	Strompreisbremse	650 ²	teilweise	x
E15	Senkung der Umsatzsteuer auf Gas	581	klimaschädlich	x
E16	Stromsteuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren	545	teilweise	✓
E17	Energiesteuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren	368	klimaschädlich	✓
E18	Besondere Ausgleichsregelung (KWKG-Umlage und ONU)	412	teilweise	x
E19	Herstellerprivileg für die Produzenten von Energieerzeugnissen	265	klimaschädlich	✓
E20	Befreiung von der Förderabgabe für Braunkohle	218	klimaschädlich	x
E21	Befreiung von Wasserentnahmeentgelten für Braunkohleproduzenten	17	klimaschädlich	x

E22	Vollständige Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme (KWK)	175	teilweise	✓
E23	Teilweise Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme (KWK)	58	teilweise	✓
E24	Energiesteuervergünstigungen für Kohle	74	klimaschädlich	x
E25	BEHG Carbon-Leakage-Kompensation	61	klimaschädlich	✓
E26	Garantieinstrumente der Außenwirtschaftsförderung für Gas	n.q.	klimaschädlich	x
	Summe	26.405	15 klimaschädlich 11 teilweise	12 ja 14 nein

Quelle: eigene Zusammenstellung. 1 Die Konzessionsabgabe war für das Jahr 2024 nicht quantifizierbar; ausgewiesen ist das Subventionsvolumen für das Jahr 2023. 2 Für die Abwicklung der Endabrechnung der Gas- und Strompreiskompensation wurden 2024 noch 1,3 Mrd. Euro geplant (BMF 2024), genaue Aufschlüsselung unbekannt.

2.1.2 Verkehr

Tabelle 4 zeigt die im Verkehrssektor erfassten Subventionen, die sich in Summe auf 31,3 Milliarden Euro belaufen. Die größten Volumina entfallen auf die Energiesteuerbefreiung des Kerosins für internationale Flüge (6.977 Millionen Euro), die Energiesteuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff (6.483 Millionen Euro) sowie die Entfernungspauschale (6.200 Millionen Euro). Der Großteil der Subventionen wirkt klimaschädlich. Im Bericht des BMF sind die meisten dennoch nicht enthalten. In einigen Fällen ist dies darauf zurückzuführen, dass sie auf internationalen Regelungen beruhen und/oder nicht im Verantwortungsbereich des Bundes liegen.

Der Straßenverkehr (insbesondere Pkw) und der Luftverkehr erhalten die meisten klimaschädlichen Subventionen. Hervorzuheben sind dabei die Steuervergünstigungen im Rahmen der Energiesteuer.

Von den 14 Subventionstatbeständen sind elf als klimaschädlich einzustufen (20,0 Milliarden Euro). Teilweise klimaschädlich sind lediglich drei Tatbestände, die jedoch einen Umfang von 11,3 Milliarden Euro haben. Dazu zählen vor allem die Entfernungspauschale und die pauschale Dienstwagenbesteuerung, die zwar nicht ausschließlich, aber immer noch überwiegend Pkw mit Verbrennungsmotor begünstigen.

Tabelle 4: Klimaschädliche Subventionen im Jahr 2024 – Verkehr

Lfd. Nr.	Subvention	2024 (Mio. Euro)	Klimaschädlichkeit	Im BMF-Bericht?
V1	Energiesteuerbefreiung des Kerosins (international)	6.977	klimaschädlich	x
V2	Energiesteuerbefreiung des Kerosins (national)	402	klimaschädlich	✓
V3	Energiesteuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff	6.483	klimaschädlich	x
V4	Entfernungspauschale	6.200	teilweise	x
V5	Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge	5.657	klimaschädlich	x
V6	Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen	4.920	teilweise	x (teils)
V7	Energiesteuerbefreiung der Binnenschifffahrt	173	teilweise	✓

V8	Kostenlose Zuteilung der CO ₂ -Emissionsberechtigungen (Luftverkehr)	168	klimaschädlich	x
V9	Steuerbefreiungstatbestände im Rahmen der Luftverkehrsteuer	145	klimaschädlich	✓
V10	Förderung von Regionalflughäfen	98	klimaschädlich	x
V11	Energiesteuerbegünstigung für Flüssiggas und Erdgas als Kraftstoff	67	klimaschädlich	✓
V12	Energiesteuerbegünstigung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen	25	klimaschädlich	✓
V13	Exportkreditgarantien (Hermesdeckungen) für Kreuzfahrtschiffe	n.q.	klimaschädlich	x
V14	Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen über KfW-Ipex-Kredite	n.q.	klimaschädlich	x
	Summe	31.316	11 klimaschädlich 3 teilweise	5 ja 9 nein

Quelle: eigene Zusammenstellung.

2.1.3 Land- und Forstwirtschaft

Tabelle 5 zeigt die im Land- und Forstwirtschaftssektor erfassten Subventionen. Im Sektor Land- und Forstwirtschaft entfällt das höchste Subventionsvolumen auf die Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel (4.056 Millionen Euro), gefolgt von den Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) (3.460 Millionen Euro). Die unterschiedlichen Fördermaßnahmen in der GAP können als klimaschädlich, teilweise klimaschädlich oder klimapositiv eingestuft werden. Deshalb werden die Subventionen insgesamt als teilweise klimaschädlich bewertet. Eine detaillierte Einordnung der einzelnen Fördermaßnahmen findet

sich in Kapitel 3.10. Von den betrachteten fünf Subventionen ist nur die GAP als teilweise klimaschädlich einzustufen. Die restlichen vier Subventionen sind klimaschädlich und ergeben ein Volumen von 5,0 Milliarden Euro.

Der überwiegende Teil der Agrarsubventionen betrifft Fördermaßnahmen für die landwirtschaftliche Produktion und den Konsum besonders tierischer Lebensmittel. Neben der Energie- und Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft (erfasst in Kapitel 2.1.1) bestehen nur wenige direkte Energiepreissubventionen (Agrardieselvergünstigung).

Tabelle 5: Klimaschädliche Subventionen im Jahr 2024 - Land- und Forstwirtschaft

Lfd. Nr.	Subvention	2024 (Mio. Euro)	Klimaschädlichkeit	Im BMF-Bericht?
A1	Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP)	3.460	teilweise	x
A2	Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel	4.056	klimaschädlich	x
A3	Mehrwertsteuerermäßigung für Brennholz	49	klimaschädlich	x
A4	Steuerbefreiung landwirtschaftlicher Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer	485	klimaschädlich	✓
A5	Energiesteuerbegünstigung für Agrardiesel	423	klimaschädlich	✓
	Summe	8.474	4 klimaschädlich 1 teilweise	2 ja 3 nein

Quelle: eigene Zusammenstellung.

2.2 Veränderungen des Subventionsvolumens gegenüber 2018

Im Zeitraum 2018 bis 2024 sind die klimaschädlichen Subventionen in Deutschland um rund 3,9 Milliarden Euro (6,3 %) von 62,3 auf 66,2 Milliarden Euro gestiegen (siehe Tabelle 6). Das Jahr 2018 dient als Referenzjahr, da dies das Berichtsjahr des letzten Subventionsberichts des Umweltbundesamts (UBA 2021) ist und seither keine umfassende Zusammenstellung der umwelt- und klimaschädlichen Subventionen in Deutschland mehr bereitgestellt wurde.

Tabelle 6: Entwicklung des nominalen Subventionsvolumens nach Sektor 2018–2024, in Mrd. Euro

Sektor	2018	2024
Energie	25,6	26,4
Verkehr	30,5	31,3
Land- und Forstwirtschaft	6,2	8,5
Summe	62,3	66,2

Quelle: eigene Berechnungen.

Wie bereits eingangs erwähnt, sind die Subventionsvolumina aber nur **eingeschränkt vergleichbar**. Das hat unter anderem methodische Gründe. Der Anstieg des Subventionsvolumens in der Landwirtschaft ist beispielsweise auf die Einbeziehung der Fördermaßnahmen in der GAP für das Jahr 2024 zurückzuführen, während für 2018 keine Quantifizierung vorliegt. Bei anderen Subventionen (beispielsweise bei der Dienstwagenbesteuerung) wurden die Berechnungsmethoden für 2024 weiterentwickelt, die einen Teil der Veränderungen gegenüber 2018 begründen.

Vor diesem Hintergrund werden die großen **subventionspolitischen Veränderungen zwischen 2018 und 2024** in den drei betrachteten Sektoren genauer beschrieben und erklärt (Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3). Darüber hinaus ist die Wirkung der hohen Inflationsraten der letzten Jahre zu berücksichtigen. Während das Subventionsvolumen nominal in allen drei Sektoren zugelegt hat, ist es **real rückläufig** (Kapitel 2.2.4).

Zwischen und nach den Berichtsjahren 2018 und 2024 gab es zudem drastische subventionspolitische Entwicklungen im Zusammenhang mit der **Energiepreiskrise 2022** sowie einige **subventionspolitische Maßnahmen der aktuellen Bundesregierung im Jahr 2026**. Diese werden gesondert in den anschließenden Kapiteln 2.3 und 2.4 betrachtet.

2.2.1 Energie

Im **Sektor Energie** sind trotz des konstanten Volumens große Veränderungen zu verzeichnen. Die finanziellen Zu- und Abnahmen bei den einzelnen Tatbeständen sowie die Abschaffung alter und Einführung neuer Tatbestände gleichen sich jedoch weitgehend aus, sodass sich insgesamt ein ähnliches Subventionsvolumen ergibt wie fünf Jahre zuvor.

Mit dem Wegfall der EEG-Umlage im Jahr 2022 werden die Förderkosten nicht mehr über den Strompreis, sondern aus dem Bundeshaushalt finanziert. Diese Maßnahme wurde im Zuge der energiepolitischen Entlastung von Stromverbraucher:innen beschlossen (Deutscher Bundestag 2022). In diesem Zuge entfielen zentrale **Subventionen innerhalb des EEG**, darunter die Besondere Ausgleichsregelung (BesAR) für stromintensive Unternehmen und Schienenbahnen⁴ sowie das Eigenstromprivileg für industrielle Eigenversorgung. Zusammen ergab sich im Jahr 2018 noch ein Volumen von 9,1 Milliarden Euro. Zudem sind die **Steinkohlesubventionen** (Absatzbeihilfen) ausgelaufen, da die Steinkohleförderung 2018 eingestellt wurde. Nachschüssige Zahlungen erfolgten lediglich noch bis spätestens 2022 (BMJV 2015). Zudem ging die **Energiesteuerbegünstigung bei der Stromerzeugung** deutlich von 2,0 auf 1,3 Milliarden Euro zurück, was auf den rückläufigen Einsatz fossiler Brennstoffe in der Stromerzeugung zurückzuführen ist.

Gleichzeitig kam es jedoch in anderen Bereichen des Energiesektors zu deutlichen Ausweitungen von Begünstigungen. So verzeichneten insbesondere die **kostenlose Zuteilung der CO₂-Emissionsberechtigungen** (+5,5 Milliarden Euro) sowie die **Strompreiskompensation** (+ 2,4 Milliarden Euro) erhebliche Anstiege. Diese Entwicklungen stehen im Zusammenhang mit den deutlich gestiegenen Preisen für CO₂-Emissionszertifikate im europäischen Emissionshandel. Auch die Entlastungen der energieintensiven Industrie bei den **Stromnetzentgelten** nahmen stark zu; im Jahr 2024 verdoppelte sich das Subventionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr etwa auf 1,2 Milliarden Euro und liegt damit deutlich über dem Niveau von 2018 (0,6 Milliarden Euro). Hintergrund waren die stark gestiegenen Netzentgelte, unter anderem aufgrund des Wegfalls des geplanten Bundeszuschusses von 5,5 Milliarden Euro aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds

⁴ Die BesAR für die KWKG- und Offshore-Netzumlage blieben bestehen. Im Zuge der Neuordnung des Umlagensystems wurden diese in das Energiefinanzierungsgesetz (EnFG) überführt (Ebner Stolz 2023; TransnetBW o. J.).

(KTF, vgl. Stratmann 2023). Dadurch stiegen die Netzentgelte teils massiv an und somit auch die Höhe der Entlastungen.

Zu den Subventionen, die im UBA-Subventionsbericht nicht enthalten sind, zählen unter anderem die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK), ebenso die Förderung der LNG-Infrastruktur sowie die temporär gewährte Gas- und Strompreisbremse (siehe Kapitel 2.3), die erst nach Veröffentlichung des UBA-Subventionsberichts eingeführt wurden. Zudem wurden auch neue **Subventionen im Zuge des Kohleausstiegs** eingeführt (u. a. Entschädigungszahlungen, Sicherheitsbereitschaft, Stilllegungsprämien; (FÖS 2021a; 2023c). Diese verfolgen das Ziel, den Ausstieg aus der Kohleverstromung sozial und wirtschaftlich abzufedern. Da ihre Wirkung nicht klimaschädlich ist, wurden sie nicht einbezogen.

2.2.2 Verkehr

Im **Verkehrssektor** ist das Subventionsvolumen insgesamt leicht gestiegen von 30,5 auf 31,3 Milliarden Euro. Mehrfach angehoben wurde die **Entfernungs-pauschale**. In Summe ist das Subventionsvolumen um 0,2 Milliarden Euro gestiegen und wird auch weiter steigen (um voraussichtlich 0,9 Milliarden Euro), weil einige Reformen erst nach 2024 wirksam wurden oder werden. Gleichzeitig wurde der Werbungskostenpauschbetrag erhöht, sodass weniger Erwerbstätige die Entfernungspauschale in Anspruch nehmen können.

Bei der **Dienstwagenbesteuerung** ist der deutliche Anstieg des Subventionsvolumens auf eine Weiterentwicklung der Berechnungsmethodik und eine verbesserte Datenlage zurückzuführen (vgl. FiFo Köln 2026). Trotz des Anstiegs ist der Wert als konservative Untergrenze des tatsächlichen Subventionsvolumens einzuschätzen.

Ebenfalls deutlich gestiegen ist das Volumen der **Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flugtickets**. Der Umsatz aus dem Personenverkehr ist trotz des Passagierrückgangs gestiegen. Hinzu kommt eine methodische Änderung in der Berechnung des Subventionsvolumens (Berücksichtigung des Vorsteuerabzugs), der den starken Anstieg gegenüber der Zahl des Umweltbundesamtes für das Jahr 2018 erklärt.

Die Anstiege überwiegen die starken Rückgänge bei der Subventionierung von **Diesel und Kerosin** (jeweils rund 1 Milliarde Euro weniger) aufgrund rückläufiger Kraft- und Treibstoffverbräuche. Der Absatz und die

Fahrleistung von **Diesel-Pkw** ist seit dem Abgasskandal und aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung stark rückläufig. Bei **Diesel-Lkw** gab es zusätzlich Effizienzsteigerungen, die zu weniger Verbrauch geführt haben.

Der **Luftverkehr** ist bislang nicht zum Niveau vor der Pandemie zurückgekehrt, unter anderem wegen struktureller Veränderungen der Nachfrage hin zu Online-Meetings. Gleichzeitig hat die Krise zu einer Steigerung der Subventionen für Regionalflughäfen geführt, da die Defizite dieser Flughäfen durch die Pandemie stiegen und meist durch Verlustübernahmen oder Betriebskostenzuschüsse der öffentlichen Hand gedeckt wurden.

2.2.3 Land- und Forstwirtschaft

Im **Sektor Land- und Forstwirtschaft** stand insbesondere die Agrardieselvergünstigung im Fokus politischer Debatten. Die Ampel-Regierung plante aus klima- und haushaltspolitischen Gründen ein vollständiges Auslaufen der Subvention bis Januar 2026 (Deutscher Bundestag 2024). Diese Entscheidung wurde jedoch von der aktuellen Bundesregierung revidiert (BMLEH 2025a), sodass es sich in den Subventionsvolumina nur begrenzt niederschlug.

Rückläufig war neben der **Agrardieselvergütung** auch die **Mehrwertsteuer-Begünstigung für tierische Lebensmittel**. Letztere sank von 5,24 auf 4,06 Milliarden Euro, was unter anderem auf den sinkenden Konsum von Fleisch und Milcherzeugnissen zurückgeführt werden kann (BLE 2024; BZL 2026).

Darüber hinaus wurden die Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) erstmals für das Jahr 2024 berücksichtigt (3,46 Milliarden Euro). Dadurch fällt das insgesamt ausgewiesene Subventionsvolumen im Sektor um 2,3 Milliarden Euro höher aus als im Jahr 2018.

2.2.4 Subventionsvolumen real rückläufig

Im Zeitraum 2018 bis 2024 ist das Preisniveau um fast 20 % gestiegen. Während das Subventionsvolumen nominal von 62,3 auf 66,2 Milliarden Euro deutlich angestiegen ist (+6,3 %), war es unter Berücksichtigung der hohen Inflationsraten **real rückläufig** (-12,6 %). In Preisen von 2018 sank es von 62,3 auf 54,4 Milliarden Euro, blieb aber auf einem weiterhin hohen Niveau.

Der reale Rückgang des Subventionsvolumens ist aus klimapolitischer Sicht aber nur bedingt als Fortschritt zu werten. Zum Teil ist er auf ein anderes inflationsbedingtes Problem der Umweltpolitik zurückzuführen. Viele klimaschädliche Subventionen werden in Form von Vergünstigungen oder Befreiungen von **Umweltsteuern** gewährt. Diese Steuern sind zumeist Mengensteuern und die Steuersätze werden als nominaler Wert festgelegt, z. B. in Euro je Liter oder Cent je Kilowattstunde (ct/kWh). Im Gegensatz zu den Wertsteuern, die sich prozentual bemessen (z. B. die Umsatzsteuer), **sinkt der reale Wert der Steuersätze mit dem steigenden Preisniveau**. Bei diesen Umweltsteuern ist daher bereits seit vielen Jahren ein realer Rückgang der Einnahmen zu beobachten, der mit einem entsprechenden Rückgang der Lenkungswirkung einhergeht (FÖS 2024b). Der reale Rückgang des Subventionsvolumens spiegelt daher in Teilen den generellen **Bedeutungsverlust der Umweltsteuern aufgrund der Inflation wider**.

Die Energiesteuerbefreiung des Kerosins beispielsweise ist real immer weniger wert, weil der Regelsteuersatz seit über 20 Jahren trotz der Inflation nicht mehr angepasst wurde. Hätte eine jährliche Anpassung der Steuersätze an die Inflation (Indexierung) stattgefunden, so hätte auch das Volumen der Subvention entsprechend zugenommen. Ähnliches gilt für andere Subventionen, die in Form von Vergünstigungen oder Befreiungen von Energie- und Stromsteuer gewährt werden. Diese machen zusammen fast ein Drittel des Volumens klimaschädlicher Subventionen aus.

2.3 Subventionen im Rahmen der Energiepreiskrise 2022

Im Jahr 2022 führte die Bundesregierung mehrere Maßnahmen ein, um Bürger:innen und Unternehmen von den Mehrkosten der stark gestiegenen Energiepreise infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine zu entlasten. Der Staat stellte insgesamt 95 Milliarden Euro in drei Entlastungspaketen sowie 200 Milliarden Euro im sogenannten **Abwehrschirm** zur Verfügung (FÖS 2022b).

Benötigt wurde letztlich jedoch nur ein Teil davon. Für die niedrigeren Ausgaben gab es verschiedene

Gründe. Beispielsweise sanken die Energiepreise schneller als erwartet und der Energieverbrauch war zudem merklich gesunken (DIW 2024).

Viele dieser Entlastungen senkten gezielt klimabezogene Steuern und Abgaben und sind somit als klimaschädliche Subventionen einzustufen. Diese werden im Folgenden erläutert.

- Im nationalen Emissionshandel (nEHS) war für die Jahre 2021 bis 2025 ursprünglich ein CO₂-Pfad von 25, 30, 35, 45 und 55 Euro je Tonne CO₂ vorgesehen. Durch die **Verschiebung des CO₂-Preispfads des nEHS** für Wärme und Verkehr im Jahr 2023 (angepasster Preispfad: 25, 30, 30, 45 und 55 Euro je Tonne CO₂) verzichtete die Bundesregierung auf Einnahmen in Höhe von rund 1,8 Milliarden Euro. Außerdem reduzierte sich dadurch die Lenkungswirkung des nEHS.
- Der „**Tankrabatt**“ senkte die Energiesteuer auf Benzin und Diesel im Zeitraum Juni bis August 2022 auf den EU-Mindeststeuersatz. Die Mindereinnahmen für den Bund beliefen sich auf 3,2 Milliarden Euro (IfW Kiel 2025).
- Die ursprünglich erst ab 2024 geplante **Erhöhung der Entfernungspauschale** auf 38 Cent pro Kilometer ab dem 21. Kilometer wurde bereits ab 2022 eingeführt, wodurch zusätzliche Steuermindereinnahmen von rund 0,3 Milliarden Euro für jeweils 2022 und 2023 entstanden (FÖS 2022b).
- Der **Spitzenausgleich** für energieintensive Unternehmen bei der Strom- und Energiesteuer wurde um ein Jahr bis Ende 2023 **verlängert**. Auszahlungen waren bis 2024 zu verzeichnen, da es sich um ein Steuerentlastungsverfahren handelte. Das Subventionsvolumen belief sich auf jeweils 1,6, 1,4 und 1,2 Milliarden Euro in den Jahren 2022 bis 2024 (BMF 2025a; IfW Kiel 2025).⁵
- Von Oktober 2022 bis März 2024 wurde die **Umsatzsteuer auf Gas** von 19 auf 7 % **gesenkt**. Auf Grundlage der Umsatzsteuerstatistik (Destatis 2026a) lassen sich die daraus resultierenden Mindereinnahmen des Bundes auf insgesamt 3,4 Milliarden Euro schätzen.

⁵ Ab dem 1. Januar 2024 wurde der Spitzenausgleich durch die Absenkung der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe auf den europäischen Mindeststeuersatz von 20 Euro/MWh de facto ersetzt (siehe Kapitel 3.1). Da es sich auch hier um ein Steuerentlastungsverfahren handelt, dürfte das Subventionsvolumen ab 2025 die neue Regelung widerspiegeln.

- Ab 2023 wurden **Gas- und Strompreisbremsen** eingeführt, um Haushalte und Unternehmen angesichts der Energiekrise finanziell zu entlasten. Zudem gab es im Dezember 2022 eine Einmalzahlung der Gaspreisbremse. Finanziert wurden die Maßnahmen über den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF-E), aus dem 2023 rund 41,5 Milliarden Euro ausgegeben wurden – darunter 14,3 Milliarden Euro für die Gas- und Fernwärmepreisbremse sowie 16,3 Milliarden Euro für die Strompreisbremse. Für 2024 waren nachlaufende Kosten für die Abwicklung der Gas- und Strompreisbremse von etwa 1,3 Milliarden Euro geplant (BMF 2024).
- Reaktivierung und Vergütung von Kohlekraftwerken: Ein Teil der Krisenmaßnahmen umfasste die Reaktivierung von Kohlekraftwerken im Strommarkt, um die Gasmangellage auszugleichen und die Versorgungssicherheit zu verbessern. Dazu gehörten zeitlich befristete Maßnahmen im Rahmen der sogenannten **Netzreserve** und „Versorgungsreserve“ sowie eine verschobene Stilllegung von Braunkohle- und Steinkohlekraftwerken, die zu einem kurzfristigen Anstieg der Kohleverstromung insbesondere in den Jahren 2022 und 2023 führten (BNetzA und BkartA 2026; Expertenkommission zum Energiewende-Monitoring 2024). Die Kosten wurden teilweise als Teil von allgemeinen Systemdienstleistungen über die Netzbetreiber an die Stromkund:innen weitergereicht, sodass ihr exakter Betrag nicht ermittelt werden konnte (BNetzA 2025a)

Tabelle 7 gibt eine Übersicht der Volumina der beschriebenen Entlastungsmaßnahmen im Zuge der Energiepreiskrise.

Tabelle 7: Ganz oder teilweise klimaschädliche Entlastungsmaßnahmen (Mrd. Euro)

	2022	2023	2024	2025
CO ₂ -Preisfad (nEHS)	–	1,8	–	–
Tankrabbatt	3,2	–	–	–
Entfernungspauschale	0,3	0,3	–	–
Spitzenausgleich	1,6	1,4	1,2	–
Umsatzsteuer Gas	0,6	2,2	0,6	–
Gaspreisbremse	8,5	14,3	0,6*	–
Strompreisbremse	–	16,3	0,7*	–
Summe	14,2	36,3	3,1	0

Quellen: FÖS (2022a) mit Aktualisierungen aus BMF (2024;

2025b), IfW Kiel (2025) und eigene Berechnungen auf Basis Destatis (2026); *Für die Abwicklung der Endabrechnung der Gas- und Strompreisbremse wurden 2024 noch 1,3 Mrd. Euro geplant (BMF 2024), genaue Aufschlüsselung unbekannt.

2.4 Bisherige Subventionspolitik der aktuellen Bundesregierung

Der **Koalitionsvertrag** der aktuellen Bundesregierung enthält verschiedene Maßnahmen, die klimaschädliche Subventionen ausweiten oder wieder einführen (CDU, CSU und SPD 2025). Die Umsetzung all dieser Maßnahmen würde den Bundeshaushalt mit zusätzlichen Ausgaben und Mindereinnahmen von 9 bis 15 Milliarden Euro pro Jahr belasten (FÖS 2025b):

- Strompreis senken um 5 ct/kWh
- 20 Gigawatt Gaskraftwerke fördern
- Strompreiskompensation ausweiten
- Wirtschaftsbranchen im ETS 2 kompensieren
- Entfernungspauschale erhöhen
- Luftverkehrssteuer senken
- Landwirtschaft vom ETS 2 ausnehmen
- Agrardieselvergütung wieder einführen

Die **Zwischenbilanz für das Jahr 2026** zeigt, dass bereits jetzt einige dieser Maßnahmen umgesetzt wurden und weitere hinzugekommen sind (siehe FÖS 2026a für eine Auflistung dieser Maßnahmen). Die daraus resultierende fiskalische Mehrbelastung beläuft sich auf **rund 11 Milliarden Euro** im Jahr 2026. Zum Vergleich: Für die Jahre 2027 bis 2029 identifiziert der Sachverständigenrat Wirtschaft **Defizite von 34 bis 74 Milliarden Euro im Bundeshaushalt** und betont, dass konsumtive Steuererleichterungen in der aktuellen Haushaltslage nicht angezeigt sind. Stattdessen nennt der Rat konkret auch den Abbau klimaschädlicher Subventionen als Ansatzpunkt für die notwendige Konsolidierung (SVR 2025).

Im Energiesektor wurde die Strompreisentlastung ab Januar 2026 durch die **Senkung der Stromsteuer** für Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft teilweise umgesetzt (vgl. Bundesregierung 2025); entgegen der Ankündigungen im Koalitionsvertrag profitierten hiervon jedoch private Verbraucher:innen nicht. Ende 2025

wurde der Kreis der antragsberechtigten Branchen für die **Strompreiskompensation** durch die Europäische Kommission erweitert und wurden höhere Beihilfeintensitäten ermöglicht (Emich und Sinne 2026). Auch wurde im Mai 2026 ein **Industriestrompreis** eingeführt, welcher als Kompensationszahlung rückwirkend von 2026 bis 2028 gilt (BAFA 2026).

Im Verkehrssektor wurde zum Januar 2026 die **Entfernungspauschale** erhöht und zum Juli 2026 die **Luftverkehrssteuer** gesenkt (Bundesregierung 2025; Bundesregierung o. J.). Die ab dem 1. Januar 2026 rückwirkend geltende **E-Auto-Prämie** ist ebenfalls als teilweise klimaschädlich zu bewerten, da Plug-in-Hybride (PHEV) in die Förderung einbezogen werden. Dadurch fließen weiterhin öffentliche Mittel in Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb häufig mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden (FÖS 2026a).

Im Agrarsektor wurde ab Januar 2026 die **Agrardieselvergütung** wieder eingeführt (BMLEH 2025a).

Diese klimaschädliche Entlastungspolitik wurde im Zuge der Energiepreiskrise 2026 infolge des Iran-Kriegs durch das krisenbedingte **Energie-Sofortprogramm** verstärkt. Ähnlich wie beim „Tankrabatt“ der Ampel-Regierung in 2022 (siehe Kapitel 2.3) senkte die Bundesregierung die Energiesteuer bei Diesel und Benzin für zwei Monate um circa 17 Cent pro Liter (ct/l), um Verbraucher:innen und Unternehmen von den hohen Energiepreisen zu entlasten (BMF 2026).

Gleichzeitig verschärfen die umfangreichen Entlastungsmaßnahmen sowie die allgemeine wirtschaftliche Lage den finanzpolitischen Druck auf den Bundeshaushalt. Vor diesem Hintergrund diskutiert die Bundesregierung **pauschale Subventionskürzungen** nach dem sogenannten **Rasenmäherprinzip**. Dazu haben sich unter anderem der ehemalige Unionsfraktionschef Jens Spahn sowie Bundesfinanzminister Lars Klingbeil positiv geäußert (SPIEGEL 2026). Dabei ist zu bedenken, dass ein solcher Ansatz wenig zielgenau ist, mit unnötigen Kollateralschäden einhergeht und einen hohen administrativen Aufwand nach sich zieht.

3. Analyse und Reformoptionen für zehn Subventionen

Die Reform klimaschädlicher Subventionen wird seit Jahrzehnten diskutiert, Fortschritte bleiben jedoch oft begrenzt. Dies liegt nicht nur daran, dass unterschiedliche politische Ziele gegeneinander abgewogen werden müssen, sondern auch daran, dass der Abbau von Subventionen meist als Verlust bestehender Vorteile wahrgenommen wird. Für eine erfolgreiche Subventionspolitik kommt es daher nicht allein auf die Identifizierung von Fehlanreizen an, sondern auch auf die Entwicklung praktikabler und politisch umsetzbarer Reformvorschläge.

Vor diesem Hintergrund entwickelt die vorliegende Studie für **zehn besonders relevante Subventionen** konkrete Reformoptionen. Die Auswahl der zehn wurde auf Grundlage verschiedener Erwägungen getroffen: finanzielles Volumen, Klimaschädlichkeit, Reformpotenzial und aktuelle politische Handlungsfenster. Für die Reformoptionen wurde der Gedanke der **Umwidmung („Repurposing“)** aufgegriffen (siehe z. B. FÖS 2026b): Statt Subventionen ersatzlos zu streichen, wird geprüft, wie sie zielgenauer ausgestaltet

oder die freiwerdenden Mittel für einen Ausgleich eingesetzt werden können.

Die Studie untersucht die zehn ausgewählten Subventionen entlang von **vier Kriterien** und bewertet sie anhand einer **4-Punkte-Skala**. Ziel ist dabei eine vergleichbare Einordnung der Subventionstatbestände.

- **Fiskalische Wirkung:** Bewertet wird das fiskalische Gewicht der Subvention. Maßgeblich sind das jährliche Subventionsvolumen sowie – soweit verfügbar – die Entwicklung der Kosten für die öffentlichen Haushalte. Die Bewertung erfolgt auf einer 4-Punkte-Skala: ein Punkt wird bei einem jährlichen Subventionsvolumen von unter 1 Milliarde Euro vergeben, zwei Punkte bei 1 bis 3 Milliarden Euro, drei Punkte bei 3 bis 5 Milliarden Euro und vier Punkte bei mehr als 5 Milliarden Euro.
- **Klimawirkung:** Untersucht wird die Anreizwirkung der Subvention mit Blick auf Treibhausgasemissionen. Im Mittelpunkt steht, ob sie klimaschädliche

Aktivitäten verbilligt, emissionsintensive Technologien oder Verhaltensweisen begünstigt oder die Transformation verzögert. Soweit möglich, werden die damit verbundenen zusätzlichen Emissionen quantifiziert. Die Bewertung erfolgt ebenfalls auf einer 4-Punkte-Skala: ein Punkt wird bei einer Klimawirkung von unter 1 Million Tonnen CO₂ vergeben, zwei Punkte bei 1 bis 3 Millionen Tonnen CO₂, drei Punkte bei 3 bis 5 Millionen Tonnen CO₂ und vier Punkte bei mehr als 5 Millionen Tonnen CO₂. Bei ambivalenten Wirkungen wird ausgewiesen, ob die Subvention nur teilweise klimaschädlich ist oder neben negativen auch klimapolitisch positive Effekte haben kann. Ergänzend wird der **Klimaschaden je Euro** dargestellt, um die Klimaschädlichkeit ins Verhältnis zur Größe der Subvention zu stellen: Dieser Wert wird auf Basis der ersten beiden Kriterien ermittelt und wie folgt bepunktet: ein Punkt für 0 bis 500 Euro je Tonne CO₂, zwei Punkte für unter 1.000, drei für unter 5.000 und vier ab 5.000 Euro je Tonne CO₂.

- **Eignung bzw. Wirksamkeit des Instruments hinsichtlich des Subventionszwecks:** Geprüft wird, welcher Zweck mit der Subvention ursprünglich verfolgt wird und ob das Instrument geeignet ist, diesen Zweck wirksam, zielgenau und effizient zu erreichen. Dabei wird auch bewertet, ob der verfolgte Zweck weiterhin relevant sowie wirtschafts- und gesellschaftspolitisch plausibel ist. Berücksichtigt werden insbesondere die Zielgenauigkeit des Instruments, mögliche Mitnahmeeffekte sowie die Frage, ob alternative Instrumente den Zweck wirksamer oder effizienter erreichen könnten. Die Analyse dient der Einschätzung, ob eine Reform, ein Abbau oder eine zielgenauere Ausgestaltung der Subvention angezeigt ist. Die Einordnung erfolgt qualitativ auf einer 4-Punkte-Skala: ein Punkt steht für ein weitgehend geeignetes, zielgenaues und wirksames Instrument, zwei Punkte für ein grundsätzlich geeignetes Instrument mit erkennbaren Schwächen, drei Punkte für deutliche Defizite hinsichtlich Zielgenauigkeit, Effizienz oder Wirksamkeit und vier Punkte für eine hohe Zielverfehlung bzw. ein weitgehend ungeeignetes oder ineffizientes Instrument.
- **Verteilungswirkung/Regressivität:** Untersucht wird, welche Gruppen von der Subvention profitieren und wie breit die Begünstigung ausfällt. Dabei werden – soweit verfügbar – Fallzahlen aus dem Subventionsbericht der Bundesregierung sowie

weitere empirische Hinweise zur Einkommens-, Unternehmens- oder Nutzerstruktur herangezogen. Die Bewertung erfolgt auf einer Skala von null bis vier Punkten: null Punkte stehen für eine stark progressive Wirkung, vier Punkte für eine stark regressive Wirkung. Höhere Punktwerte zeigen also an, dass die Subvention stärker zugunsten einkommensstarker Haushalte oder einzelner privilegierter Gruppen wirkt.

Datengrundlage und Bewertungsansatz: Die Bewertung der Subventionen basiert auf einer Kombination aus quantitativen Analysen, Literaturauswertung sowie der Einbeziehung externer Expertise. Zentrale Quellen für die Quantifizierung der fiskalischen Wirkung sind insbesondere der Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025a), der Bericht des Umweltbundesamtes zu umweltschädlichen Subventionen (UBA 2021) sowie die entsprechenden Arbeiten des IfW Kiel (2025). Ergänzend wurden weitere Studien, Evaluierungen und amtliche Statistiken herangezogen. Für die Bewertung der Klimawirkung ist insbesondere Plötz et al. (2024) als zentrale Quelle zu erwähnen. Für einige Subventionen wurden zudem eigene Quantifizierungen der fiskalischen Wirkung, der Klimawirkung und der Verteilungswirkung vorgenommen.

Zur Einordnung der Ergebnisse wurden im Projektverlauf **Expertengespräche** zu ausgewählten Subventionen durchgeführt. Darüber hinaus wurden die Analysen und Reformoptionen im Rahmen eines **Fachworkshops** vorgestellt und mit Vertreter:innen aus Ministerien, Behörden, Forschungseinrichtungen, Think Tanks und Verbänden diskutiert und kritisch reflektiert. Die qualitativen Bewertungen beruhen daher nicht allein auf einer Literaturauswertung, sondern wurden durch diesen fachlichen Austausch zusätzlich plausibilisiert.

Im Detail werden die Analysen zu den zehn Subventionen in den folgenden Kapiteln 3.1 bis 3.10 dargestellt. Eine **Übersicht der Analyseergebnisse** findet sich in Tabelle 8.

Tabelle 8: Bewertung der zehn klimaschädlichen Subventionen

Sektor	Subvention	Fiskalische Belastung	Klimaschädlichkeit	Klimaschaden je Euro	Mangelnde Eignung	Regressive Verteilungswirkung
		(hoch = negativ)				
E	Energie- und Stromsteuerbegünstigungen für das produzierende Gewerbe	3.416 Mio. Euro ●●●○	●●●○	●●●○	●●●○	●●○○
	Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung	1.343 Mio. Euro ●●○○	●●●●	●●●●	●●●○	●○○○
	Begünstigungen der energieintensiven Industrie bei den Stromnetzentgelten	1.232 Mio. Euro ●●○○	●○○○	●○○○	●●●●	●●●●
V	Energiesteuerbefreiung des Kerosins	7.379 Mio. Euro ●●●●	●●●●	●●●○	●●○○	●●●●
	Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff	3.242 Mio. Euro ●●●○	●●○○	●○○○	●●●●	●●●○
	Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen	4.920 Mio. Euro ●●●○	●●○○	●○○○	●●●○	●●●●
	Förderung von Regionalflughäfen	98 Mio. Euro ●○○○	●○○○	●●●○	●●●○	●●●●
LW	Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel	4.056 Mio. Euro ●●●○	●●○○	●●○○	●●○○	●○○○
	Energiesteuerbegünstigung für Agrardiesel	423 Mio. Euro ●○○○	●○○○	●○○○	●●●○	●●●○
	Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP)	3.460 Mio. Euro ●●●○	Nicht quantifizierbar		●●●○	●●○○

Notizen zum Bewertungsschema (4-Punkte-Skala): Für die Kriterien Fiskalische Wirkung und Klimaschädlichkeit: ein Punkt für <1 Mrd. Euro bzw. <1 Mio. t CO₂, zwei Punkte für 1–3, drei Punkte für 3–5, vier Punkte für >5 Mrd. Euro bzw. >5 Mio. t CO₂. Für das Kriterium Klimaschaden je Euro: ein Punkt für <500 Euro/t CO₂, zwei Punkte für <1.000, drei für <5.000, vier ab 5.000 Euro/t CO₂. Für das Kriterium Verteilungswirkung werden null Punkte bei stark progressiver und vier Punkte bei stark regressiver Wirkung vergeben.

3.1 Energie- und Stromsteuervergünstigungen für das produzierende Gewerbe

Auf einen Blick	
Subvention	Energie- und Stromsteuervergünstigungen mit einem Volumen von ca. 3,4 Milliarden Euro.
Reformbedarf	Die Energie- und Stromsteuervergünstigungen werden Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft gewährt, ohne Anforderungen an Energieeffizienz oder den Einsatz erneuerbarer Energien. Evaluierungen kommen zum Ergebnis, dass wissenschaftlich keine eindeutige Evidenz für einen negativen Zusammenhang zwischen Strom- und Energiepreisen und der Wettbewerbsfähigkeit auf Sektorebene vorliegt (BMF 2025a). Daher bestehen Unsicherheiten, inwieweit der eigentliche Subventionszweck erfüllt wird. Die Subventionen sind ineffizient, denn sie begünstigen alle Unternehmen unabhängig von ihrer Wettbewerbssituation und sind somit nicht zielgenau. Unternehmen haben zudem geringere betriebswirtschaftliche Anreize, Energieeffizienz- und Energiesparmaßnahmen umzusetzen (FÖS et al. 2025). Sie sind klimaschädlich, denn sie begünstigen – im Falle der Energiesteuer – direkt den Einsatz fossiler Energieträger. Eine Reform der Energiesteuervergünstigungen ist wegen der direkten Subventionierung fossiler Energieträger besonders dringlich.
Reformoption	Schrittweise Reform der Strom- und Energiesteuervergünstigungen über mehrere Jahre, indem Entlastungen an den Nachweis von ökologischen Gegenleistungen geknüpft und in eine investitionsgebundene Förderung überführt werden.
Wirkung der Reform	Klare Ausrichtung der Energie- und Strompreisentlastungen auf das Ziel der Dekarbonisierung der Industrie.

Die Strom- und Energiesteuervergünstigungen für das produzierende Gewerbe haben das Ziel, potenzielle Wettbewerbsnachteile von Unternehmen auszugleichen. Mit den Entlastungen sollen Unternehmen unterstützt werden, die im internationalen Wettbewerb stehen und deren Güter aufgrund der Regelsteuersätze in Deutschland in ihrer Wettbewerbsposition gefährdet sind. Ziel ist es, eine Verlagerung der Produktion in andere Länder zu verhindern und den Erhalt von Arbeitsplätzen in Deutschland zu sichern (Thöne 2019). Es gibt mehrere Entlastungstatbestände:

Stromsteuer

- Für alle Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft gilt die **Steuerentlastung für Unternehmen nach § 9b StromStG**. Ab einem Sockelbetrag von 250 Euro wird den Unternehmen seit dem Jahr 2024 eine Stromsteuerentlastung von **20 Euro je Megawattstunde (Euro/MWh)** auf den Regelsteuersatz von 20,50 Euro/MWh gewährt, sofern der Strom für betriebliche Zwecke verwendet wurde. Damit ist der Stromverbrauch fast vollständig von der Stromsteuer entlastet.

- Das **Subventionsvolumen 2024** belief sich auf **1.101 Millionen Euro** (BMF 2025a). Für 2025 rechnet der Subventionsbericht mit einem deutlichen Aufwuchs auf 3.750 Millionen Euro (a. a. O.). Zuvor galt eine Entlastung in Höhe von 25 % des Stromsteuersatzes, d. h. 5,13 Euro/MWh. Zusätzlich konnten Unternehmen des produzierenden Gewerbes den sogenannte Spitzenausgleich in Anspruch nehmen (ehemals § 10 StromStG), mit dem eine Entlastung von bis zu 90 % der Stromsteuer möglich war (FÖS und Prognos 2023). Der **Spitzenausgleich** ist zum 31.12.2023 ausgelaufen. Da die Steuerentlastungen nachschüssig wirksam werden, fiel im **Jahr 2024** noch ein Subventionsvolumen von **1.102 Millionen Euro** für den Spitzenausgleich bei der **Stromsteuer** an.
- Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren nach § 9a StromStG**: Bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren, beispielsweise die Elektrolyse, Herstellung von Glas(-waren), keramische Erzeugnisse, Zement, Kalk, Metallherzeugung und -bearbeitung oder chemische Reduktionsverfahren, werden vollständig von der Stromsteuer entlastet. Das **Subventionsvolumen** im Jahr **2024** betrug **545 Millionen Euro** (BMF 2025a).

Energiesteuer

- § 54 EnergieStG: Steuerentlastung für Unternehmen:** Die allgemeine Entlastung von 25 % des Energiesteuersatzes für Unternehmen des produzierenden Gewerbes (und der Landwirtschaft) entlastet Unternehmen bei den Heizstoffen Heizöl, Erdgas und Flüssiggas von der Energiesteuer, sofern diese betrieblich eingesetzt wurden. Die Höhe der Entlastung beträgt 25 % des entsprechenden Energiesteuersatzes. Für Heizöl beträgt die Steuerentlastung 15,34 Euro/m³, für Erdgas 1,38 Euro/MWh und für Flüssiggas 15,15 Euro/t. Voraussetzung für die Inanspruchnahme ist, dass der Entlastungsbetrag jeweils 250 Euro pro Kalenderjahr übersteigen muss (Sockelbetrag), d. h. die Steuerlast muss mindestens 1.000 Euro betragen. Bezogen auf den Energieverbrauch bedeutet das einen Mindestverbrauch von ca. 181 MWh pro Jahr bei Erdgas. Liegt der Verbrauch darüber, sind die Unternehmen entlastungsberechtigt.
- Das **Subventionsvolumen lag im Jahr 2024 bei 166 Millionen Euro** (BMF 2025a). Der Spitzenausgleich (§ 55 EnergieStG: Steuerentlastung für Unternehmen in Sonderfällen), der wie bei der Stromsteuer eine weitergehende Entlastung ermöglicht hatte, ist dagegen zum 31.12.2023 ausgelaufen. Da die Steuerentlastungen nachschüssig wirksam werden, fiel im **Jahr 2024** noch ein **Subventionsvolumen von 134 Millionen Euro** für den Spitzenausgleich bei der **Energiesteuer** an.
- Auf Antrag können Unternehmen des produzierenden Gewerbes eine vollständige **Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren** erhalten (§§ 37 und 51 EnergieStG). Bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren, z. B. die Herstellung von Glas(-waren), keramischen Erzeugnissen, Zement, Kalk, Metallerzeugung und -bearbeitung oder chemische Reduktionsverfahren sind von der Energiesteuer ausgenommen. Energieerzeugnisse sind auch von der Energiesteuer befreit, wenn sie gleichzeitig zu Heizzwecken und zu anderen Zwecken als Heiz- oder Kraftstoff oder für die thermische Abfall- oder Abluftbehandlung verwendet werden. Das **Subventionsvolumen** betrug im Jahr **2024 368 Millionen Euro** (BMF 2025a).

3.1.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 9: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●○	3.416 Millionen Euro (Subventionsvolumen)
Klimaschädlichkeit	●●●○	3–4 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen
Klimaschaden/Euro	●●●○	Hohe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●○	Unsicherheiten bezüglich Zweckerfüllung (Wettbewerbsschutz), teilweise ineffizient aufgrund pauschaler Gewährung
Verteilungswirkung	●●○○	Neutrale Verteilungswirkung, da Entlastungen nicht über Strom- und Energiepreise auf andere Verbrauchergruppen umgelegt werden. Es kommt jedoch zu Einnahmeausfällen im Bundeshaushalt.
Gesamt		Eindeutig klimaschädliche Subventionen mit signifikanten Einnahmeausfällen und neutraler Verteilungswirkung. Es bestehen Unsicherheiten, inwieweit der Subventionszweck adäquat adressiert wird. Die Subventionen wirken nicht zielgenau und Fehlanreize werden nicht ausreichend durch Gegenleistungen adressiert. Die Subventionen sind daher in ihrer derzeitigen Ausgestaltung ungeeignet und sollten für eine stärkere Kohärenz mit den Klimazielen in der Industrie grundlegend reformiert werden.

Quelle: eigene Darstellung.

Finanzielle Wirksamkeit

Die Entwicklung des Subventionsvolumens spiegelt die verschiedenen Änderungen wider, die vorgenommen wurden.

Mit der ökologischen Steuerreform im Jahr 1999 wurde das Mineralölsteuergesetz reformiert und die Stromsteuer neu eingeführt. In mehreren Schritten wurden die Steuersätze auf Kraftstoffe, Gas und Heizöl erhöht (Bach 2009). Aufgrund der Europäischen Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG, vgl. Europäische Union 2003) wurde im Jahr 2003 eine erneute Reform des Mineralölsteuergesetzes erforderlich. Die Energiesteuerrichtlinie sieht eine EU-weite Mindestbesteuerung für Strom und Energieerzeugnisse vor, die als Kraft- oder Heizstoffe verwendet werden. Die Höhe der Steuersätze, sofern sie oberhalb der Mindestbesteuerung liegen, legen die Mitgliedstaaten weiterhin selbst fest.

2006 wurde das Mineralölsteuergesetz durch das neue Energiesteuergesetz ersetzt, um die Energiesteuerrichtlinie in deutsches Recht umzusetzen. Seitdem gelten die Regelsteuersätze unverändert, die Entlastungen wurden jedoch mehrmals angepasst.

Allgemeine Entlastung

- Mit Einführung des Energiesteuergesetzes sind zunächst die Entlastungsbeträge des Mineralölsteuergesetzes für Unternehmen im produzierenden Gewerbe sowie in der Land- und Forstwirtschaft übernommen worden. Ziel war es, die steuerliche Mehrbelastung abzufedern.

- 2007 kam es zu signifikanten Erhöhungen der Steuerentlastungen bei der Energiesteuer. Sie sollten sicherstellen, dass die allgemeine anteilige Entlastung im Bereich der Energiesteuer analog zur Steuerentlastung bei der Stromsteuer gestaltet wird. So stieg die allgemeine Steuerentlastung für Heizöl von 8,18 Euro/1.000 l auf 16,36 Euro/1.000 l, die Entlastung für Erdgas von 1,46 Euro/MWh auf 2,20 Euro/MWh.
- Ab 2011 wurden die Steuerentlastungen wieder abgesenkt. Die Anpassungen erfolgten als Teil des Konsolidierungspakets, das den Staatshaushalt nach der Finanz- und Wirtschaftskrise stabilisieren und die Einhaltung der Schuldenregeln sicherstellen sollte. Unternehmen mit geringem Energiebedarf wurden über eine Erhöhung des Sockelbetrags auf 250 Euro von der Förderung ausgeschlossen. Dies wurde damit begründet, dass diese Unternehmen durch solche Einschränkungen in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht wesentlich beeinträchtigt würden (Bundesregierung 2010). Die allgemeine Steuerentlastung verringerte sich bis 2024 für alle Energieträger auf 25 % der Regelsteuersätze.
- Seit 2024 ist die Stromsteuer auf den EU-Mindeststeuersatz gesenkt, die Entlastung beträgt somit 20 Euro/MWh (siehe aktuelle Regelung oben).

Tabelle 10: Regelsteuer- und Entlastungssätze der allgemeinen Steuerentlastung (§§ 54 EnergieStG und 9b StromStG) seit 2006

	Seit 2006	2006	2007–2010	2011–2023	Seit 2024
	Regelsteuersatz	Entlastungssatz			
Heizöl leicht (Euro/1000 l)	61,35	8,18 (13 %)	16,36 (27 %)	15,34 (25 %)	15,34 (25 %)
Erdgas (Euro/MWh)	5,50	1,46 (27 %)	2,20 (40 %)	1,38 (25 %)	1,38 (25 %)
Strom (Euro/MWh)	20,50	8,20 (40 %)	8,20 (40 %)	5,13 (25 %)	20,00 (97,5 %)

Quelle: eigene Darstellung nach (FÖS und Prognos 2023), basierend auf den Änderungen von §§ 54 EnergieStG und 9b StromStG von 2006–2023

Spitzenausgleich und Befreiung für Prozesse und Verfahren

Der Ende 2023 ausgelaufene **Spitzenausgleich** wurde im Rahmen der ökologischen Steuerreform im Jahr 1999 eingeführt. Ziel war es, energieintensive Unternehmen zu entlasten, insbesondere jene, die im Verhältnis zum Energieverbrauch nur geringe Personalkosten haben. Diese Betriebe würden im Vergleich zu anderen Unternehmen weniger von niedrigeren Rentenversicherungsbeiträgen profitieren, die aus den zusätzlichen Einnahmen der ökologischen Steuerreform gegenfinanziert wurden (FÖS und Prognos 2023).

- Bis zum Jahr 2001 erfolgte eine nahezu vollständige Erstattung der nach Abzug der Entlastung bei den Arbeitgeberbeiträgen zur Rentenversicherung verbleibenden Steuerbelastung aus den Erhöhungsstufen der ökologischen Steuerreform. Danach betrug die Entlastung 95 %. Im Jahr 2011 wurde der Wert auf 90 % abgesenkt.
- Geknüpft war der Spitzenausgleich anfangs an eine **Klimaschutzvereinbarung** zwischen Bundesregierung und deutscher Wirtschaft. Ab 2012 wurde die Gewährung des Spitzenausgleichs zusätzlich an zwei Bedingungen geknüpft: Unternehmen müssen zum einen ein **Energie- oder Umweltmanagementsystem** betreiben. Zum anderen muss das produzierende Gewerbe insgesamt jedes Jahr eine bestimmte, relativ niedrig angesetzte **Reduktion der Energieintensität** erreichen (FÖS et al. 2025).

Der Spitzenausgleich war bis zum Jahr 2022 befristet. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise im Jahr 2022 hat die Bundesregierung den Spitzenausgleich um ein weiteres Jahr bis Ende 2023 verlängert, geknüpft an die Umsetzung von Maßnahmen, die in den jeweiligen Energie- bzw. Umweltmanagementsystemen identifiziert wurden.

Die **Steuerbefreiung bestimmter energieintensiver Prozesse** wurde mit dem Energiesteuergesetz im Jahr 2006 eingeführt. Hauptziel der Steuerbefreiung ist es, Wettbewerbsnachteile auf internationalen Märkten zu vermeiden. Artikel 2 der Europäischen Energiesteuerrichtlinie nimmt bestimmte Prozesse daher vom Anwendungsbereich aus. Die vollständige Befreiung erfordert somit keine Genehmigung durch die Europäische Kommission. Umgekehrt steht es den Mitgliedstaaten jedoch frei, diese in ihre nationalen Steuervorschriften einzubeziehen (FÖS et al. 2025). Seit

2006 wurde die Liste befreiter Prozesse und Verfahren mehrfach erweitert, um weitere relevante Verfahren als auch Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu berücksichtigen (FÖS und Prognos 2023).

Reform der Energiesteuerrichtlinie auf EU-Ebene

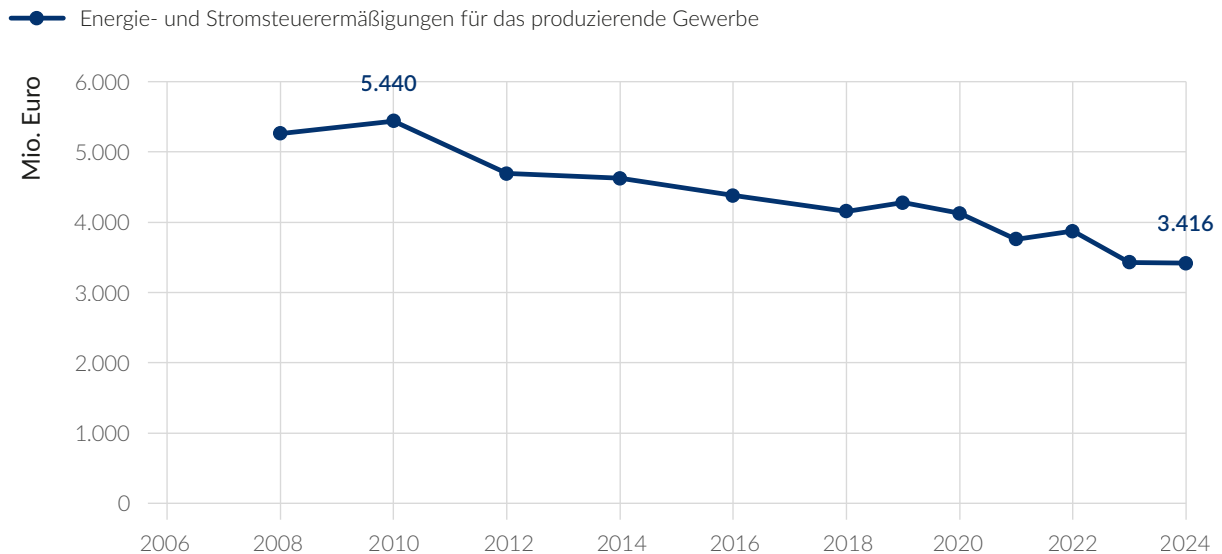
Im Rahmen des Green New Deals strebte die EU-Kommission eine Reform der Energiesteuerrichtlinie an. Sie sollte stärker harmonisiert und auf umweltpolitische Ziele ausgerichtet werden. Zentrale Elemente waren die Besteuerung von Energieträgern anhand der Umweltschädlichkeit sowie eine regelmäßige Anpassung an die Inflation (FÖS 2022c). Trotz mehrfacher Anpassungen kam eine Einigung der Mitgliedstaaten bislang nicht zustande.

Das Volumen der gesamten Strom- und Energiesteuerentlastungen belief sich im Jahr 2024 auf 3.416 Millionen Euro. Das Subventionsvolumen ist seit dem Rekordwert von 2010 gesunken, unter anderem aufgrund der im Zuge der Finanzkrise abgesenkten Entlastungshöhen als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung. In den letzten Jahren war das Gesamtvolumen in der Tendenz nur noch leicht rückläufig. Für die nächsten Jahre ist wieder mit einem höheren Subventionsvolumen zu rechnen. 2025 wird allein die allgemeine Stromsteuerentlastung auf 3.750 Millionen Euro geschätzt (BMF 2025a). Das liegt an der starken Absenkung des Regelsatzes um 97,5 % und der – im Vergleich zum Spitzenausgleich – deutlichen Ausweitung des Begünstigtenkreises.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Evaluierungen ausgewählter Energie- und Strompreissubventionen zeigen, dass die Begründung für die Subventionen, der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie, nicht immer trägt. So zeigt ein Gutachten im Auftrag des Bundesfinanzministeriums (FÖS et al. 2023) zur Energie- und Stromsteuer, dass es keine eindeutige Evidenz für einen negativen Zusammenhang zwischen Strom- und Energiepreisen und der Wettbewerbsfähigkeit auf Sektorebene gibt – weder in der Literatur noch auf Basis einer eigenen ökonometrischen Analyse. Das bestätigt frühere Evaluierungen zur Energie- und Stromsteuer (Thöne 2019). Die Aussage findet sich dementsprechend auch im 30. Subventionsbericht:

Abbildung 3: Entwicklung des Subventionsvolumens (Energie- und Stromsteuervergünstigungen für das produzierende Gewerbe), in Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung auf Basis BMF (2025a); IfW Kiel (2025); UBA (2021)

„Es wird die Feststellung getroffen, dass keine eindeutige wissenschaftliche Evidenz für einen signifikanten Zusammenhang zwischen erhöhten Strom- und Energiepreisen und der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen feststellbar sei. Die Einführung der Steuerentlastungen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform basierte jedoch gerade auf der Grundidee des Schutzes der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen“ (BMF 2025a: 512).

Auf Teilsektoren- oder auf Unternehmensebene kann jedoch durchaus die Gefahr von negativen Auswirkungen bestehen (FÖS et al. 2023). Auch bei strom- und energieintensiven Prozessen und Verfahren kann es zu negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit kommen. Anstelle einer Energiepreisentlastung, die Fehlanreize verursacht, könnte in diesen Fällen jedoch eine Transformationsförderung zweckdienlicher sein.

Im Ergebnis erscheint eine pauschale Begünstigung des gesamten produzierenden Gewerbes, wie sie nun im Rahmen der Absenkung der Stromsteuer auf den EU-Mindestsatz nochmals massiv ausgebaut worden ist, wenig zielgenau. Es besteht die Gefahr hoher Mitnahmeeffekte. Um die Zielgenauigkeit zu erhöhen, spricht vieles dafür, Entlastungen anhand unternehmensspezifischer Kriterien (Schwellenwerte für Strom- und Energieintensität) auszugestalten und an der tatsächlichen Wettbewerbsintensität zu orientieren.

Klimawirkung

Für die betroffenen Unternehmen sinken durch die Subventionen die Strom- und Energiepreise bzw. die zu entrichtenden Strom- und Energiesteuern. Aufgrund ihrer pauschalen Gewährung sind die Subventionen wenig zielgenau.

Direkt **emissionssteigernd** wirken die **allgemeine Energiesteuerentlastung** sowie die **Energiesteuerbefreiung für bestimmte Prozesse und Verfahren**, da der Einsatz fossiler Energieträger (Erdgas, Heizöl) begünstigt wird. Ohne die Subventionen wären die Erzeugnisse teurer, was einen effizienteren Verbrauch anreizen würde. Auch der Wechsel auf erneuerbare Energien bzw. die Elektrifizierung bisher auf fossilen Energien basierender Prozesse wird durch die Subventionen erschwert (BMF 2025a; FÖS 2023b). Denn die Schwelle zur Wirtschaftlichkeit CO₂-neutraler Alternativtechniken wird dadurch erhöht. Von den Energiesteuervergünstigungen geht unmittelbar eine klimaschädliche Wirkung aus, da sie fossile Energieträger verbilligen, ohne an Gegenleistungen geknüpft zu sein, bislang sehr breit gewährt werden und nur unzureichend danach differenziert sind, ob tatsächlich relevante Wettbewerbsrisiken bestehen. Entsprechend fehlen gezielte Anreize für Effizienzsteigerungen oder Investitionen in Dekarbonisierung (FÖS 2020b; UBA 2021).

Für die Klimawirkung liegen verschiedene Schätzungen vor, die auf unterschiedlichen Reformpfaden basieren:

- Eine frühere Schätzung nur für die **allgemeine Entlastung** quantifiziert die Klimawirkung auf **0,14 bis 0,79 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr** (FÖS 2020b).
- Eine Berechnung auf Basis von Preiselastizitäten in FÖS et al. (2025) ergibt eine Minderung der THG-Emissionen um **1,5 bis 3,1 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr** bei einem Auslaufen der **Befreiung für energieintensive Prozesse und Verfahren** (Preise aus 2019).
- Plötz et al. (2024) gehen **von einer Treibhausgaswirkung von 3,7 Millionen Tonnen CO₂** im Jahr 2024 aller Energiesteuervergünstigungen aus, die bis zum **Jahr 2030 auf 2,8 Millionen Tonnen CO₂** absinkt.

Die Wirkung der **Stromsteuervergünstigungen** ist teilweise klimaschädlich. Einerseits werden Anreize für eine effiziente Stromnutzung gesenkt (FÖS 2023b). Solange noch fossile Erzeugung im Stromnetz ist, führt dies auch zu Mehremissionen (vgl. FÖS 2019a; 2021b). Allerdings fördert sie auch eine Elektrifizierung industrieller Prozesse und kann somit zur Transformation einer klimaneutralen Wirtschaft beitragen (BMF 2025a).

Bei der Beurteilung der Klimawirkung sind besonders zwei Aspekte von Bedeutung:

- Die Stromsteuersenkung ist – anders als andere strompreissenkende Instrumente wie beispielsweise die Strompreiskompensation – **nicht an den Nachweis von Investitionen in Energieeffizienz oder Klimaschutzmaßnahmen geknüpft ist**. Daher lässt sich argumentieren, dass von der Vergünstigung eher eine emissionssteigernde Wirkung ausgeht, weil Mehremissionen im Stromsektor entstehen, ohne dass zwingend z. B. auf fossilen Energieträgern beruhende Prozesse im Unternehmen dekarbonisiert werden müssen.
- Die Stromsteuersenkung wird **pauschal allen Unternehmen** des produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft gewährt. Damit werden **Effizienzanreize** bei allen Unternehmen **gemindert**, auch bei jenen, die Strom „verschwenden“. Auswertungen zeigen, dass große

Effizienzpotenziale aus unterschiedlichen Gründen nach wie vor nicht realisiert werden (Hochschule Niederrhein 2025). Solange der Strom nicht CO₂-frei ist, wirkt dies **emissionssteigernd**.

Plötz et al. (2024) modellieren eine über die Jahre abnehmende Treibhausgaswirkung der Stromsteuerentlastungen. Im Jahr 2024 wird der Effekt auf 3,8 Millionen Tonnen CO₂ geschätzt, er sinkt bis zum Jahr 2030 auf 2,2 Millionen Tonnen CO₂. Emissionsmindernde Effekte in anderen Sektoren sind dabei nicht gegen gerechnet.

In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) werden die Energie- und Stromsteuerbegünstigungen teilweise in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.

Verteilungswirkungen

Die allgemeinen Entlastungen bei Energie- und Stromsteuer richten sich an alle Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft, sofern die Sockelbeträge überschritten sind. Die Entlastungen werden jedoch nur auf Antrag gewährt. Viele Unternehmen weisen niedrige Energie- und Stromverbräuche auf, sodass sie die Entlastungen nicht in Anspruch nehmen, obwohl sie dazu berechtigt sind. Im Einzelnen liegen folgende aktuelle Fallzahlen aus dem 30. Subventionsbericht (BMF 2025a) vor:

- Allgemeine Steuerentlastung für Unternehmen nach § 9b StromStG: In der Vergangenheit wurde die Subvention von über 30.000 Unternehmen in Anspruch genommen (FÖS et al. 2023). Aktuelle Fallzahl nicht bekannt.
- Vollständige Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren nach § 9a StromStG: 2.972.
- Allgemeine Steuerentlastung für Unternehmen nach § 54 EnergieStG: 22.239.
- Vollständige Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren nach §§ 37 und 51 EnergieStG: 3.800.

Insbesondere bei der allgemeinen Stromsteuerentlastung ist aufgrund der Absenkung auf den EU-Mindestsatz von deutlich steigenden Fallzahlen ab dem Jahr 2024 auszugehen, da die Entlastungshöhe von

5,13 Euro/MWh auf 20 Euro/MWh gestiegen ist. Somit überschreiten sehr viel mehr Unternehmen den Sockelbetrag von 250 Euro Entlastungshöhe pro Kalenderjahr. Zudem wird der Entlastungsbetrag auch für jene höher, die zuvor bereits entlastungsberechtigt waren. Dadurch dürften auch Unternehmen erstmalig Anträge stellen, die bisher aufgrund der geringen Entlastungsbeträge davon abgesehen haben.

Die **Beihilfentransparenzdatenbank** der Europäischen Kommission⁶ gibt Aufschluss über die Beihilfen, die Unternehmen erhalten haben. Dabei greift ein Schwellenwert von 100.000 Euro pro Unternehmen, Begünstigung und Jahr. In Deutschland ist die Veröffentlichung der Energie- und Stromsteuerbegünstigungen in der Energiesteuer- und Stromsteuer-Transparenzverordnung (EnSTransV) geregelt. Einsehbar sind in der Datenbank Beihilfen in Aufkommensschritten:

- Eine Auswertung 2023 ergab insgesamt 42 Unternehmen mit **Energiesteuerentlastungen** von mindestens 0,5 Millionen Euro je Tatbestand, unter anderem aus der Chemie-, Papier-, Düngemittel, Aluminium- und Lebensmittelindustrie. Auf Einzelunternehmensebene waren Unternehmen der chemischen Industrie (Dow Olefinverbund, Röhm GmbH, BASF) die größten Empfänger von Energiesteuersubventionen, aber auch Unternehmen wie z. B. Nordland Papier oder K&S Minerals and Agriculture erhielten Subventionen in nennenswertem Umfang (vgl. FÖS 2023b).
- Die umfangreichsten **Stromsteuersubventionen** wurden an die Papierindustrie geleistet. An zweiter Stelle bei den Stromsteuersubventionen folgt die Eisen- und Stahlindustrie, danach die Mineralölverarbeitung sowie Einzelbranchen der chemischen Industrie. Auch Unternehmen aus der Automobilindustrie haben hohe Entlastungen erhalten. Auf Einzelunternehmensebene waren Thyssenkrupp, der Industriegashersteller Linde Gas sowie BASF Empfänger hoher Stromsteuersubventionen, gefolgt von weiteren Chemieunternehmen wie die Basell Polyolefine GmbH oder der Industriegashersteller Air Liquide GmbH, Stahlwerke (Arcelor Mittal, Salzgitter) und Mineralölverarbeiter wie Shell (FÖS 2023b).

3.1.2 Reformoption

Eine Reform der Energie- und Stromsteuervergünstigungen sollte insbesondere die direkten klimaschädlichen Wirkungen adressieren. Daher stehen die Entlastungen bei der Energiesteuer im Fokus. Ziel der Reformen ist dabei nicht, Subventionen „einzusparen“, sondern umzulenken.

Durch eine Reform würden die Entlastungen, die bisher pauschal allen Unternehmen des produzierenden Gewerbes durch eine Steuersenkung gewährt werden und nicht an die Erbringung von Gegenleistungen für Energieeffizienz und/oder Klimaschutz gebunden sind, schrittweise in eine zielgenauere, investitionsgebundene Förderung von Klima- und Effizienztechnologien umgewandelt (FÖS 2026b). Dabei wäre darauf zu achten, dass die jeweiligen Stufen schon frühzeitig gesetzlich festgelegt werden, um Planungssicherheit zu bieten und einen starken Umstellungsanreiz in die Zukunft hinein zu setzen (FÖS et al. 2025).

Die Reformoption umfasst folgende Einzelmaßnahmen:

- Die **pauschalen Entlastungen** nach §§ 54 und 51 EnergieStG werden ab 2027 **schrittweise abgesenkt und laufen 2031 aus**. Die investitionsgebundene Förderung wird in gleichem Umfang ab 2027 schrittweise erhöht. Im Ergebnis würden Unternehmen ihre **bisherigen Entlastungen weiterhin erhalten**, sofern sie einen definierten Anteil davon in Klima- und Effizienzmaßnahmen reinvestieren.
- Die vollständige Entlastung **energieintensiver Prozesse (§ 51 EnergieStG)** wird ebenfalls abgesenkt, sodass die Entlastung bis 2030 schrittweise um 5 Prozentpunkte pro Jahr auf 75 % reduziert wird. In den Folgejahren sinkt der Reduktionspfad schneller (um 15 Prozentpunkte), sodass die Entlastung bis zur Mitte der 2030er-Jahre ausläuft, während die investitionsgebundene Förderung in gleichem Maße ansteigt.

⁶ vgl. <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>

Tabelle 11: Schrittweise Umwandlung der Energiesteuerentlastungen nach §§ 54 und 51 EnergieStG

Entlastung/Jahr	2027	2028	2029	2030	2031
Allgemeine Entlastung (§§ 54 und 51 EnergieStG)	20 %	15 %	10 %	5 %	–
Investitionsgebundene Förderung	5 %	10 %	15 %	20 %	25 %
Entlastung Prozesse und Verfahren (§ 51 EnergieStG)	90 %	85 %	80 %	75 %	60 %
Investitionsgebundene Förderung	10 %	15 %	20 %	25 %	40 %

Quelle: eigene Darstellung nach FÖS (2026b).

Zusätzlich sollte die Entlastungsregelung auf Unternehmen aus Branchen reduziert werden, die in besonderem Maße im internationalen Wettbewerb stehen und die zusätzlichen Kosten nicht über die Produktpreise abwälzen können. Denkbar wäre vor dem Hintergrund der Harmonisierung von verschiedenen Entlastungsregelungen, beispielsweise die Anwendung der beihilfeberechtigten Sektoren oder Teilsektoren im Rahmen der Carbon-Leakage-Verordnung (BECV) im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG, vgl. DEHSt 2025a).

Dies gilt auch für die **Stromsteuerentlastung**. Die derzeit gültige Absenkung auf den EU-Mindestsatz pauschal für alle Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft ist nicht zielgenau, generiert Fehlanreize und Mitnahmeeffekte. Die Regelung sollte zudem geknüpft werden an den **Nachweis von Gegenleistungen** (Energiemanagementsysteme, Investitionen in Klimaschutz und Erzeugung/Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien), analog z. B. zur Strompreiskompensation. Auch die **Befreiung stromintensiver Prozesse und Verfahren** sollte an **Gegenleistungen** geknüpft werden (FÖS et al. 2025).

Die Mittel aus der schrittweisen Umwandlung der Energiesteuerentlastungen werden für die Förderung von Klima- und Effizienzmaßnahmen verwendet, für die auch alle bisher begünstigten Unternehmen antragsberechtigt sein könnten.

Förderfähige Investitionen können auf zwei Wegen identifiziert werden (FÖS 2026b):

- **Definition nach CISAF:** Im neuen EU-Beihilferahmen Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) sind Investitionen in Technologien aufgeführt, die grundsätzlich mit hohen

Beihilfeintensitäten förderfähig sind, etwa die Elektrifizierung industrieller Prozesse, Wasserstofftechnologie und CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung (Carbon Capture, Utilization and Storage, CCUS, vgl. Europäische Kommission 2025). Unternehmen erhalten die investitionsgebundene Entlastung durch Nachweis einer entsprechenden Investition in einem relevanten Prozess oder Unternehmensbereich.

- **Energiemanagementsysteme:** Alternativ können Unternehmen die in einem zertifizierten Energiemanagementsystem (z. B. ISO 50001) als wirtschaftlich identifizierten Effizienzmaßnahmen umsetzen und entsprechende Investitionen nachweisen (vgl. FÖS et al. 2023).

Fiskalische Wirkung

Die vorgeschlagene Reform wäre aufkommensneutral, da die Mehreinnahmen durch den Abbau der Subventionen in gleichem Umfang der Industrie für förderfähige Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Für die Unternehmen ergibt sich in Summe dadurch ebenfalls keine negative finanzielle Wirkung. Mit zunehmendem Rückgang fossiler Energien sinkt auch die fiskalische Wirkung.

Klimawirkung

Aufgrund der allgemein niedrigen Besteuerung von fossilen Energieträgern (0,55 ct/kWh bei Erdgas, 0,61 ct/kWh bei Heizöl) reicht eine Abschaffung der Subventionen allein häufig nicht aus, um Alternativtechnologien wirtschaftlich zu machen, wie FÖS et al. (2025) anhand von Beispielrechnungen für Prozesse in der Glas-, Ziegel-, Metall und Stahlindustrie zeigen. Auch die Modellierung der wirtschaftlichen Effekte in (FÖS und Prognos 2023) kommt zum Ergebnis, dass

keine Veränderung der Produktionstechnik infolge der relativen Verteuerung der fossilen Energieträger erfolgt. Grund sind die geringen Größenordnungen der Kosteneffekte. Dennoch macht ein Abbau der Subventionen einen Wechsel finanziell attraktiver und reduziert auf diese Weise die dafür gegebenenfalls notwendige Förderung. Kombiniert mit einer Förderung von Klimaschutztechnologien weist die Reform eine positive Klimawirkung auf, da Entlastungen nicht länger pauschal die Nutzung fossiler Energieträger unterstützen, sondern gezielt an klimafreundliche Investitionen gekoppelt werden. Schätzungen zu Klimawirkungen verschiedener Reformpfade sind in Kapitel 3.1.1 dargestellt und betragen etwa **3 bis 4 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr**. Für die vorliegende Reformoption ist bisher keine eigene Abschätzung erfolgt. Aufgrund der schrittweisen Umsetzung und der in späteren Jahren bereits „ohnehin“ stärkeren Durchdringung von klimafreundlichen Technologien dürfte die Klimawirkung in der Tendenz niedriger ausfallen.

Verteilungswirkungen

Die Reform ist in Summe belastungsneutral über alle Unternehmen hinweg. In einzelnen Unternehmen kann die Reform jedoch dann zu Mehrbelastungen führen, wenn Anpassungsprozesse nicht schnell genug erfolgen können. Die Unternehmen zahlen dann höhere Energiesteuern, ohne dass in gleichem Umfang Gelder aus der investitionsgebundenen Förderung genutzt werden können. Aus diesem Grund ist jedoch ein schrittweises Phase-out der Subventionen geplant, sodass den Unternehmen Zeit für Anpassungsprozesse bleibt. Durch die Verknüpfung mit der Investitionsförderung ergibt sich eine hohe Planbarkeit. Die Entlastung bleibt für Unternehmen erhalten, solange sie entsprechende Investitionen tätigen.

3.2 Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung

Auf einen Blick	
Subvention	Fossile Brennstoffe, die zur Stromerzeugung verwendet werden, sind von der Energiesteuer ausgenommen. Das Subventionsvolumen beläuft sich auf 1,34 Milliarden Euro (BMF 2025a).
Reformbedarf	Die Subvention ist klimaschädlich, denn sie senkt die Kosten der Stromerzeugung aus fossilen Energieträgern. Solange keine vollständige Internalisierung der Klimakosten über den CO ₂ -Preis erreicht ist, sollte die Energiesteuer auch auf fossile Brennstoffe für die Stromerzeugung erhoben werden. Zudem ist der Subventionszweck (Vermeidung Doppelbesteuerung) nicht zwingend bzw. kann auch über eine Primärenergiebesteuerung bei gleichzeitiger Absenkung der Stromsteuer sinnvoller erfüllt werden.
Reformoption	Die Reformoption sieht vor, die Energiesteuerbefreiung abzuschaffen und eine systematische Besteuerung anhand von CO ₂ -Kriterien einzuführen (FÖS 2021c).
Wirkung der Reform	Durch die Reform erhalten Emissionen im Stromsektor einen Mindestpreis unabhängig von der volatilen Entwicklung der EUA-Preise im EU-ETS 1. Dadurch erhöhen sich die Kosten für Strom aus Gas- und Kohlekraftwerken.

Fossile Energien, die in ortsfesten Anlagen zur Stromerzeugung (z. B. Gas- und Kohlekraftwerke) verwendet werden, sind von der Energiesteuer befreit, soweit der erzeugte Strom der Stromsteuer unterliegt. Begründet wird dies mit der Vermeidung von Doppelbesteuerung. Allerdings ist eine Doppelbesteuerung

rechtlich möglich und zwar explizit aus umweltpolitischen Gründen (FÖS und Klinski 2018). Unter anderem aufgrund der niedrigen Regelbesteuerung von Kohle ist das Subventionsvolumen fast ausschließlich (2024: ca. 95 %) dem Energieträger Erdgas zuzurechnen (Destatis 2025).

3.2.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 12: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●○○	1.343 Millionen Euro Subventionsvolumen (BMF 2025a)
Klimaschädlichkeit	●●●●	Frühere Studien gehen von bis 37 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen gegenüber einem Reformszenario aus, basierend auf damals jedoch niedrigen CO ₂ -Preisen und ohne Berücksichtigung von Mehremissionen im Ausland durch Stromimporte bzw. geringere Exporte.
Klimaschaden/Euro	●●●●	Sehr hohe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●○	EU erlaubt explizit Doppelbesteuerung aus umweltpolitischen Gründen, zudem wurde die Stromsteuer bereits teilweise abgesenkt. Allerdings sind Wettbewerbseffekte gegenüber den Nachbarländern und der Umgang mit Stromimporten zu diskutieren.
Verteilungswirkung	●○○○	Die Subvention senkt die variablen Kosten von fossilen Kraftwerken (insb. Gaskraftwerken) leicht. Da ärmere Haushalte von höheren Strompreisen relativ zu ihrem Einkommen stärker betroffen sind, führt die Befreiung von der Besteuerung zu einer leicht progressiven Verteilungswirkung.
Gesamt		Besonders klimaschädliche Subvention mit moderaten Einnahmeausfällen. Der Subventionszweck lässt sich zwar auf EU-Recht zurückführen (Vermeidung von Doppelbesteuerung), davon kann Deutschland aber aus umweltpolitischen Gründen abweichen.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Die Steuerbefreiung wurde 2006 mit der Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie eingeführt. Seitdem wurde die Regelung mehrmals novelliert, unter anderem wurde die teilweise Steuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme in einen eigenständigen Paragraphen (§ 53a EnergieStG) überführt.

Das Volumen der Strom- und Energiesteuerentlastungen belief sich im Jahr 2024 auf 1.343 Millionen Euro. Den höchsten Wert in der Zeitreihe ab 2006 erreichte die Subvention im Jahr 2010 mit 2.300 Millionen Euro. Seitdem ist das Subventionsvolumen in der Tendenz rückläufig, da weniger fossile Brennstoffe zur Stromerzeugung eingesetzt werden.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Gemäß Art. 14 Abs. 1 Lit. a) EnergieStRL sind Energieerzeugnisse, die zusätzlich mit der Stromsteuer belastet werden, von der Energiesteuer zu befreien, um Doppelbesteuerung zu vermeiden. Allerdings

verweist die Energiesteuerrichtlinie im gleichen Absatz darauf, dass eine Doppelbesteuerung explizit aus umweltpolitischen Gründen möglich ist:

„Es steht den Mitgliedstaaten allerdings frei, diese Erzeugnisse aus umweltpolitischen Gründen zu besteuern [...]“ (Europäische Union 2003).

Die Richtlinie eröffnet also ausdrücklich die Möglichkeit, aus umweltpolitischen Gründen trotz der Besteuerung des Endprodukts Strom auch eine Besteuerung der eingesetzten Energieerzeugnisse (Primärenergie) vorzusehen, soweit dies auf umweltpolitische Gründe gestützt wird. Das bedeutet auch nicht, dass dann im Gegenzug die Strombesteuerung entfallen müsste (Öko-Institut, BET und Klinski 2017). Auch das deutsche Finanzverfassungsrecht kennt kein Verbot der Doppelbesteuerung (FÖS und Klinski 2018).

Insofern ist der Subventionszweck an sich infrage zu stellen. Denn die Energiesteuerrichtlinie ermöglicht eine Doppelbesteuerung, soweit dies umweltpolitisch geboten scheint. Durch die Aufhebung der

Steuerbefreiung würde die Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen teurer. Allerdings ist bei einer Reform zu berücksichtigen, dass die Regelsätze der Energiesteuer dann den klimaschädlicheren Energieträger Kohle gegenüber Erdgas begünstigen würden (auf Basis des Energiegehalts). Daher wäre eine Anpassung der Steuersätze (auf Grundlage des Energiegehalts oder der CO₂-Intensität) nötig (a.a.O.). Dies ist in der Reformoption in Kapitel 3.2.2 berücksichtigt.

Zu beachten sind Wettbewerbswirkungen, wenn Deutschland die Steuerbefreiung unilateral aufheben würde (da importierter Strom nicht der Energiesteuer unterliegt). Sinnvoll wäre hier ein abgestimmtes Vorgehen mit den Nachbarländern.

Klimawirkung

Auch wenn der Anteil erneuerbarer Energien im Strommix in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist, entfällt weiterhin ein relevanter Anteil der Nettostromerzeugung (2024: 37,4 %) auf Steinkohle, Braunkohle, Mineralöle und Erdgas (AGEB 2025a). Insgesamt entstanden im Sektor Energiewirtschaft 2024 THG-Emissionen in Höhe von 190 Millionen Tonnen (UBA 2025a). Der Sektor verursachte dadurch Klimakosten in Höhe von 57 Milliarden Euro (bei Klimakosten in Höhe von 300 Euro pro Tonne CO₂, vgl. UBA 2024b), die nur teilweise internalisiert sind. Zum Vergleich: die Einnahmen aus dem EU-ETS 1 (Auktionserlöse, die dem KTF zur Verfügung stehen) betrugen 2024 rund 5,5 Milliarden Euro (DEHSt 2025b).

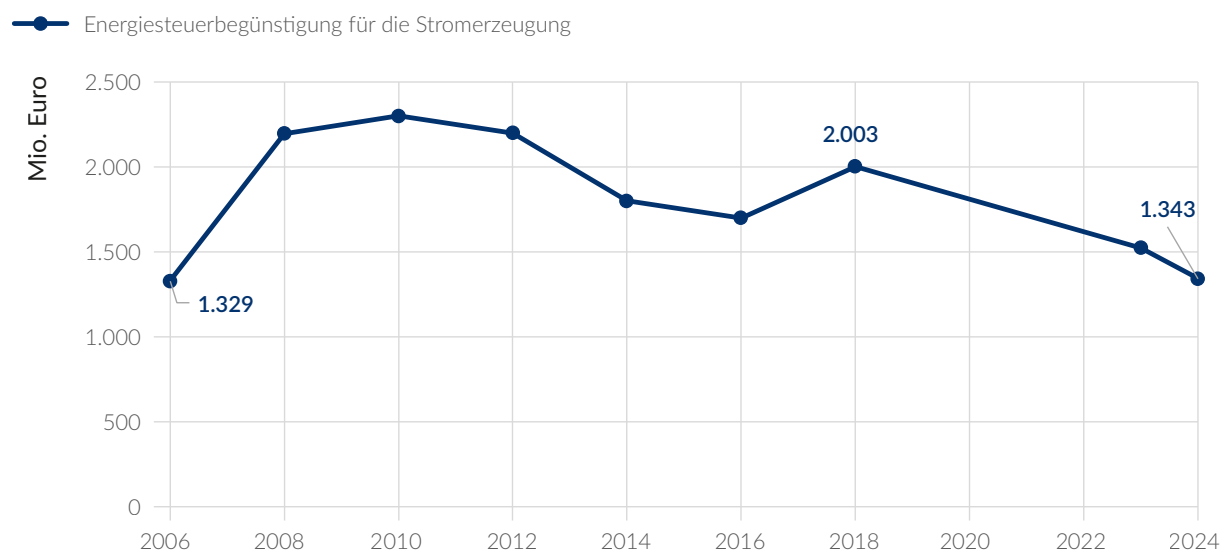
Aktuelle Abschätzungen zur Klimawirkung der Subvention liegen nicht vor. In Plötz et al. (2024) ist die Subvention zwar enthalten, es erfolgte jedoch keine Quantifizierung der emissionssteigernden Wirkung. FÖS (2020b) verwendet einen Wert von bis zu **37 Millionen Tonnen CO₂e** geringeren THG-Emissionen für das **Jahr 2025**, basierend auf einem **Reformszenario** (siehe unten), mit damals jedoch deutlich niedrigeren erwarteten CO₂-Preisen und ohne Berücksichtigung von Mehrmissionen im Ausland durch Stromimporte bzw. geringere Exporte. Die Nettowirkung wäre daher geringer.

In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz für KWK-Anlagen als positiv und für reine Stromerzeugungsanlagen als negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.

Verteilungswirkungen

Von der Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung profitieren wenige Akteure. Das BMF gibt im 30. Subventionsbericht eine Fallzahl von 812 Anlagen an (BMF 2025a). Allerdings werden die niedrigeren Stromgestehungskosten im Strommarkt an die Verbraucher:innen weitergereicht. Der Umfang hängt davon ab, welches Grenzkraftwerk in welchen Stunden an der Strombörse preissetzend wirkt (FÖS und Klinski 2018). Für eine exakte Quantifizierung des strompreissenkenden Effekts der Subvention wäre eine Strommarktmodellierung nötig. Ärmere Haushalte sind von höheren Strompreisen relativ zu ihrem Einkommen

Abbildung 4: Entwicklung des Subventionsvolumens (Energiesteuerbegünstigung bei der Stromerzeugung), in Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung auf Basis BMF (2025a); UBA (2021)

stärker betroffen. Die Befreiung von der Besteuerung führt damit indirekt zu einer leicht progressiven Verteilungswirkung.

3.2.2 Reformoption

Die Subvention wirkt eindeutig klimaschädlich (UBA 2021). Die mangelnde Internalisierung der Umwelt-/Klimakosten bei der Nutzung fossiler Energien führt zu Fehlallokationen in der Stromerzeugung. Insbesondere wird der marktgetriebene Ausbau der erneuerbaren Energien gehemmt. Die Notwendigkeit, Doppelbesteuerung zu vermeiden, sollte daher geprüft werden. Insbesondere bei Realisierung des Plans aus dem Koalitionsvertrag zwischen Union und SPD für die 21. Legislaturperiode, die Stromsteuer nicht nur für Unternehmen des produzierenden Gewerbes, sondern für alle auf das europäische Mindestmaß (0,05 bis 0,1 ct/kWh) abzusenken (CDU, CSU und SPD 2025), ist eine Doppelbesteuerung ohnehin nicht mehr gegeben.

Eine Reform sollte deshalb die Befreiung abschaffen und eine systematische Energiebesteuerung einführen. Bei einer bloßen Aufhebung der aktuellen Energiesteuerbegünstigungen würden die geltenden Regelsätze zu einer einseitigen Verteuerung von Erdgas führen, wohingegen die Kohlenutzung mit sehr geringen Energiesteuersätzen verbunden wäre. Der Steuersatz auf Kohle (0,33 Euro je Gigajoule, GJ) ist mit 0,12 ct/kWh deutlich niedriger als der von Erdgas (0,55 ct/kWh). Umgerechnet auf die CO₂-Emissionen entspricht der Regeltarif einem CO₂-Preis von ca. 3 Euro/t CO₂, während der Energiesteuersatz auf Erdgas umgerechnet ca. 30 Euro pro Tonne CO₂ beträgt (FÖS 2020b).

Eine Reform könnte entweder am Energiegehalt oder – um Kohle nicht besser zu stellen – am CO₂-Gehalt ausgerichtet sein, in dem für alle fossilen Brennstoffe eine einheitliche Energiesteuer von umgerechnet z. B. 30 Euro pro Tonne CO₂ gilt (Abbildung 5).

Die Energiesteuer würde zusätzlich zum CO₂-Preis im Europäischen Emissionshandelssystem (Emission Trading System, EU ETS) wirksam werden und de facto einen CO₂-Mindestpreis definieren, der selbst bei niedrigen EU-ETS-Preisen eine Lenkungswirkung entfalten würde. Bei Umrechnung des auf die Primärenergie erhobenen Steuersatzes (30 Euro/t CO₂) auf die mit dem jeweiligen Energieträger produzierte Strommenge mittels Emissionsfaktoren ergeben sich die in Abbildung 6 dargestellten Steuersätze pro kWh Strom (Endenergie).

Anders als die Stromsteuer, die nachgelagert auf die Verbraucher:innen gewälzt wird, wird die Inputbesteuerung der Primärenergieträger als variabler Kostenbestandteil der Stromerzeugung bei den Einsatzentscheidungen am Strommarkt wirksam.

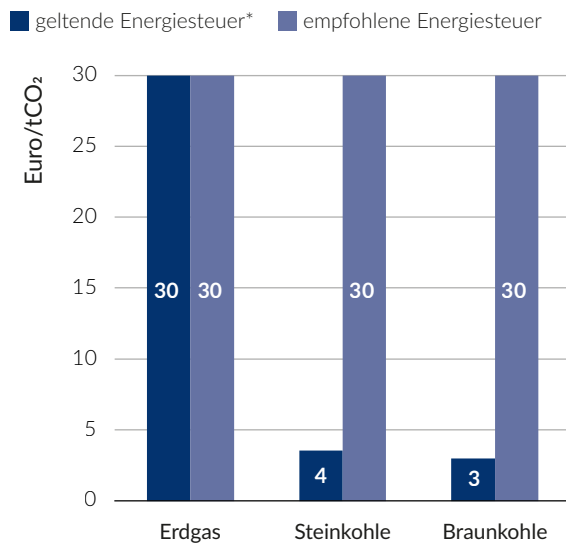
Eine andere Möglichkeit wäre, die ursprünglichen Vorschläge der EU-Kommission zur Reform der Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahr 2021 aufzugreifen und die Steuersätze im Grundsatz nach dem Energiegehalt auszurichten, dabei aber die Umweltschädlichkeit der Energieträger zu berücksichtigen (Plötz et al. 2024). Der Tarif für Kohle läge dann – bezogen auf den Energiegehalt – 50 % über dem von Erdgas (vgl. FÖS 2021d).

Eine Inputbesteuerung der Stromerzeugung über die Energiesteuer steht vor zwei wesentlichen Herausforderungen (vgl. FÖS 2020b):

- **Verlagerungseffekte:** CO₂-intensive Stromproduktion könnte sich von Deutschland in Nachbarländer verlagern und damit den Emissionsminderungseffekt begrenzen. Daher sollte die Reform idealerweise in Absprache mit Nachbarländern umgesetzt werden.
- **Umgang mit Stromimporten:** Stromimporte verzerren die Preise, wenn sie keiner Besteuerung unterliegen. Auf Stromimporte kann die deutsche Energiesteuer jedoch nicht angewendet werden. Die Effekte, die mit den zusätzlichen Stromimporten aus anderen EU-Ländern verbunden sind, müssen daher genauer überprüft werden.

Mittelverwendung

Durch die Reform erzielt der Staat Mehreinnahmen, die für Entlastungsmaßnahmen der Bürger:innen und Unternehmen an anderer Stelle verwendet werden sollten (**Repurposing**). Dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten, z. B. **Entlastungen bei Steuern auf den Faktor Arbeit**. Eine weitere Möglichkeit wäre, damit die im Koalitionsvertrag geplante **Stromsteuersenkung für alle Verbraucher:innen** auf den EU-Mindestsatz gegenzufinanzieren. Mit Blick auf die mittelfristigen fiskalischen Effekte (siehe nächster Abschnitt) und umweltpolitischer Ziele (Energieeffizienz) scheint jedoch eine **gezielte Entlastung niedriger Einkommen und gegebenenfalls auch besonders betroffener (vulnerabler) Unternehmen** kohärenter (siehe Vorschläge in FÖS 2026c).

Abbildung 5: Energiesteuer in Euro/t CO₂

*keine Anwendung bei Verwendung zur Stromerzeugung

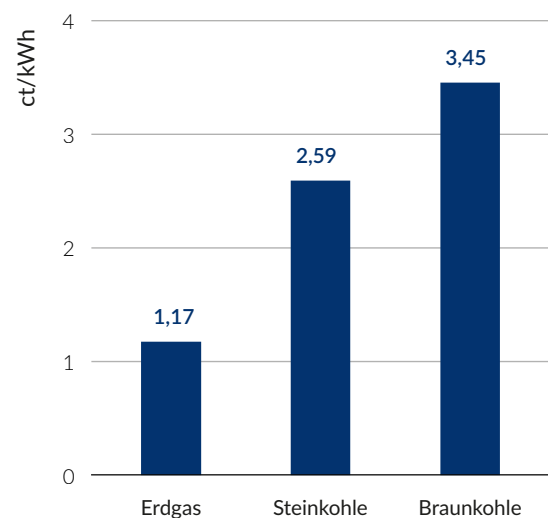
Quelle: FÖS(2020b)

Fiskalische Wirkung

Abschätzen lässt sich die fiskalische Wirkung anhand der Emissionen des Sektors Energiewirtschaft: Wären diese vollständig mit einer zusätzlichen Energiesteuer in Höhe von 30 Euro/t CO₂ bepreist, dann wären auf Basis der Emissionen 2024 zusätzliche **Einnahmen von 5,7 Milliarden Euro** erzielt worden. Aufgrund der erwarteten starken **Lenkungswirkung** der Reform ist die **finanzielle Wirkung jedoch geringer**. Die Einnahmewirkung ließe sich auf Basis von Strommarktmodellen abschätzen: Mit den erwarteten Änderungen in der Einsatzreihenfolge der Kraftwerke können die verbleibenden fossil erzeugten Strommengen geschätzt und auf dieser Basis die Einnahmen für den Staatshaushalt ermittelt werden.

Aufgrund der höheren Gestehungskosten für Strom aus Gas- und Kohlekraftwerken wäre ein **Anstieg der Großhandelspreise für Strom** zu erwarten, wenn diese in der Merit Order zum Einsatz kommen. Aktuell ist noch ein recht deutlicher Zusammenhang zwischen Gaspreisen und Börsenstrompreisen zu beobachten, d. h. Gaskraftwerke sind weiterhin in einem bedeutenden Teil der Stunden eines Jahres preissetzend. Allerdings nimmt die Volatilität der Strompreis stark zu (FfE 2025). In den nächsten Jahren wird der Einfluss der Gaskraftwerke durch den weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien abnehmen.

Abbildung 6: Energiesteuersätze durch Reform (umgerechnet in ct/kWh Endenergie)



Quelle: FÖS(2020b)

Steigende Börsenstrompreise hätten wiederum einen **dämpfenden Effekt** auf die **Zuschusshöhe zum EEG**, die aus dem Bundeshaushalt geleistet wird. Denn sie hängt davon ab, in welchem Umfang Erneuerbare-Energien-Anlagen (EE-Anlagen) Markterlöse erzielen können. Ist der Börsenstrompreis höher, sinkt der Zuschussbedarf, ist er niedriger, steigt er.

Werden die Einnahmen zur Gegenfinanzierung einer **Stromsteuersenkung für alle Verbraucher:innen** genutzt, sind die mittelfristigen fiskalische Effekte zu beachten: Perspektivisch werden die Einnahmen aus der Primärenergiebesteuerung, aber auch aus der Energiesteuer in den Sektoren Verkehr und Wärme stark zurückgehen, da die Energiewirtschaft zunehmend dekarbonisiert wird und die Sektoren Verkehr und Wärme zunehmend elektrifiziert werden. Die Stromsteuer in bisheriger Höhe wird aufgrund der niedrigeren Besteuerung pro kWh und der höheren Effizienz von Strom die Energiesteuerausfälle ohnehin nur teilweise kompensieren können; wird die Stromsteuer durch Absenkung auf den EU-Mindestsatz praktisch „abgeschafft“, brechen perspektivisch weitere Einnahmen für den Bundeshaushalt weg (FÖS 2019b; 2023d). Eine Stromsteuersenkung auf den EU-Mindestsatz sollte daher allenfalls befristet eingeführt werden.

Klimawirkung

Wie in Kapitel 3.2.1 beschrieben, liegen keine aktuellen Schätzungen zur emissionssteigernden Wirkung der Subvention bzw. einer emissionsmindernden Wirkung einer Reform vor. Die in FÖS (2020b) genannte Bruttowirkung des hier skizzierten Reformszenarios von bis zu **37 Millionen Tonnen CO₂e** für das **Jahr 2025** ist aus heutiger Sicht vermutlich zu hoch geschätzt, da die Emissionen der Energiewirtschaft bereits stärker gesunken sind als vor einigen Jahren angenommen. Ein Anstieg der Strompreise könnte sich andererseits negativ auf die Transformation zu einer postfossilen Wirtschaft auswirken (geringere Attraktivität von E-Mobilität, Wärmepumpen, Elektroanwendungen in Unternehmen).

Verteilungswirkungen

Für fossil befeuerte Kraftwerke (insbesondere Kohlekraftwerke) erhöhen sich die variablen Kosten der Stromerzeugung. Diese Kraftwerke werden im Ergebnis geringere Einsatzzeiten aufweisen, was der gewünschte Effekt der Reform ist. KWK-Gaskraftwerke erhalten gegenüber KWK-Kohlekraftwerken einen Vorteil, sodass deren Anteile an der Stromerzeugung steigen könnten. Positiv könnte sich die Reform auch auf Stromspeicher auswirken. Die Wirtschaftlichkeit von Stromspeichern wird verbessert, wenn die Börsenstrompreise bzw. deren Volatilität steigen (FÖS 2020b).

Der Staatshaushalt profitiert von der Reform, da zusätzliche Einnahmen entstehen und der Zuschussbedarf zum EEG-Konto sinkt.

Die steigenden Strompreise erhöhen jedoch die Stromkosten für Unternehmen und private Haushalte:

- Im Verhältnis zum Einkommen werden geringe Einkommen durch die Reform durchschnittlich stärker belastet als höhere Einkommen, allerdings auf niedrigem Niveau. Besonders betroffen vom Strompreisanstieg sind die unteren Einkommensgruppen. Hier finden sich vor allem Menschen in Ausbildung, Alleinerziehende, Arbeitslose sowie Menschen in Altersarmut. Für einige greifen Transferleistungen, die den Strompreisanstieg auffangen, sofern der erhöhte Stromkostenanteil in den Pauschalen der sozialen Sicherungssysteme berücksichtigt wird.
- Um den Belastungen aus dem Strompreisanstieg entgegenzuwirken, ist die Mittelverwendung fester Bestandteil der Reformoption (Repurposing, siehe voranstehenden Abschnitt zur Mittelverwendung). Naheliegender ist eine gezielte Entlastung unterer Einkommensgruppen, die vom Strompreisanstieg besonders betroffen sind. Theoretisch könnte auch die Stromsteuer für alle Verbraucher:innen auf den EU-Mindestsatz abgesenkt werden. Bisher gilt dieser nur für Unternehmen des produzierenden Gewerbes (siehe ersten Abschnitt zu diesem Kapitel). Da Haushalte mit niedrigem Einkommen einen größeren Anteil des Nettoeinkommens für Stromkosten ausgeben, wirkt sich eine Entlastung bei den Strompreisen progressiv aus. Negative Verteilungswirkungen ließen sich so vermeiden.

3.3 Begünstigung der energieintensiven Industrie bei den Sondernetzentgelten

Auf einen Blick	
Subvention	Sondernetzentgelte der Industrie nach § 19 Abs. 2, Satz 2 und 3 StromNEV (Bandlastprivileg) mit einem Volumen von über 1,2 Milliarden Euro (ÜNB 2025), bei 555 Entnahmestellen (BNetzA 2026).
Reformbedarf	Das Bandlastprivileg hemmt Anreize zur Lastflexibilisierung und Energieeffizienz. Die Subvention belohnt einen gleichmäßigen Strombezug in einem auf Grundlastkraftwerken beruhenden, fossilen Stromsystem, passt aber nicht mehr zu einem volatilen Stromsystem, das auf erneuerbaren Energien beruht. Die Mehrkosten der Sondernetzentgelte werden auf alle anderen Stromverbraucher:innen umgelegt (Aufschlag für besondere Netznutzung).
Reformoption	Flexible Lastanpassung als Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Sondernetzentgelten.
Wirkung der Reform	Anpassung an ein fluktuierendes EE-Stromsystem, Einsparung von Netzausbaukosten bzw. Erzeugungskapazitäten.

Stromnetzbetreiber verlangen für die Nutzung ihrer Netze zur Stromlieferung von den Energieversorgern ein staatlich reguliertes Entgelt. Dieses wird an die Endverbraucher:innen weitergereicht. Die Prinzipien zur Ermittlung des Entgelts sind in der Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) festgelegt. Es richtet sich nach Netz- und Betriebskosten, welche regional variieren können.

Energieintensiven Unternehmen wird ab einem Schwellenwert von 7.000 Benutzungsstunden und einem Jahresbezug von mehr als 10 GWh Strom je Abnahmestelle (Netzverknüpfungspunkt) ein individuelles Netzentgelt nach § 19 Abs. 2, Satz 2 und 3 StromNEV angeboten. Es bestimmt sich aus dem physikalischen Pfad zwischen Netzverknüpfungspunkt zum nächsten grundlastfähigen (d. h. fossilen) Kraftwerk (Neon Neue Energieökonomik 2024) und beträgt nicht weniger als

- 20 % des (im Preisblatt des Netzbetreibers) veröffentlichten Netzentgelts bei Vollbenutzungsstunden von mindestens 7.000 Stunden im Jahr (d. h. Entlastung von maximal 80 %)
- 15 % bei Vollbenutzungsstunden von mindestens 7.500 Stunden im Jahr (d. h. Entlastung von maximal 85 %)
- 10 % bei Vollbenutzungsstunden von mindestens 8.000 Stunden im Jahr (d. h. Entlastung von maximal 90 %)

Die Vollbenutzungsstunden errechnen sich als Quotient aus dem jährlichen Strombezug (MWh) und der höchsten abgerufenen Leistung (Spitzenlast, MW).

Hat ein Unternehmen an einer Abnahmestelle beispielsweise eine Spitzenlast von 10 MW, so erhält das Unternehmen ein individuelles Netzentgelt ab einem Strombezug von 70 GWh.

Von 2023 bis 2025 galt durch die Festlegung zur Anpassung und Ergänzung von Voraussetzungen für die Vereinbarung individueller Netzentgelte für den Netzzugang (BK4-22-089) der Bundesnetzagentur (BNetzA) vor dem Hintergrund der Energiepreiskrise eine Übergangsregelung. Unternehmen, die ihr Last- oder Verbrauchsverhalten freiwillig und netzdienlich ändern, beispielsweise durch Lastsenkung in Hochlastphasen oder Anpassung bei Börsenpreisschwankungen, verlieren ihren Anspruch auf ein individuelles Netzentgelt nach StromNEV nicht, auch wenn durch die Maßnahmen die Benutzungsstundenzahl von 7.000 Stunden unterschritten wird.

Gleichzeitig hat die Bundesnetzagentur 2024 ein Verfahren eingeleitet, um die Sondernetzentgelte nach Auslaufen der Übergangsregelung neu zu regeln. Ursprünglich war also geplant, das Bandlastprivileg bereits zum 1.1.2026 grundsätzlich zu reformieren.

Den zuvor eigenständigen Prozess zu Industrienetzentgelten hat die BNetzA nach Eröffnung des AgNes-Gesamtverfahrens (Allgemeine Netzentgeltsystematik Strom) durch die Große Beschlusskammer Energie im Mai 2025 in das AgNes-Verfahren integriert, um die Wirkungen gesamtheitlich betrachten zu können. Dadurch hat sich eine Neuregelung zeitlich weit nach hinten verschoben. Aktuell entwickelt die Bundesnetzagentur eine Nachfolgeregelung für die 2028 auslaufende Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) (siehe Kapitel 3.3.2).

3.3.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 13: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●○○	Subventionsvolumen: 1.232 Millionen Euro (in 2024). Die Subvention hat keine fiskalische Wirkung, da sie über „Aufschlag für besondere Netznutzung“ (vormals § 19 StromNEV-Umlage) durch andere Stromverbraucher finanziert wird.
Klimaschädlichkeit	●○○○	0,8 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen (2024)
Klimaschaden/Euro	●●○○	Mäßige Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●●	Überflüssig und ineffizient, da die Regelung in einem auf erneuerbaren Energien beruhenden Stromsystem keinen Nutzen mehr hat und zu Fehlanreizen führt.
Verteilungswirkung	●●●●	Regressive Verteilungswirkung. Haushalte mit niedrigem Einkommen sind vom Aufschlag für besondere Netznutzung relativ zu ihrem Einkommen stärker belastet. Auch kleinere Unternehmen sind im Verhältnis zu ihrer Wertschöpfung stärker betroffen.
Gesamt		Subvention mit moderaten finanziellen Wirkungen (nicht budgetwirksam) und schlechter Verteilungswirkung. Der Subventionszweck ist nicht mehr gegeben und die Subvention daher überflüssig und ungeeignet.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

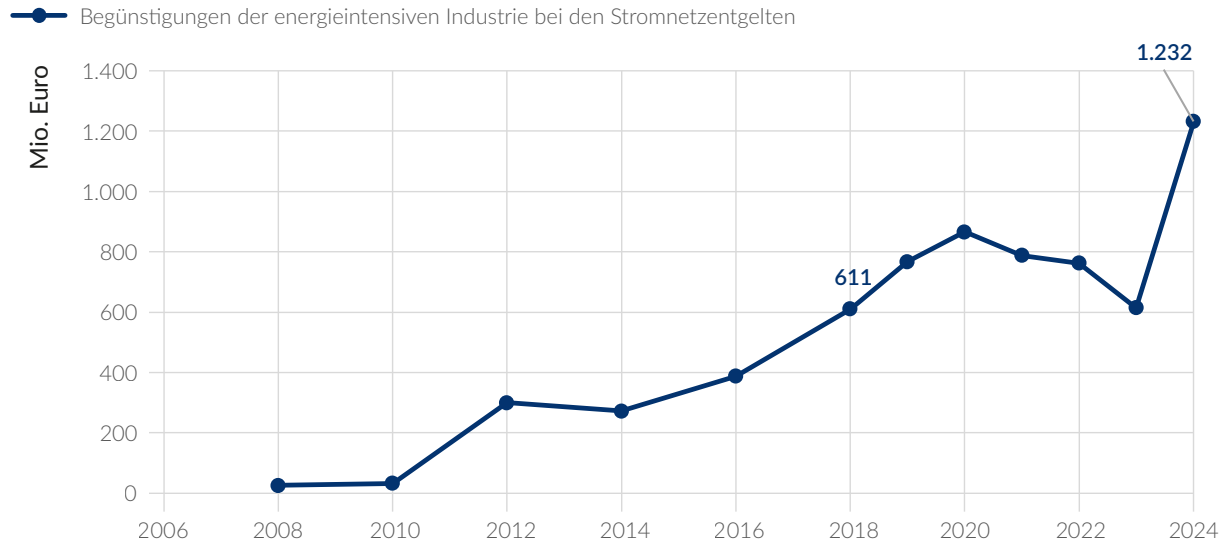
Die finanzielle Entwicklung lässt sich neben konjunkturellen Schwankungen und Änderungen im Stromverbrauch auf regulatorische Anpassungen zurückführen.

2005 trat die Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) in Kraft, die im Zuge der Liberalisierung des Strommarkts und der Aufteilung in Erzeugung, Netze und Vertrieb für die Netzentgeltregulierung nötig geworden war. Bereits damals war eine Regelung für individuelle Netzentgelte enthalten, die seitdem mehrmals novelliert wurde (vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages 2013). Zunächst galt eine Benutzungsstundenzahl von mindestens 7.500 Stunden und eine Reduktion auf maximal 50 % des veröffentlichten Netzentgelts. 2009 wurde die Entlastung auf maximal 80 % erhöht. Mit der Novelle 2011 wurde gar eine vollständige Netzentgeltbefreiung ab 7.000 Benutzungsstunden ermöglicht. Die Änderungen wurden jedoch aus verfassungsrechtlichen Gründen vom Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf für nichtig erklärt; zudem leitete die Europäische Kommission ein Prüfverfahren wegen unerlaubter Beihilfe ein. Die Regelung wurde daraufhin 2013 erneut geändert und die oben genannten Abstufungen eingeführt.

Das Subventionsvolumen ist seit 2008 kontinuierlich gestiegen. In den ersten Jahren war die finanzielle Wirkung gering, was zum einen auf das allgemein niedrigere Netzentgeltniveau (Bemessungsgrundlage) zurückzuführen ist, zum anderen auf die geringere Begrenzung (50 %) und stärkere Einschränkung des Begünstigtenkreises (durch die 7.500-Stunden-Regel). Nach der Novelle 2011 ist das Volumen deutlich größer geworden und hat sich auch nach Umstellung der zeitweise geltenden vollständigen Befreiung auf eine anteilige Netzentgeltreduktion weiter nach oben entwickelt. Grund dafür dürfte unter anderem ein höheres Netzentgeltniveau sein. Nach einem konjunkturbedingten Rückgang aufgrund von Coronapandemie und Energiepreiskrise stieg das Volumen zuletzt stark an. Von 2023 auf 2024 hat es sich fast verdoppelt. Grund war die deutliche Erhöhung der Übertragungsnetzentgelte zum 31.12.2023, da der ursprünglich vorgesehene Zuschuss des Bundes entfallen ist (Netztransparenz 2023).

Für stromintensive Unternehmen mit einem hohen Jahresverbrauch ist der finanzielle Vorteil des Bandlastprivilegs sehr groß. Abbildung 8 zeigt den Effekt anhand eines typischen Verbrauchers in der Mittelspannung mit einem Jahresverbrauch von mindestens 10 GWh und einer Spitzenlast von 10 MW. Erreicht

Abbildung 7: Entwicklung des Subventionsvolumens (Sondernetzentgelte Industrie), in Mio. Euro

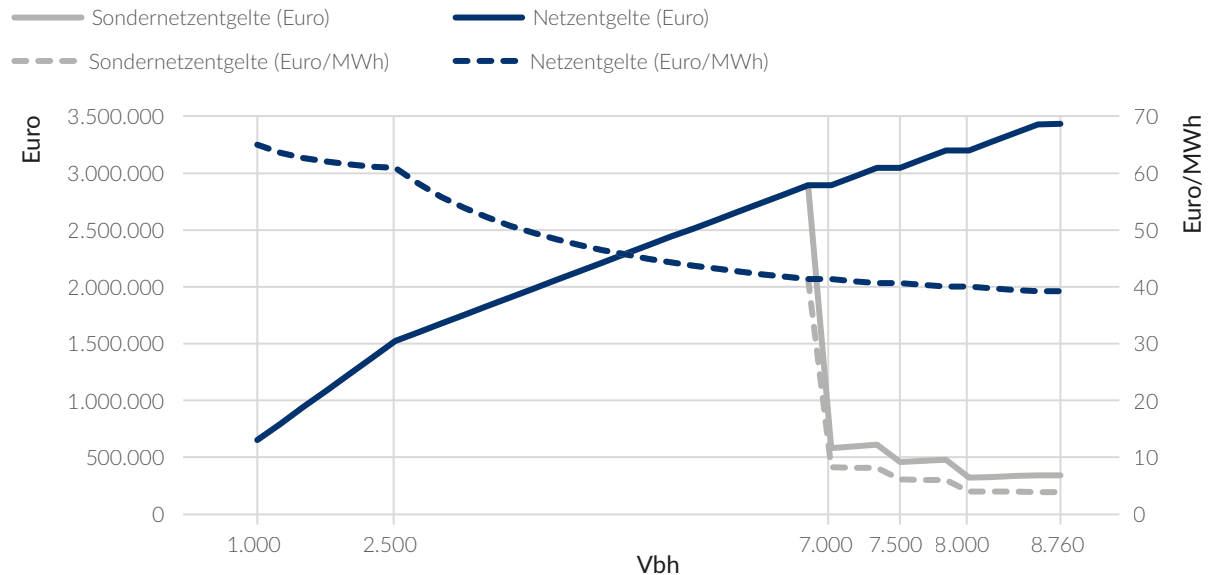


Quelle: eigene Darstellung.

der Jahresverbrauch einen Schwellenwert (hier: 70.000 MWh), kann das Bandlastprivileg in Anspruch genommen werden. Vor dem Schwellenwert steigt das absolute Netzentgelt mit zunehmenden Vollbenutzungsstunden (Vbh) an, während das relative Netzentgelt (Euro/MWh) sinkt, da der Leistungspreis immer weniger ins Gewicht fällt. Bei Erreichen des

Schwellenwerts von 7.000 Vbh fallen nicht nur die relativen Kosten massiv ab, sondern auch die absoluten Kosten. Das Unternehmen zahlt dann absolut weniger als bei einem Jahresverbrauch von 10 GWh. Für Unternehmen ist es daher ökonomisch attraktiv, diese Schwellenwerte gegebenenfalls auch durch unnötigen Stromverbrauch zu überschreiten (Neon Neue

Abbildung 8: Finanzielle Effekte der Sondernetzentgelte nach § 19 Abs. 2 Satz 2 StromNEV (2024, Spitzenlast 10 MW)



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Neon Neue Energieökonomik (2024). Abgebildet sind die absoluten und relativen Kosten im Jahr 2024 in der Mittelspannung von Stromnetz Berlin in Abhängigkeit von den Vollbenutzungsstunden (Vbh). Dargestellt ist ein Tarifwechsel bei 2.500 Stunden je Jahr (h/a), der mit einer Anhebung des Leistungspreises bei gleichzeitig deutlicher Absenkung des Arbeitspreises verbunden ist, sodass die relativen Kosten ab diesem Schwellenwert stärker sinken und die absoluten Kosten langsamer steigen. Für das Bandlastprivileg wird eine Rabattierung in voller Höhe, d. h. von 80 % ab 7.000 Vollbenutzungsstunden (Vbh), 85 % ab 7.500 Vbh und 90 % ab 8.000 Vbh angenommen

Energieökonomik 2024). Ohne Sondernetzentgelte würden dagegen die absoluten Kosten mit steigendem Stromverbrauch weiter steigen.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Der Zweck des Bandlastprivilegs ist es, ein konstantes Abnahmeverhalten durch stromintensive Letztverbraucher anzureizen. Daneben spielen industriepolitische Erwägungen eine Rolle (Begrenzung der Energiekosten zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit). In einem durch fossile Grundlastkraftwerke geprägten Stromsystem war eine kontinuierliche Spitzenglättung vorteilhaft mit Blick auf Netzkosten und Netzstabilität. In einem auf fluktuierenden erneuerbaren Energien beruhenden System hat dieses Verhalten jedoch keinen Nutzen mehr. Sie hemmt im Gegenteil die Lastflexibilisierung, die sowohl markt- als auch netzdienlich sein kann. Das Instrument ist damit in der bisherigen Ausgestaltung nicht nur ungeeignet, sondern behindert eine kostenoptimierte Integration der erneuerbaren Energien. Auch ohne Sondernetzentgelte ist die bisherige Netzentgeltsystematik bei Industriekunden problematisch: Lastspitzen werden durch den Leistungspreis „bestraft“ und verstärkter Strombezug in Zeiten hoher Einspeisung Erneuerbarer Energien verhindert. Durch das Bandlastprivileg wird ineffizienter und unflexibler Verbrauch noch stärker gefördert (Agora Energiewende et al. 2024). Dies führt zu höheren Kosten für die Allgemeinheit, z. B. durch Abregelung von erneuerbaren Energien und höheren Kosten für den Netzausbau.

Klimawirkung

Die Subvention wirkt teilweise klimaschädlich. Das Sondernetzentgelt senkt den Anreiz für Unternehmen ihren Stromverbrauch zu senken und zu flexibilisieren. Besonders starke Fehlanreize bestehen an den Schwellenwerten des Rabatts (Neon Neue Energieökonomik 2024). Unternehmen riskieren, bei einer Senkung des Stromverbrauchs das Anrecht auf ein vergünstigtes individuelles Netzentgelt zu verlieren (UBA 2021). Das Gleiche droht bei einer kurzfristigen Erhöhung der Last. Das Bandlastprivileg fördert durch die Vollbenutzungsstundenregelung sowie die Sprungstellen also einen inflexiblen Verbrauch und Ineffizienzen (Agora Energiewende et al. 2024). Es verhindert eine verstärkte Teilnahme von Unternehmen an den Regelenenergiemärkten oder die Reaktion auf

Signale des Strommarktes. Es lohnt sich weniger, Verbrauch in Zeiten hoher Wind- und PV-Produktion zu verlagern, Elektrolyseure flexibel zu fahren und Lastmanagement zu betreiben. Im Ergebnis wird mehr (fossiler) Strom erzeugt, als für einen volkswirtschaftlich optimalen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage eigentlich nötig wäre (FÖS und Energy Brainpool 2022). Für diesen Ausgleich und eine verbesserte Netzstabilität bei zunehmender fluktuierender Einspeisung erneuerbarer Energien sind insbesondere flexible Verbraucher wichtig, die ihren Verbrauch kurzfristig bei niedrigem Stromangebot drosseln und bei hohem Stromangebot wieder hochfahren können (UBA 2021). Die fehlende „Energiewendedenklichkeit“ der Subvention und die damit verbundenen Auswirkungen im gesamten Strommarkt sind insofern relevantere Aspekte in Bezug auf den Reformbedarf als die emissionssteigernde Wirkung durch einen höheren Stromverbrauch im begünstigten Unternehmen (BNetzA 2024). Auf Grundlage von Preiselastizitäten (höhere Nachfrage durch niedrigere Strompreise durch die Begünstigung) wurde die THG-emissionssteigernde Wirkung der Subvention in Plötz et al. (2024) auf **0,8 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2024** geschätzt. Der Effekt der oben genannten „Trägheit/Inflexibilität“ auf die Treibhausgasemissionen wurde allerdings noch nirgendwo explizit geschätzt, er ist also auch nicht in der genannten Studie abgebildet. Der vollständige Effekt aufgrund der Inflexibilität dürfte also höher sein.

Verteilungswirkungen

Vom Bandlastprivileg profitieren nur wenige Unternehmen, die jedoch einen hohen Stromverbrauch aufweisen. Bis zum Monitoringbericht 2022 wurden Zahlen zur Inanspruchnahme des individuellen Netzentgelts von der Bundesnetzagentur veröffentlicht (siehe Tabelle 14). Der profitierende Stromverbrauch dürfte seitdem weiter gestiegen sein und 2024 in der Größenordnung von 90 TWh liegen (Neon Neue Energieökonomik 2024). Daraus ergibt sich ein durchschnittliches Entlastungsvolumen von ca. 14 Euro pro MWh.

Tabelle 14: Inanspruchnahme des individuellen Netzentgeltes für stromintensive Netznutzung

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Neuzugänge in 2022
Abgerechnete individuelle Netzentgeltvereinbarungen	317	345	378	362	432	513	65
Jahresarbeit in TWh	45,2	47,3	48,3	46,9	52,9	69,7	19,5
Reduzierungsvolumen in Mrd. Euro	0,40	0,52	0,56	0,52	0,60	0,80	0,23

Quelle: BNetzA (2022)

Aktuell (2026) wird das Bandlastprivileg an 555 Entnahmestellen genutzt (BNetzA 2026), davon

- 68 in der Hochspannungsebene, mit einer Entgeltreduktion von durchschnittlich 76 % und einem Subventionsvolumen von 242 Millionen Euro
- 283 auf Mittelspannungsebene
- 149 auf Umspannebene Hochspannung/Mittelspannung
- 55 nicht bekannt

Die Mindereinnahmen der Netzbetreiber aus der Begünstigung werden über den „Aufschlag für besondere Netznutzung“ (vormals § 19 StromNEV-Umlage) auf alle restlichen Letztverbraucher (Haushalte, Gewerbe, Industrie) umgelegt. Dadurch quersubventionieren diese Nutzer:innen den Stromverbrauch der Industrie. Dem steht jedoch kein kostensenkender Effekt für das Gesamtsystem gegenüber (BNetzA 2024). Der höhere Strompreis durch den Aufschlag für besondere Netznutzung und die indirekt strompreissteigernden Effekte (z. B. Abregelung von erneuerbaren Energien) belasten ärmere Haushalte im Vergleich zu ihrem Einkommen relativ stärker als Haushalte mit hohen Einkommen. Die Verteilungswirkung ist somit regressiv.

3.3.2 Reformoption

Seit vielen Jahren gibt es eine intensive Diskussion darüber, wie die Sondernetzentgelte reformiert werden könnten, um Hemmnisse bei der Lastflexibilisierung abzubauen und im Gegenteil markt- und netzdienliches Verhalten anzuregen (vgl. z. B. dena 2018; Agora Energiewende et al. 2024; Neon Neue Energieökonomik 2024; FIM 2025; Germanwatch 2025). Auch aus verteilungspolitischer Perspektive ist die bisherige Regelung problematisch, da andere Stromnetznutzer:innen die Rabatte der Industrie über den Aufschlag für besondere Netznutzung finanzieren (siehe Kapitel 3.3.1). Eine stärkere Kostenbeteiligung

(kostenreflektive Entgelte) wäre daher angemessen. Entlastungen sollten jedoch für die Netznutzer:innen gelten, die eine gesellschaftliche Leistung erbringen, beispielsweise durch Beiträge zur Netzstabilität (UBA 2021). Dies ist auch verursachergerecht, da die Grenzkosten des Stromnetzes primär von der Netzbelastung abhängen (Neon Neue Energieökonomik 2024).

Im Ergebnis könnte daher der Entlastungsbetrag in Summe gleich bleiben, nur künftig an andere Voraussetzungen geknüpft sein. Diskutiert werden etwa eine kurzfristige Abschaffung der 7.000 h-Anforderung und Rabattierung nur über den über einen bestimmten Schwellenwert hinausgehenden Verbrauchs, um „Kippschaltereffekte“ (siehe Abbildung 8) zu vermeiden (Neon Neue Energieökonomik 2024).

- Mittelfristig sollte markt- und netzdienliches Verhalten Voraussetzung für den Erhalt individueller Netzentgelte sein, zum Beispiel durch eine Lastanpassung in zuvor durch die Netzbetreiber definierten Lastfenstern (FIM 2025). In Hochlastfenstern müssten Unternehmen ihre Last um einen festgelegten Prozentsatz im Vergleich zu ihrer Durchschnittslast reduzieren, in Niedriglastfenstern erhöhen, um eine Netzentgeltreduktion zu erhalten.
- Notwendig wäre darüber hinaus auch eine Reform der Bemessungsgrundlage, d. h. der Netzentgeltmittlung nach § 17 Abs. 2 StromNEV, gegenüber der die Reduktion berechnet wird (Agora Energiewende et al. 2024). Industriepolitische Ziele wie die Entlastung energieintensiver Branchen, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu wahren, sollten dagegen außerhalb der Netzentgeltsystematik (bzw. möglichst ohne Eingriffe bei Energie- und Strompreisen) erreicht werden.

Zuletzt veröffentlichte die BNetzA im April 2026 Orientierungspunkte (BNetzA 2026), welche die allgemeine Netzentgeltsystematik Strom für die spezifischen Belange der stromintensiven Industrie konkretisiert:

- Ab 2029 soll eine neue allgemeine Netzentgeltsystematik greifen, in dem das bisherige Leistungssystem auf ein Kapazitätssystem umgestellt wird. Anstelle der für den Leistungspreis maßgeblichen im Jahres- oder im Monatsverlauf aufgetretenen Leistungsspitze soll dann für Industrieverbraucher eine frei wählbare Kapazität den Grundpreis bestimmen (Kapazitätspreis). Innerhalb der gewählten Kapazität gilt der Arbeitspreis 1 (AP1), bei Überschreitung der höhere Arbeitspreis 2 (AP2). Dies soll Flexibilität ermöglichen, ohne dass kurze Lastspitzen die Netzkosten für das ganze Jahr nach oben treiben. Außerdem soll sichergestellt werden, dass Speicher genutzt werden können, um den Lastgang der Produktion zu glätten (z. B., um den teuren AP2 zu vermeiden), ohne dass dies durch starre Messkonzepte verhindert wird.
- Darüber hinaus soll ein neuer Rabatt das bisherige Bandlastprivileg ersetzen und Reaktionen auf Netzsignale (Engpässe) und Marktsignale (Preise) belohnen. Das bisherige Bandlastprivileg nach § 19 Abs. 2, Satz 2 und 3 StromNEV soll jedoch als Wahlmöglichkeit für Bestandskunden bis Ende 2031 verlängert werden. Im Vergleich zum ursprünglichen Vorhaben der BNetzA, bereits nach Auslaufen der Übergangsregelung Ende 2025 eine Anpassung der Sondernetzentgelte zu erreichen, hat sich der Zeitplan stark nach hinten verschoben. Vor dem Hintergrund eines weiterhin dynamischen Zubaus erneuerbarer Energien und der nötigen Lastflexibilisierung wäre eine zeitnahe Nachfolgeregelung wünschenswert gewesen.

Zusammenfassend schlagen wir die folgenden Elemente vor:

- **Flexibilitätsprämie statt Bandlastkriterium** Anstelle der bisherigen Kriterien (7.000 Stunden/10 GWh) könnte ein Unternehmen einen Rabatt erhalten, wenn es nachweislich Lasten verschiebt, Abrufbarkeit bereitstellt oder Engpasssituationen vermeidet.

- **Kombination aus Grundrabatt und Flexibilitätsbonus** Beibehaltung eines reduzierten Sockelrabatts für stromintensive Unternehmen (wie im BNetzA-Vorschlag geplant), zusätzliche Entlastungen an Flexibilität zu koppeln. Dadurch würde dem Aspekt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Rechnung getragen und gleichzeitig Systemdienlichkeit gefördert.
- **Berücksichtigung von Netzsituationen** Verknüpfung der Entgeltrabatte mit Netzsituationen (regionale Netzenspässe, Netzlast, tatsächliche Systemdienlichkeit).

Auswirkungen

Das Potenzial zur Lastflexibilisierung in der Industrie wird auf ca. 9 GW bei einer Abrufdauer von unter 4 Stunden geschätzt. Sollen nur wenige Minuten überbrückt werden, steigt die Flexibilität sogar auf 13 GW an. Die größten Flexibilitätspotenziale und -perspektiven entfallen auf Querschnittstechnologien wie Kühlanlagen oder Druckluftsysteme. Durch das Heben der technischen Potenziale könnte fast ein Viertel des heutigen deutschen Industriestromverbrauchs flexibilisiert werden (Agora Energiewende et al. 2024).

Eine Reform des Bandlastprivilegs könnte entscheidend dazu beitragen, diese Flexibilitätspotenziale zu heben. Finanzielle Effekte, Klimawirkung und Verteilungswirkungen hängen von der konkreten Ausgestaltung ab. Es ist denkbar, dass der finanzielle Umfang der bisherigen Bandlastprivilegierung in voller Höhe erhalten bleibt, nur eben systemdienlicher eingesetzt wird. Sofern der Flexibilisierungsanreiz auch künftig über einen (arbeitspreisbezogenen) Aufschlag auf die Netzentgelte durch alle Netznutzer:innen finanziert wird, ändern sich die Verteilungswirkungen nicht. Allerdings stehen dem Aufschlag dann Systemkosteneinsparungen aufgrund geringerer Kosten beim Netzausbau und beim Redispatch gegenüber.

3.4 Energiesteuerbefreiung des Kerosins

Auf einen Blick	
Subvention	Kerosin (und andere Flugkraftstoffe) sind für die gewerbliche Nutzung vollständig von der Energiesteuer befreit. Das Subventionsvolumen beläuft sich auf 7.379 Millionen Euro im Jahr 2024, darunter 402 Millionen Euro für Inlandsflüge.
Reformbedarf	Mit der Subvention wird eines der klimaschädlichsten Verkehrsmittel pauschal begünstigt und der (inländische) Wettbewerb zu Ungunsten anderer Verkehrsträger verzerrt. Die fiskalischen Verluste sind erheblich, zudem profitieren überwiegend die einkommensstärksten Haushalte sowie Unternehmen von der Steuerbefreiung.
Reformoption	Die Steuerbefreiung wird möglichst vollständig abgebaut. Für Inlandsflüge erfolgt dies sofort durch eine Erhebung des regulären Steuersatzes von 65,45 ct/l, während auf EU-Ebene und global alle Spielräume genutzt werden, um auf eine Schaffung der rechtlichen Möglichkeiten zur Besteuerung für Kerosin hinzuwirken. Die freiwerdenden Mittel können zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden.
Wirkung der Reform	Die Abschaffung der Energiesteuerbefreiung für Kerosin bewirkt fiskalische Mehreinnahmen von bis zu 5.559 Millionen Euro sowie Emissionsminderungen von bis zu 21,09 Millionen Tonnen CO ₂ e pro Jahr. Dies geht mit einer progressiven Verteilungswirkung einher.

In Deutschland abgesetzter Flugkraftstoff (überwiegend Fluggasturbinenkraftstoff, umgangssprachlich „Kerosin“) ist im gewerblichen Luftverkehr vollständig von der Energiesteuer befreit. Die Befreiung gilt rechtlich für Inlandsflüge (geregelt in § 27 Abs. 2 EnergieStG), zusätzlich gilt jedoch auch eine Steuerfreiheit für Flugkraftstoffe für internationale Flüge aufgrund internationaler Verträge wie etwa dem „Chicagoer Abkommen“. Die Bundesregierung betrachtet nur den auf Inlandsflüge entfallenden Anteil der gesamten Steuerbefreiung als Subvention.

Hauptziel der Subvention ist es, die deutsche Luftfahrtbranche im internationalen Wettbewerb vor Kostennachteilen zu schützen und eine Benachteiligung gegenüber ausländischen Wettbewerbern zu verhindern. Mit Blick auf die EU-weit gültige Regelung soll außerdem ausweichendes Tankverhalten und die Abwanderung an ausländische Flughäfen in Grenznähe verhindert werden, um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu schützen (BMF 2025a).

Die Energiesteuerbefreiung für Kerosin senkt die Kosten von Luftfahrtunternehmen und hält damit auch die Ticketpreise niedriger. So wird das Flugzeug als eines der klimaschädlichsten Transportmittel systematisch gegenüber Straße und Schiene begünstigt. Zudem entfallen damit Anreize zur Effizienzsteigerung und zur Emissionsreduktion, die Subvention wirkt also innovationshemmend (FÖS 2026b).

3.4.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 15: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●●	7.379 Millionen Euro Subventionsvolumen 2024
Klimaschädlichkeit	●●●●	21,09 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche Emissionen inkl. Nicht-CO ₂ -Effekte
Klimaschaden/Euro	●●●○	Hohe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●○○	Die Subvention trägt zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit bei und ist insofern wirksam. Sie ist jedoch Ausdruck eines ineffizienten internationalen Steuerwettbewerbs und führt zu Wettbewerbsverzerrungen zu anderen Verkehrsträgern. Bei international abgestimmter Besteuerung wäre sie überflüssig.
Verteilungswirkung	●●●●	Stark regressive Verteilungswirkung
Gesamt		Besonders klimaschädliche Subvention mit hohen Einnahmefällen und schlechter Verteilungswirkung. Der Subventionszweck ist teilweise nicht mehr gegeben und die Subvention daher überflüssig und nur teilweise geeignet.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Das Subventionsvolumen ergibt sich aus dem – nicht erhobenen – regulären Steuersatz von 65,45 ct/l und dem Absatz von Kerosin in Deutschland. Abbildung 9 zeigt das Subventionsvolumen seit 2007. Aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen werden nationale und internationale Flüge separat aufgeführt.

Der Steuerausfall infolge der Energiesteuerbefreiung für Flugkraftstoffe belief sich im Jahr 2024 auf **insgesamt 7.379 Millionen Euro**. Davon entfällt mit **6.977 Millionen Euro** der weit überwiegender Anteil (rund 95 %) auf internationale Flüge, wohingegen Inlandsflüge mit **402 Millionen Euro** nur rund 5 % ausmachen. Das Subventionsvolumen ist damit ähnlich hoch wie vor rund zwanzig Jahren. Seit Mitte der 2010er-Jahre war ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen, der mit den pandemiebedingten Reiseeinschränkungen jedoch stark einbrach. Seit 2022 kehrte das Subventionsvolumen jedoch wieder nahezu auf das vorpandemische Niveau zurück.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

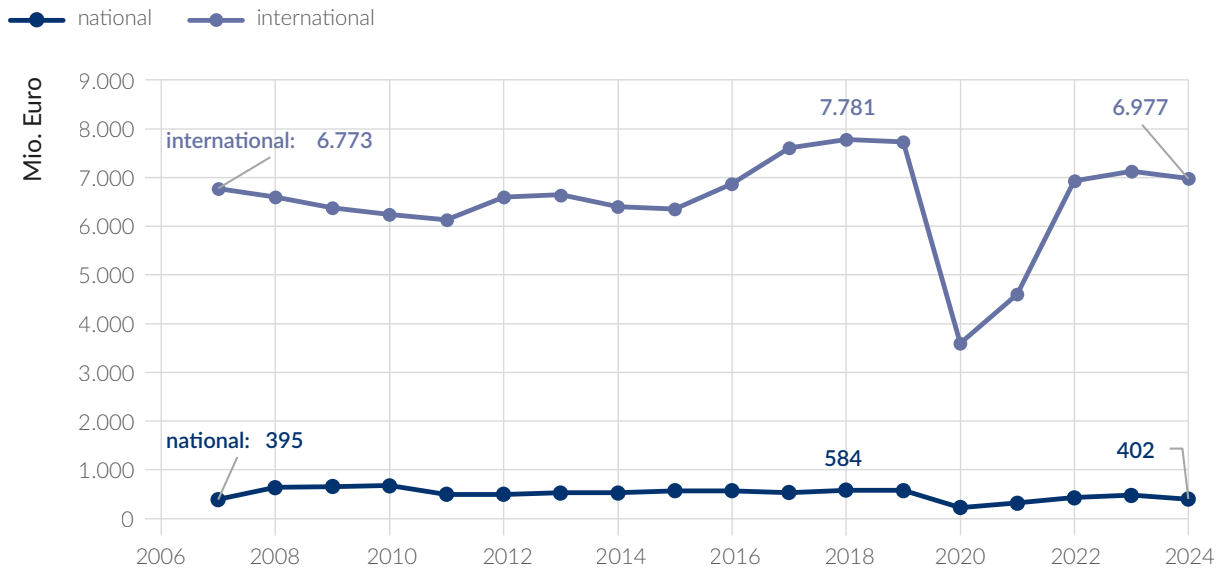
Die Subvention dient der Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie durch den Schutz vor Kostennachteilen

gegenüber ausländischen Fluggesellschaften sowie der Vermeidung von Ausweichtankverhalten und der Abwanderung auf ausländische Flughäfen (BMF 2025a). Die historischen Wurzeln der Steuerbefreiung für Flugkraftstoffe liegen tief im 20. Jahrhundert: Zum einen diente sie zur Förderung einer noch jungen, entstehenden Luftfahrbranche und zum anderen dem Prinzip der Gegenseitigkeit und der steuerlich einheitlichen Behandlung von Luftfahrtunternehmen weltweit (Thießen 2022).

Das **Wettbewerbsargument** ist im bestehenden internationalen Steuerwettbewerb grundsätzlich nachvollziehbar. Es ist aber weniger Ausdruck eines grundsätzlichen Bedarfs an einer Steuerbefreiung als vielmehr eine Folge des internationalen Steuerwettbewerbs. Solange einzelne Staaten auf eine Besteuerung von Flugkraftstoffen verzichten, geraten andere Staaten unter Druck, ebenfalls auf eine Besteuerung zu verzichten, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden („race to the bottom“). Bei einer international koordinierten Besteuerung würde dieses **Wettbewerbsargument entfallen**.

Die Luftfahrt ist seit Langem eine global etablierte Branche, die keine **Aufbauhilfe** mehr benötigt; **dieser Subventionszweck ist heute nicht mehr relevant**. Im Gegenteil: Angesichts des Ziels der Klimaneutralität werden auch in der Luftfahrt große Veränderungen

Abbildung 9: Entwicklung des Subventionsvolumens, in Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung auf Basis DLR und DIW (2025).

notwendig. Die Subventionierung fossiler Flugkraftstoffe jedoch verbilligt diese zusätzlich, reduziert damit den Innovationsdruck und hemmt die Entwicklung effizienterer Technologien oder alternativer Kraftstoffe. Die angestrebte internationale Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Fluggesellschaften führt insbesondere auf kurzen Strecken zu einer Wettbewerbsverzerrung zulasten anderer Verkehrsträger (Straße, Schiene), die Energie- bzw. Stromsteuer auf ihre Antriebsenergie entrichten (wenngleich häufig zu reduzierten Steuersätzen). Somit ist die Energiesteuerbefreiung für Flugkraftstoffe als **ineffiziente Subvention** zu werten. Eine Evaluation der Subvention im Auftrag des Bundesfinanzministeriums empfahl bereits 2009 die Abschaffung der (nationalen) Kerosinsteuerbefreiung aufgrund ihrer Umweltschädlichkeit und wettbewerbsverzerrenden Wirkung (BMF 2025a).

Klimawirkung

Der Luftverkehr zählt zu den klimaschädlichsten Verkehrsträgern. Dies liegt nicht nur an den CO₂-Emissionen, sondern auch daran, dass Emissionen in großer Flughöhe zusätzliche Klimawirkungen entfalten (Nicht-CO₂-Effekte). Die Befreiung von Kerosin von der Energiesteuer reduziert die Betriebskosten der Luftfahrt und kann dadurch niedrigere Ticketpreise sowie zusätzliche Nachfrage begünstigen. Gleichzeitig verringert sie den wirtschaftlichen Druck, Kraftstoffverbrauch und Energieintensität im Luftverkehr zu senken (UBA 2021).

Eigenen Berechnungen zufolge führt die Energiesteuerbefreiung für Kerosin zu **Mehremissionen in Höhe von 7,03 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr** bzw. 21,09 Millionen Tonnen CO₂e bei Berücksichtigung eines Radiative Forcing Index (RFI) von 3 (UBA 2019) zur Abbildung der klimaschädlichen Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs.

Die Berechnung geht von folgenden Werten und Annahmen aus: einem Anteil der Kerosinkosten an den Gesamtkosten des Luftverkehrs von 27 % (Allekotte et al. 2023), einem durchschnittlichen Kerosinpreis von 0,55 Euro je Liter im Jahr 2024 sowie einer Energiesteuer in Höhe von 65,45 ct/l. Durch die Einführung der Energiesteuer würden die Kerosinkosten somit um 119 % auf rund 1,20 Euro je Liter steigen. Bei dem angenommenen Kerosinkostenanteil von 27 % ergibt sich daraus ein Anstieg der Gesamtkosten um 32 %. Unter der Annahme, dass diese Kosten vollständig an die Endkund:innen weitergereicht werden, steigen die Ticketpreise ebenfalls um 32 %.

Für die Nachfragewirkung werden Preiselastizitäten von -0,9 im nationalen Luftverkehr und -0,76 im internationalen Luftverkehr zugrunde gelegt (Allekotte et al. 2023). Gewichtet nach den jeweiligen Verkehrsanteilen ergibt sich daraus eine Nachfrageveränderung von -24,7 %. Der Kerosinverbrauch würde entsprechend um 2,22 Millionen Tonnen sinken. Bei einem Emissionsfaktor von rund 3,16 Tonnen CO₂ je Tonne Kerosin entspricht dies einer

Treibhausgasminderung von 7,03 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2024. Da der Luftverkehr neben CO₂ auch über Nicht-CO₂-Effekte, insbesondere durch Stickoxide, Wasserdampf, Kondensstreifen und Zirkulierung zum Klimawandel beiträgt, wird ergänzend ein Radiative Forcing Index (RFI) von 3 berücksichtigt (UBA 2019). Damit erhöht sich die geschätzte Klimawirkung der Maßnahme auf 21,09 Millionen Tonnen CO₂e pro Jahr.

Verteilungswirkungen

Subventionen für den Luftverkehr wirken generell **stark regressiv**. Das gilt auch für die Steuerbefreiung für Flugkraftstoffe, die das Fliegen pauschal vergünstigt. 75 % der deutschen Bevölkerung fliegen nie oder seltener als einmal pro Jahr (BMV 2025b). Es profitieren hingegen **Vielflieger:innen** besonders stark. Diese sind vor allem in **Haushalten mit sehr hohem ökonomischen Status**⁷ zu finden (siehe Abbildung 10).

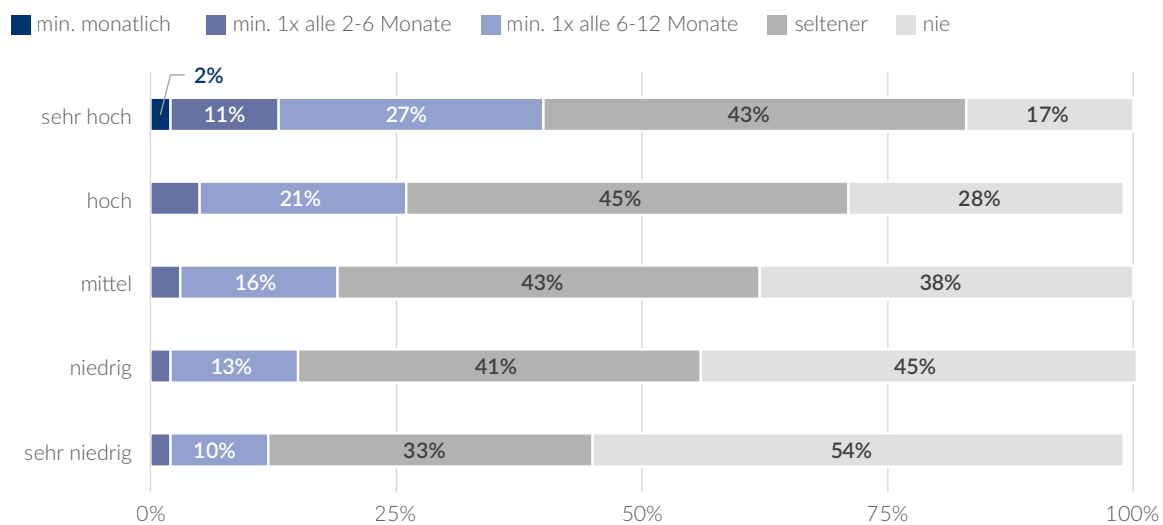
Zu berücksichtigen ist dabei, dass 38 % der Flüge von Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status **Dienst- oder Geschäftsreisen** sind (BMV 2025a). Über alle Haushalte hinweg beläuft sich dieser Wert auf 26 % (ebd.). In diesen Fällen sind es letztlich Unternehmen, die von den Subventionen profitieren.

3.4.2 Reformoption

Die Energiesteuerbefreiung des Kerosins sowohl im nationalen als auch im internationalen Luftverkehr sollte schrittweise abgeschafft werden. Aus finanzwissenschaftlicher Sicht ist eine Kerosinsteuer in verschiedener Hinsicht effizient: Sie setzt unmittelbar am Kraftstoffverbrauch an, belastet die Umweltanspruchnahme nach dem Verursacherprinzip, ist administrativ einfach zu erheben und verursacht vergleichsweise geringe Vollzugskosten. Ihre Schwäche ist allein der internationale Steuerwettbewerb, der eine abgestimmte Einführung erforderlich macht. Aufgrund verschiedener politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen für eine Reform der Kerosinbesteuerung muss daher zwischen innerstaatlichen Flügen, solchen innerhalb der EU sowie internationalen Flügen in Drittstaaten unterschieden werden. Grundsätzlich sollten aber alle Spielräume genutzt werden, um die Subvention möglichst umfassend abzubauen.

Die Reformoption sieht vor, dass die **Energiesteuerbefreiung des Kerosins für den inländischen Flugverkehr unverzüglich abgeschafft** wird. Das ist rechtlich ohne Weiteres möglich (Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages 2019) und auch aus Gründen der intermodalen Wettbewerbsgleichheit zwischen Verkehrsmitteln geboten. Der reguläre Energiesteuersatz von **65,45 ct/l** wird dann auch für Flugkraftstoffe angewendet.

Abbildung 10: Jährliche Flugzeugnutzung nach ökonomischem Status



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage BMV (2025b)

7 In der bundesweiten Verkehrsstudie Mobilität in Deutschland (MiD) leitet sich der „ökonomische Status“ aus dem Haushaltsnettoeinkommen im Verhältnis zur Haushaltsgröße ab (Äquivalenzeinkommen).

Für Flüge zwischen EU-Mitgliedstaaten ist eine einseitige Erhebung der Energiesteuer auf Flugkraftstoffe aufgrund der EU-Energiesteuerrichtlinie ausgeschlossen. Hier sollte eine **EU-weit einheitliche Regelung** angestrebt werden, um Wettbewerbsverzerrungen und Ausweichtankverhalten entgegenzuwirken. Als ein erster Schritt könnte hier ein Mindeststeuersatz eingeführt werden. Zwischenzeitlich oder alternativ besteht auch die Möglichkeit, **bilaterale Abkommen** zur Kerosinbesteuerung zwischen EU-Mitgliedstaaten abzuschließen (FÖS 2026b).

Eine **globale Besteuerung von Kerosin** ist zu empfehlen, um einheitliche Bedingungen für den internationalen Wettbewerb zu schaffen und Verlagerungseffekten entgegenzuwirken. Anders als oft angenommen steht das internationale Regelwerk des Chicagoer Abkommens dem auch nicht entgegen (Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages 2019). Bislang ist dies jedoch vor allem an fehlender internationaler Koordination und der Sorge vor Wettbewerbsnachteilen einzelner Staaten oder Standorte gescheitert.

Fiskalische Wirkung

In einer statischen Betrachtung entspricht das mögliche Steueraufkommen einer Kerosinbesteuerung dem Subventionsvolumen und beläuft sich auf **rund 7.379 Millionen Euro** im Jahr 2024. Da die Erhebung einer Kerosinsteuer jedoch intendierte Lenkungswirkungen mit sich bringt, ist mit einem Rückgang der Nachfrage um rund 24,7 % zu rechnen (vgl. Berechnungen in Kapitel 3.4.1 unter „Klimawirkung“). Unter Berücksichtigung dieser Nachfrageelastizität belaufen sich die gesamten Einnahmen einer Kerosinsteuer auf **5.559 Millionen Euro pro Jahr**.

Bei Besteuerung nur eines Teils der Flüge ist das Steueraufkommen entsprechend auch geringer. Durch die sofort umsetzbare Besteuerung von Kerosin für Inlandsflüge können – statisch betrachtet – **402 Millionen Euro jährlich** eingenommen werden, das entspricht dem vom BMF ausgewiesenen Subventionsvolumen der Steuerbefreiung für Inlandsflüge (BMF 2025a). Unter Berücksichtigung einem angenommenen Nachfragerückgangs um 28,9 % belaufen sich die fiskalischen Effekte auf **286 Millionen Euro** pro Jahr.

Die Mehreinnahmen aus einer Kerosinbesteuerung könnten zum Beispiel für eine gezielte Förderung von Sustainable Aviation Fuels oder Wasserstoff zur Dekarbonisierung des Flugverkehrs eingesetzt werden.

Klimawirkung

Die Klimawirkung der Reformoption ist analog zur in Kapitel 3.4.1 berechneten Klimawirkung der Subvention zu betrachten. Die flächendeckende Erhebung einer Kerosinsteuer führt zu einer **Emissionsminderung um jährlich 7,03 Millionen Tonnen CO₂**. Bei Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Effekte steigt diese Zahl um das Dreifache auf **21,09 Millionen Tonnen CO₂-Reduktion pro Jahr**. Durch den sofort umzusetzenden Anteil von Inlandsflügen allein lassen sich gemäß Plötz et al. (2024) jährlich 0,3 Millionen Tonnen CO₂ einsparen (ca. 0,9 bei Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Effekte).

Verteilungswirkungen

Subventionen für den Flugverkehr bringen allgemein regressive Verteilungseffekte mit sich (vgl. Kapitel 3.4.1 „Verteilungswirkungen“), dies gilt auch für die Kerosinsteuerbefreiung. Umgekehrt würden durch die Abschaffung der Subvention und der Erhebung einer Kerosinsteuer **progressive Verteilungswirkungen** entstehen (FÖS 2022d). Die Steuer würde zum weit überwiegenden Anteil vom obersten Einkommensdezil getragen, weshalb die Verteilungseffekte hier sogar stark progressiv ausfallen dürften (Thießen 2022).

3.5 Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff

Auf einen Blick	
Subvention	Der Energiesteuersatz auf Dieselkraftstoff beträgt seit dem Jahr 2003 unverändert 47,04 ct/l. Damit liegt er 28 % unter dem Steuersatz auf Benzin (65,45 ct/l), trotz des 36 % höheren Energiegehalts. Der Steuervorteil belief sich im Jahr 2024 auf 6.483 Millionen Euro – davon entfallen 3.242 bzw. 3.241 Millionen Euro auf Pkw und Lkw.
Reformbedarf	Der Steuervorteil verzerrt den Wettbewerb zwischen den Antriebstechnologien und begünstigt hohe Fahrleistungen. Diesel-Pkw profitieren, obwohl die Subvention eigentlich auf die Förderung des Güterverkehrs abzielte. Auch geht die Subvention mit negativen Verteilungswirkungen einher, weil überwiegend Unternehmen und Haushalte mit höherem Einkommen profitieren.
Reformoption	Für Diesel-Pkw wird der Energiesteuersatz über einen Zeitraum von fünf Jahren auf 75,68 ct/l angehoben, sodass er – umgerechnet auf den Energiegehalt – dem für Benzin entspricht. Gleichzeitig wird der Nachteil in der Kfz-Steuer für Diesel-Pkw aufgehoben. Lkw erhalten aufgrund der zusätzlichen Belastung durch die Lkw-Maut weiterhin den ermäßigten Steuersatz.
Wirkung der Reform	Die Reform korrigiert die Wettbewerbsverzerrung und die steuerliche Begünstigung hoher Fahrleistungen. In der Folge können sich Fahrzeugwahl, Nutzungsmuster und Investitionsentscheidungen verändern. Es werden jährlich über 1 Million Tonnen CO ₂ e eingespart und die Mehreinnahmen für den Bund belaufen sich auf rund 1 Milliarde Euro pro Jahr. Diesel-Fahrer:innen mit besonders geringer Fahrleistung werden durch die Reform entlastet, da bei ihnen der höhere Dieselsteuersatz weniger stark zu Buche schlägt als die Senkung der Kfz-Steuer.

Dieseldkraftstoff wird in Deutschland 28 % niedriger besteuert als Benzin, obwohl Diesel pro Liter 36 % mehr Energie enthält. Der geringere Energiesteuersatz für Diesel wurde in der Vergangenheit häufig mit der Förderung des gewerblichen Güterkraftverkehrs begründet. Für Pkw war die Vergünstigung nie gedacht, weshalb im Jahr 1994 eine Anhebung der Kfz-Steuer für Diesel-Pkw als Ausgleich eingeführt wurde (Bundesregierung 1993).

Der Ausgleich hat jedoch keine angemessene Höhe und korrigiert auch die klimaschädliche Anreizwirkung der Steuervergünstigung nicht (FÖS und Prognos 2023). Das führt infolge dazu, dass Diesel-Pkw im laufenden Betrieb begünstigt werden, was Kauf- und Nutzungsentscheidungen verzerrt und zu zusätzlichen CO₂-Emissionen und anderen Schadstoffemissionen führt. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Reform der Regelungen sinnvoll.

3.5.1. Wirkungsanalyse

Tabelle 16: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●○	3.242 Millionen Euro Einnahmeausfall (6.483 Millionen Euro inkl. Lkw)
Klimaschädlichkeit	●●○○	Über 1 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen (2,8 inkl. Lkw)
Klimaschaden/Euro	●○○○	Geringe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●●	Die Subventionierung von Diesel-Pkw erfüllt keinen offiziellen Subventionszweck
Verteilungswirkung	●●●○	Regressive Verteilungswirkung
Gesamt		Klimaschädliche Subvention mit sehr hohen Einnahmeausfällen und schlechter Verteilungswirkung. Einen Subventionszweck gibt es nicht, weshalb die Subvention überflüssig und ungeeignet ist.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Der Steuervorteil für Dieseldieselkraftstoff belief sich im Jahr 2024 auf **insgesamt 6.483 Millionen Euro**. Auf Diesel-Pkw entfielen davon **3.242 Millionen Euro** (ohne Berücksichtigung der Kfz-Steuer). Die Subvention ist damit seit sieben Jahren stark rückläufig (siehe Abbildung 11). Die Marktanteile von Diesel-Pkw waren seit den 1990er-Jahren stark angestiegen. Seit dem Abgasskandal Mitte der 2010er-Jahre und der zunehmenden Elektrifizierung hat sich der Trend jedoch umgekehrt – und damit auch der Diesel-Kraftstoffverbrauch bei Pkw und das Subventionsvolumen. Das Subventionsvolumen für Lkw ist trotz langfristig gesteigerter Fahrleistung von Lkw und Sattelzugmaschinen seit 2016 rückläufig (DLR und DIW 2025). Das ist unter anderem auf verbesserte spezifische Kraftstoffverbräuche zurückzuführen (UBA 2025b).

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Bereits seit 1939 wird Diesel geringer besteuert als Benzin (damals noch im Rahmen der Mineralölsteuer). Bis 1988 war der Vorteil allerdings noch relativ gering und betrug zu diesem Zeitpunkt lediglich 1,61 ct/l (siehe Abbildung 5 in FÖS und Prognos 2023: 34). Erst zu Beginn der 1990er-Jahre wurde die Steuerdifferenz substantiell ausgeweitet und beträgt seit 1994 unverändert 18,4 ct/l. Der Vorteil wurde mit der **Förderung des gewerblichen Güterkraftverkehrs** begründet.

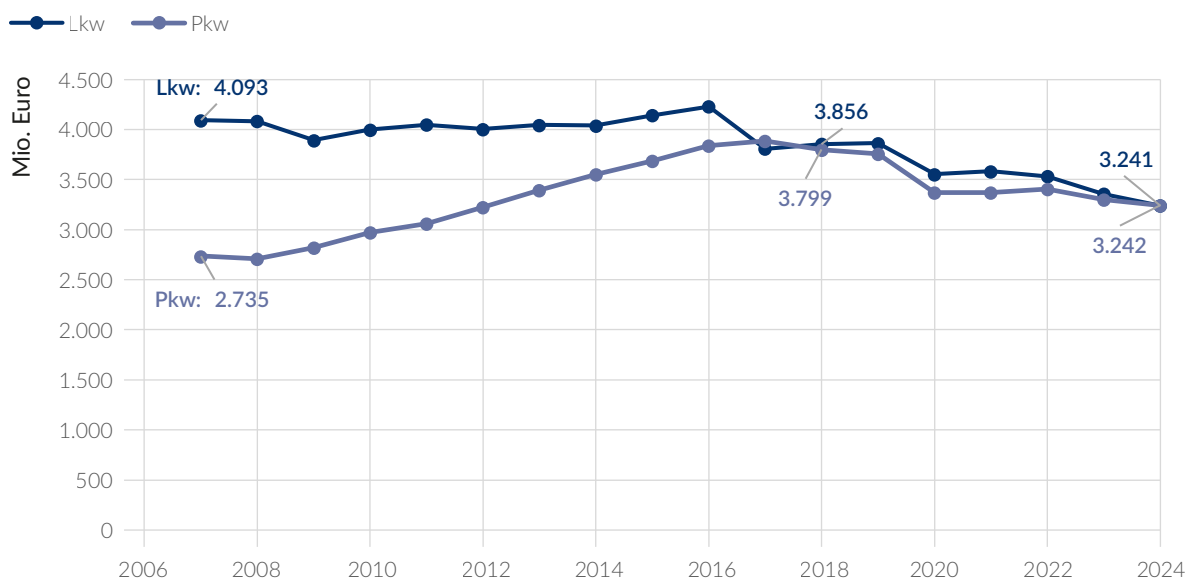
In der Zwischenzeit wurde mit der Lkw-Maut ein zusätzliches Instrument für den Straßengüterverkehr eingeführt, dessen Einnahmen die aus der Energiesteuer von Lkw-Diesel übertreffen. Aufgrund des Zusammenspiels beider Instrumente ist zu diskutieren, ob bei Lkw überhaupt noch von einer Subventionierung durch die Energiesteuer gesprochen werden kann. In der Reformoption (Kapitel 3.5.2) wird eine Erhöhung der Energiesteuer für Lkw-Diesel daher stets nur als optional angezeigt.

Für Pkw hingegen gibt es ein Instrument wie die Lkw-Maut nicht. Ohnehin war die Subvention nie für **Diesel-Pkw** gedacht, die 1994 noch deutlich weniger verbreitet waren. Deshalb wurde im gleichen Jahr eine Anhebung der Kfz-Steuer als Ausgleich eingeführt (Bundesregierung 1993). Trotz des Ausgleichs aber überwiegt der Vorteil in der Energiesteuer und beläuft sich Schätzungen zufolge auf über 1 Milliarde Euro pro Jahr (FÖS und Prognos 2023). Ein **Subventionszweck** war für Pkw also **nie gegeben** und die Subvention ist als **überflüssig** einzustufen.

Klimawirkung

Die Subvention senkt die variablen Kosten des Kraftstoffs und schafft so **Anreize für höhere Fahrleistungen** für Dieselfahrzeuge. Bei Pkw erhöht die Kfz-Steuer zwar die jährlichen Fixkosten, aber ab einer gewissen Fahrleistung überwiegt der Vorteil der Energiesteuer, sodass der klimaschädliche Anreiz bestehen

Abbildung 11: Entwicklung des Subventionsvolumens, in Mio. Euro



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung auf Basis Verkehr in Zahlen (DLR und DIW 2025).

bleibt (siehe auch Abbildung 7 in FÖS und Prognos 2023: 46). Aus gleichem Grund **verzerrt** die Subvention **Kaufentscheidungen** zugunsten von Fahrzeugen mit Dieselmotor vor allem bei hohen Fahrleistungen und schwächt den finanziellen Anreiz für den Wechsel zur Elektromobilität oder sparsameren Modellen. Als Folge erhöhter Fahrzeugkilometer und spezifischer Verbräuche führt die Subvention zu höheren THG- und Luftschadstoffemissionen sowie einer erhöhten Lärmbelastung.

Im Jahr 2024 hat die Subvention rund **2,8 Millionen Tonnen CO₂e** zusätzliche Emissionen verursacht (Plötz et al. 2024). Davon entfällt jeweils rund die Hälfte auf Pkw und Lkw (vgl. FÖS und Prognos 2023).

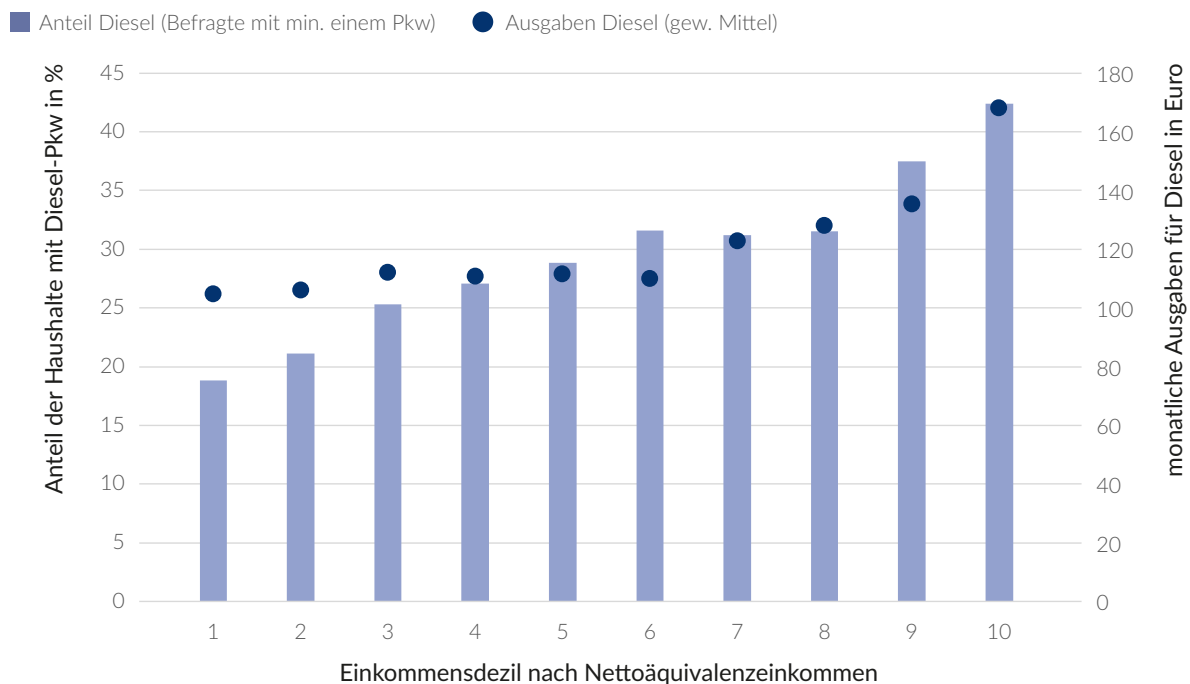
Verteilungswirkungen

Zum 1.1.2026 befanden sich in der deutschen Flotte 13,4 Millionen Pkw mit Dieselantrieb (27 % aller Pkw, vgl. KBA 2026a). Die Subventionshöhe für Pkw (3.242 Millionen Euro insgesamt) beläuft sich damit auf **jährlich 240 Euro je Fahrzeug**. Unter Berücksichtigung der erhöhten Kfz-Steuer sind es durchschnittlich etwas weniger als 100 Euro pro Jahr.

Wie sich der Bestand an Diesel-Pkw auf gewerbliche und private Halter:innen verteilt, ist aus den Daten des KBA nicht abzulesen. Der gesamte gewerbliche Pkw-Bestand beläuft sich zwar lediglich auf rund 5,7 Millionen Pkw. Der Großteil der Diesel-Pkw befindet sich also im Besitz privater Haushalte. Gewerbliche Pkw haben jedoch deutlich höhere durchschnittliche Fahrleistungen, bei denen der Energiesteuervorteil schwerer ins Gewicht fällt. Die Subventionierung je Fahrzeug dürfte bei Unternehmen daher höher ausfallen. Wie sich die gesamte Subvention auf Unternehmen und Haushalte verteilt, lässt sich aber nicht sagen.

Innerhalb der Haushalte ist von einer **regressiven Verteilungswirkung** auszugehen. Insbesondere Diesel-Pkw werden häufiger von Haushalten mit höheren Einkommen gehalten und auch stärker genutzt. Bei den untersten 10 % der Einkommensverteilung (erstes Dezil) lag der Anteil der Haushalte mit Diesel-Pkw im Jahr 2020 bei rund 19 %, im fünften Dezil bei 29 % und im obersten zehnten Dezil bei 42 % (siehe Abbildung 12). Ähnlich sieht es bei den Ausgaben für den Kraftstoff aus (rechte Achse), was auf die stärkere Nutzung rückschließen lässt: Die monatlichen Kraftstoffausgaben für Haushalte mit Diesel-Pkw liegen im Schnitt der Einkommensdezile bei 105 Euro (erstes Dezil) bis 168 Euro (zehntes Dezil).

Abbildung 12: Anteil der Haushalte mit mindestens einem Diesel-Pkw und monatlichen Ausgaben für Dieseldieselkraftstoff nach Einkommensdezilen im Jahr 2020



Quelle: FÖS und Prognos (2023)

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 2.857.591 Pkw neu zugelassen (siehe Tabelle 17). Darunter befanden sich 395.022 Diesel-Pkw und 185.037 Diesel-Hybrid-Pkw, also rund 20 % aller Neuzulassungen (NZ). Innerhalb dieser 580.059 Pkw mit Dieselantrieb wurden über 60 % von nur vier **deutschen Automobilherstellern** gebaut: Volkswagen (24 %), Mercedes (20 %), BMW (12 %) und Audi (8 %). Die Dominanz dieser Hersteller (OEM, Original Equipment Manufacturer) bei Diesel-Pkw ist deutlich überproportional zu deren Marktanteilen insgesamt. Auch ist der Dieselanteil an den individuellen Verkaufszahlen hoch. Bei Mercedes hatte fast jeder zweite verkaufte Pkw einen Dieselantrieb (45 %). Auch die anderen drei deutschen OEM liegen mit 25 % (Volkswagen), 28 % (BMW) und 24 % (Audi) über dem Durchschnitt von 20 %.

Der wettbewerbsverzerrende Steuervorteil für Dieselmotoren kommt indirekt also vor allem diesen Herstellern zugute. Mit oder ohne Steuervorteil müssen sich die Hersteller jedoch auf rückläufige Absätze von Diesel-Pkw einstellen (siehe Klimawirkung der Reformoption unten).

Im Gegensatz dazu hängen die deutschen Hersteller der Antriebswende leicht hinterher. Die Neuzulassungen an batterieelektrischen Pkw (Battery Electric Vehicles, BEV) waren im Jahr 2025 ähnlich hoch wie die der Diesel-Pkw (545.142 BEV-Neuzulassungen bzw. 19 % aller Neuwagen). Der Marktanteil der vier deutschen OEM war jedoch unterproportional. Alle vier verkauften teils deutlich weniger BEV als Diesel-Pkw.

Tabelle 17: Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 2025

Pkw-Neuzulassungen (NZ) 2025			darunter Diesel und Diesel-Hybrid			darunter BEV		
Hersteller	NZ	OEM-Marktanteil	NZ Diesel	OEM-Marktanteil	Anteil an NZ des OEM	NZ BEV	OEM-Marktanteil	Anteil an NZ des OEM
VW	560.796	20 %	138.337	24 %	25 %	102.339	19 %	18 %
Mercedes	260.415	9 %	118.178	20 %	45 %	34.719	6 %	13 %
BMW	253.712	9 %	70.875	12 %	28 %	51.878	10 %	20 %
Skoda	226.472	8 %	58.122	10 %	26 %	50.823	9 %	22 %
Audi	205.862	7 %	49.174	8 %	24 %	40.530	7 %	20 %
Fiat	54.243	2 %	32.444	6 %	60 %	12.300	2 %	23 %
Ford	108.299	4 %	36.110	6 %	33 %	20.723	4 %	19 %
Citroen	48.854	2 %	18.395	3 %	38 %	6.224	1 %	13 %
Seat	162.566	6 %	9.982	2 %	6 %	32.920	6 %	20 %
Land Rover	13.061	0 %	7.286	1 %	56 %	0	0 %	0 %
Weitere	963.311	31 %	41.156	7 %	4 %	186.497	34 %	19 %
Insgesamt	2.857.591	100 %	580.059	100 %	20 %	545.142	100 %	19 %

Quelle: KBA (2026b)

3.5.2 Reformoption

Die Reformoption sieht vor, dass die **Energiesteuersätze** von Diesel und Benzin für Pkw (optional auch Lkw⁸) sukzessive erhöht und auf Basis des Energiegehalts angeglichen werden. Dazu wird der Energiesteuersatz für Diesel von derzeit 47,04 ct/l in den Jahren bis 2030 schrittweise auf 75,68 ct/l angehoben. Gleichzeitig wird in der Kfz-Steuer die Hubraum-Komponente für Diesel-Pkw (derzeit 9,50 Euro je 100 cm³) auf das Niveau von Benzinern gesenkt (2 Euro je 100 cm³).

Während die Reform bei nominaler Betrachtung wie ein starker Anstieg wirkt, zeigt eine **inflationssbereinigte** Betrachtung (Abbildung 14), dass sie nicht einmal die reale Steuerhöhe des Jahres 2003 wiederherstellt. Seit über 13 Jahren (also seit den Reformen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform 1999 bis 2003) sind die Energiesteuersätze für Benzin und Diesel mittlerweile unverändert. Der Verbraucherpreisindex ist indes um fast 80 % gestiegen. Die Steuer hat entsprechend an realem Wert und Lenkungswirkung verloren.

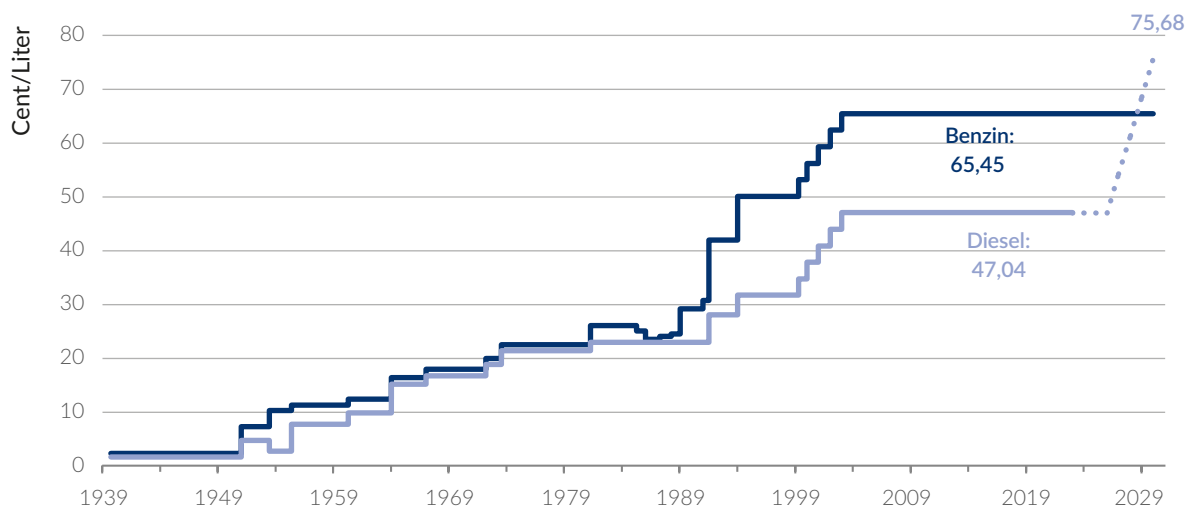
Die Mehreinnahmen könnten für die **Finanzierung der Förderung der Elektromobilität** genutzt werden,

um den Herstellern und Zulieferern die Antriebswende zu erleichtern. Deutsche Hersteller hängen weiterhin überdurchschnittlich stark am Diesel-Pkw (siehe Tabelle 17) und stehen einer Reform der Energiesteuer meist kritisch gegenüber – mit Ausnahme von Volkswagen, deren Vorstände mehrfach öffentlich das Ende der Diesel-Subvention gefordert haben.⁹ Die Förderung der Elektromobilität sollte sich dabei auf BEV beschränken und Hybrid-Fahrzeuge ausschließen. Zu Stärkung der deutschen und europäischen Hersteller könnten „Buy European“-Kriterien in Erwägung gezogen werden.

Fiskalische Wirkung

Die Mehreinnahmen aus der Energiesteuer auf Diesel (Pkw) belaufen sich auf bis zu **2,8 Milliarden Euro**, während die Absenkung der Kfz-Steuer Mindereinnahmen von **1,5 bis 2 Milliarden Euro** zur Folge hat (FÖS und Prognos 2023). Aufgrund des ohnehin rückläufigen Trends bei Diesel-Pkw sinken mit der Zeit die Energiesteuereinnahmen, aber auch die Mindereinnahmen aus der Kfz-Steuer verlieren an Relevanz. Der fiskalische Gesamteffekt der Reform ist daher noch vor dem Jahr 2030 am größten (1,1 Milliarden Euro) und nimmt danach ab.

Abbildung 13: Steuersätze (ct/l, nominal) für Benzin und Diesel seit 1939; Reformschritte 2027–2030

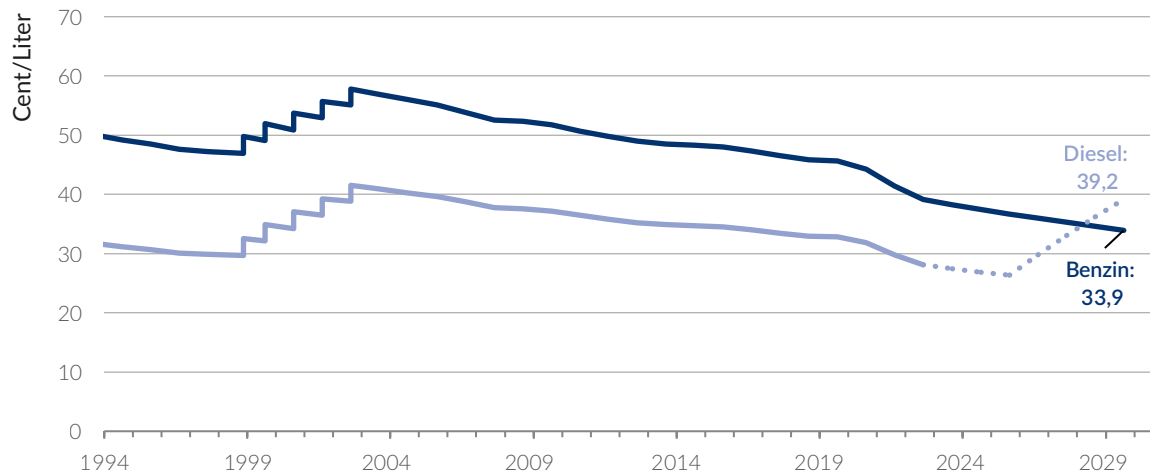


Quelle: eigene Darstellung auf Basis § 2 Abs. 1 EnergieStG und BMF (2014).

8 Siehe dazu beispielsweise die Diskussion in FÖS und Prognos (2023: 45).

9 Vgl. z. B. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/subventionen-fuer-diesel-das-steckt-hinter-den-forderungen-von-vw-chef-mueller-a-1182815.html> und <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/herbert-diess-liebt-elektroautos-verabschiedet-euch-von-diesel-subventionen/100118407.html>

Abbildung 14: Steuersätze (ct/l, real in Preisen von 1994) für Benzin und Diesel



Quelle: eigene Darstellung auf Basis § 2 Abs. 1 EnergieStG und BMF (2014); inflationsbereinigt mit dem deutschen Verbraucherpreisindex.

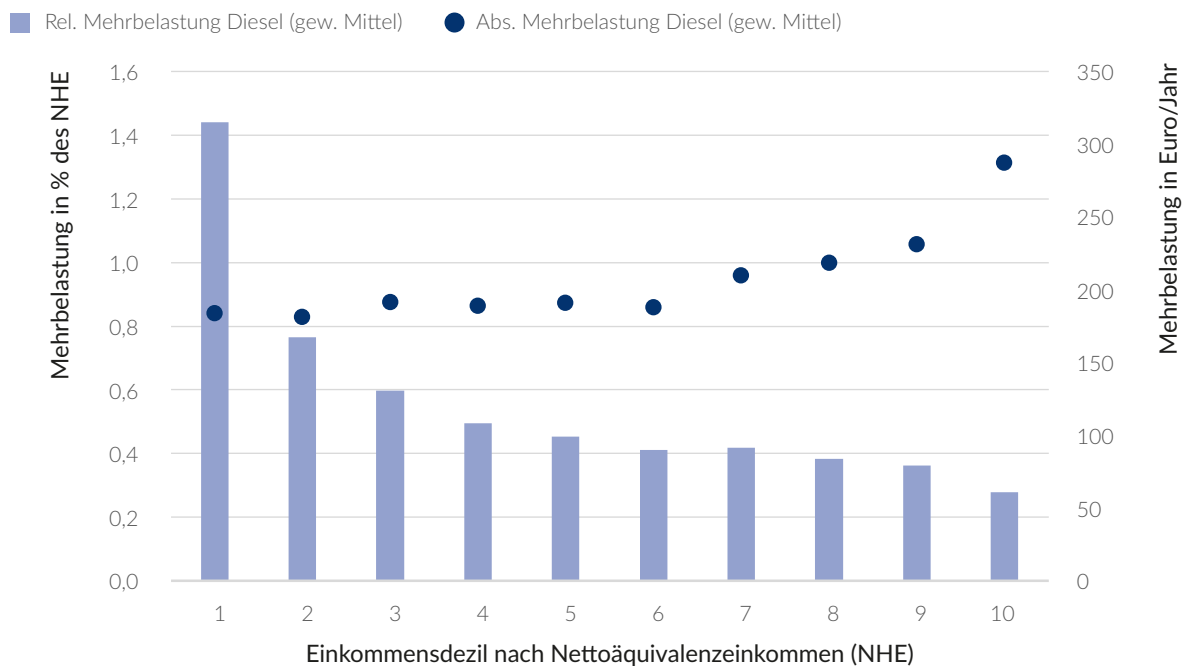
Klimawirkung

Eine energieäquivalente Besteuerung des Diesels würde die Emissionen des Straßenverkehrs (nur Pkw) um rund **1,3 Millionen Tonnen CO₂e im Jahr 2030** reduzieren (FÖS und Prognos 2023). Der Effekt geht dabei in ähnlicher Höhe auf eine **Reduktion der Fahrleistung** und einen **beschleunigten Antriebswechsel**

zurück. Im Szenario mit Reform der Energiesteuer liegen die Neuzulassungen von Diesel-Pkw im Zeitraum 2026 bis 2030 aber weniger als 15.000 Stück unter dem Baseline-Szenario, da bereits in der Baseline von einem starken Rückgang ausgegangen wird.

Die optionale Erhöhung für Lkw würde weitere 1,2 Millionen Tonnen CO₂e einsparen (a. a. O.).

Abbildung 15: Verteilungswirkung der Reformoption bei Haushalten mit Diesel-Pkw im Jahr 2030 (ohne Berücksichtigung der Einsparungen aus der Senkung der Kfz-Steuer)



Quelle: FÖS und Prognos (2023)

Verteilungswirkungen

Die jährlichen Mehrausgaben bei der Energiesteuer für Haushalte mit Diesel-Pkw liegen im Schnitt der Einkommensdezile bei 184 Euro (erstes Dezil) bis 287 Euro (zehntes Dezil); gleichzeitig sinken die jährlichen Kfz-Steuer Ausgaben um durchschnittlich 160 Euro (FÖS und Prognos 2023). Die effektive Mehrbelastung liegt damit bei 24 bis 127 Euro pro Jahr. Für Haushalte mit besonders geringen Fahrleistungen kann sich sogar eine Entlastung einstellen. Die Reform wirkt mit Blick auf die absoluten Werte also **stark progressiv**. Relativ zum Einkommen ist die Mehrbelastung im ersten Dezil dennoch am höchsten und fällt mit dem Einkommen (a. a. O.).

Die Reform führt wie beschrieben sowohl zu einer Reduktion der Fahrleistung als auch zu einem beschleunigten Antriebswechsel von Diesel-Pkw zu BEV. Der Rückgang der Diesel-Neuzulassungen durch die Reform gegenüber dem Baseline-Szenario ist jedoch wenig relevant (siehe voranstehende „Klimawirkung“). Er fällt gegenüber den gesamten Zulassungszahlen und dem generellen Negativtrend bei Diesel-Pkw kaum ins Gewicht. Auch ohne Reform stehen **Automobilhersteller und Zulieferer** vor den Herausforderungen der Antriebswende. Aktuell profitieren deutsche Hersteller von den steigenden BEV-Neuzulassungen leicht unterdurchschnittlich. Ihre Marktanteile bei Diesel-Pkw waren im Jahr 2025 immer noch höher als bei BEV (Tabelle 17). Sie stehen mit oder ohne Reform unter Handlungsdruck.

3.6 Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen

Auf einen Blick	
Subvention	Die private Nutzung eines Dienstwagens wird in der Regel pauschal mit monatlich 1 % des Bruttolistenpreises als geldwerter Vorteil versteuert. Da diese Pauschale den tatsächlichen privaten Nutzungsvorteil häufig unterschätzt, entsteht ein steuerlicher Vorteil gegenüber privat angeschafften Pkw. Das Subventionsvolumen wird auf mindestens 4,9 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt.
Reformbedarf	Die pauschale Dienstwagenbesteuerung begünstigt hohe Fahrleistungen, häufige Neuzugängenanschaffungen und überdurchschnittlich teure bzw. emissionsintensive Fahrzeuge. Sie wirkt zudem regressiv, weil Dienstwagen mit privater Nutzung vor allem in hohen Einkommensgruppen verbreitet sind.
Reformoption	Für Verbrenner und Plug-in-Hybride (PHEV) wird der pauschale Ansatz von 1 auf 2 % des Bruttolistenpreises pro Monat angehoben. Für batterieelektrische Fahrzeuge bleibt die reduzierte Besteuerung zunächst bestehen, sollte aber befristet und mit dem Markthochlauf schrittweise zurückgeführt werden.
Wirkung der Reform	Die Reform baut eine klimaschädliche und verteilungspolitisch problematische Steuervergünstigung ab, erhöht die Steuereinnahmen und verbessert den relativen Kostenvorteil elektrischer Dienstwagen. Modellierungen zeigen Mehreinnahmen von mindestens 4,9 Milliarden Euro pro Jahr und zusätzliche CO ₂ -Minderungen; je nach berücksichtigten Wirkmechanismen liegen diese zwischen rund 0,2 und 1,7 Millionen Tonnen CO ₂ e im Jahr 2030.

Die Privatnutzung eines Firmenwagens stellt eine Sachleistung bzw. einen geldwerten Vorteil dar und muss zusätzlich zum Arbeitslohn als Einkommen versteuert werden. Die dienstliche Nutzung, etwa für Kundentermine oder Dienstfahrten, ist dagegen nicht einkommensteuerpflichtig. Für die Ermittlung des geldwerten Vorteils gibt es zwei Verfahren: die individuelle Fahrtenbuchmethode und die pauschale 1 %-Regel. In der Praxis wird überwiegend die pauschale Methode genutzt.

Bei der 1 %-Regel wird monatlich 1 % des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs als geldwerter Vorteil angesetzt. Zusätzlich werden für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte monatlich 0,03 % des Bruttolistenpreises je Kilometer einfacher Entfernung versteuert. Für elektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) gelten reduzierte Ansätze. Emissionsfreie Fahrzeuge bis zu 100.000 Euro Bruttolistenpreis werden mit 0,25 % besteuert; für teurere BEV und für Plug-in-Hybride werden 0,5 % angesetzt.

Die Bundesregierung führt im Subventionsbericht nur die Begünstigung von Elektro- und Hybridfahrzeugen als Steuervergünstigung. Die pauschale 1 %-Regel insgesamt wird dagegen nicht als Subvention ausgewiesen. Umweltbundesamt (UBA 2021) und weitere

Studien bewerten die Regelung hingegen als umweltschädliche Subvention, weil der pauschale Ansatz den tatsächlichen Nutzungsvorteil im Durchschnitt unterschätzt und dadurch private Pkw-Nutzung über Dienstwagen steuerlich begünstigt wird.

3.6.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 18: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●○	Das Subventionsvolumen der pauschalen Unterbesteuerung wird auf mindestens 4,9 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. Einige Studien gehen von rund 6 Milliarden Euro aus.
Klimaschädlichkeit	●●●○	1,7 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen
Klimaschaden/Euro	●○○○	Geringe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●○	Die Pauschalbesteuerung dient vor allem der Steuervereinfachung. Dieses Ziel kann aber erreicht werden, ohne dass substanzielle Mindereinnahmen und klimaschädliche Anreize entstehen.
Verteilungswirkung	●●●●	Dienstwagen mit Privatnutzung sind stark auf hohe Einkommen konzentriert. Die Subvention wirkt daher regressiv.
Gesamt		Klimaschädliche Steuervergünstigung mit hohem fiskalischem Volumen und stark regressiver Verteilungswirkung. Der Vereinfachungszweck rechtfertigt nicht die heutige Höhe der steuerlichen Begünstigung.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Das fiskalische Volumen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung hängt stark von der gewählten Abgrenzung und Berechnungsmethodik ab. Die Bundesregierung weist im Subventionsbericht (BMF 2025a) nur die reduzierte Besteuerung von Elektro- und Hybridfahrzeugen als Steuervergünstigung aus (1.275 Millionen Euro im Jahr 2024). Die steuerliche Begünstigung durch die 1 %-Regel insgesamt wird dort nicht als Subvention erfasst.

Aus umweltökonomischer Perspektive ist jedoch die pauschale Unterbewertung der privaten Nutzung maßgeblich. Wird der tatsächliche Vorteil der Dienstwagengestellung und Nutzung zugrunde gelegt, liegt das Subventionsvolumen laut aktuellster Schätzung bei mindestens 4,9 Milliarden Euro im Jahr 2025 (FiFo Köln 2026) – laut Autor:innen der Studie eine konservative Untergrenze. Ältere Schätzungen gehen von

rund 6 Milliarden Euro pro Jahr aus (ERM 2024; FÖS und Prognos 2023; Plötz et al. 2024). Im letzten Subventionsbericht des Umweltbundesamts (UBA 2021) wurde die Subvention noch mit 3,1 Milliarden Euro ausgewiesen. Damit zählt die pauschale Dienstwagenbesteuerung zu den fiskalisch bedeutenden umweltschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich.

Die Entwicklung des Subventionsvolumens wird wesentlich durch drei Faktoren bestimmt: die Zahl der privat nutzbaren Dienstwagen, deren durchschnittlichen Bruttolistenpreis sowie den Anteil elektrischer Fahrzeuge (BEV). Mit steigendem BEV-Anteil sinkt das Aufkommen aus der Dienstwagenbesteuerung zunächst weiter, weil elektrische Dienstwagen derzeit deutlich niedriger besteuert werden. Ohne eine Befristung dieser Begünstigung besteht daher das Risiko, dass sich die steuerliche Förderung elektrischer Dienstwagen über den Markthochlauf hinaus verfestigt.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Die pauschale 1 %-Regel wurde vor allem als Steuervereinfachung eingeführt. Sie reduziert den administrativen Aufwand für Steuerpflichtige, Arbeitgeber und Finanzverwaltung, weil nicht jede private und dienstliche Fahrt einzeln dokumentiert werden muss. Dieser Zweck bleibt grundsätzlich legitim. Eine Pauschale kann sinnvoll sein, wenn sie den durchschnittlichen geldwerten Vorteil näherungsweise sachgerecht abbildet.

Problematisch ist jedoch nicht die Pauschalierung an sich, sondern die Höhe des pauschalen Ansatzes. Die 1 %-Regel basiert auf der Annahme, dass der private Nutzungsanteil eines Dienstwagens bei etwa 20 bis 25 % liegt (Kahler et al. 2021). Die empirische Grundlage dieser Annahme ist unklar. Die Daten aus dem Deutschen Mobilitätspanel sprechen dafür, dass der private Anteil im Durchschnitt eher bei 80 % liegen könnte (FÖS und Prognos 2023: 27). Eine neuere Auswertung der Daten des MiD 2023 (Mobilität in Deutschland) kommt zum ähnlichen Ergebnis, dass lediglich 21,9 % der Fahrten dienstlich sind (FiFo Köln 2026).

Damit erfüllt die 1 %-Regel ihren Vereinfachungszweck nur unzureichend: Sie vereinfacht zwar die Besteuerung, führt aber gleichzeitig zu einer strukturellen und signifikanten Unterbesteuerung (FiFo Köln 2026). Eine Reform muss den Vereinfachungsvorteil daher nicht aufgeben. Sie sollte den Pauschalsatz lediglich so anpassen, dass der durchschnittliche private Nutzungsvorteil realistischer abgebildet wird. Auch sind Differenzierungen innerhalb einer Pauschalbesteuerung durchaus möglich, die den administrativen Aufwand nicht erhöhen und trotzdem zu einer verbesserten Lenkungswirkung führen (siehe Reformoption in Kapitel 4.6.2).

Inoffiziell wird die Dienstwagenbesteuerung auch industriepolitisch begründet, weil der Dienstwagenmarkt für deutsche Hersteller eine hohe Bedeutung hat und die Dienstwagenbesteuerung deren Absatz erleichtert.¹⁰ Für diesen Subventionszweck wären andere Instrumente jedoch geeigneter, die zielgenauer wirken und vor allem transparenter sind.

Klimawirkung

Die pauschale Dienstwagenbesteuerung setzt mehrere klimaschädliche Anreize. Erstens wirkt sie bei privater Nutzung wie eine **Flatrate**. Für zusätzliche private Fahrten entstehen den Nutzer:innen keine zusätzlichen Kosten. Dieser Effekt ist besonders stark, wenn Arbeitgeber zusätzlich Kraftstoffkosten übernehmen oder Tankkarten bereitstellen. Dann entfällt der finanzielle Anreiz, **Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch** zu reduzieren, nahezu vollständig.

Zweitens benachteiligt die 1 %-Regel längere Haltedauern und Gebrauchtwagen. Da die Pauschale am Bruttolistenpreis und nicht am tatsächlichen Zeitwert des Fahrzeugs ansetzt, bleibt die steuerliche Bemessungsgrundlage auch bei älteren Fahrzeugen unverändert. Dienstwagen sind daher vor allem bei kurzen Haltedauern attraktiv. Das begünstigt **häufige Neuwagenanschaffungen** und trägt dazu bei, dass der Dienstwagenmarkt stark auf Neufahrzeuge ausgerichtet ist.

Drittens begünstigt die Regelung **teurere Fahrzeuge**. Da Dienstwagen häufig als Teil der Vergütung wahrgenommen werden und die privaten Nutzungskosten steuerlich pauschaliert sind, fällt der Kostendisziplinierungseffekt geringer aus als beim privaten Fahrzeugkauf. Empirisch zeigt sich, dass Dienstwagen im Durchschnitt deutlich teurer sind als privat angeschaffte Pkw (Agora Verkehrswende 2022). Höhere Fahrzeugpreise korrelieren häufig mit größeren Fahrzeugen, höherer Motorleistung und höheren CO₂-Emissionen.

Die Klimawirkung der aktuellen Dienstwagenbesteuerung wird in vorliegenden Studien nicht direkt berechnet. Stattdessen wird ermittelt, wie sich die Emissionen in einem konterfaktischen Szenario mit reformierter Besteuerung verändern würden. Die Emissionen sind unter den aktuellen Rahmenbedingungen demnach **0,2 bis 1,4 Millionen Tonnen CO₂e** höher als in Szenarien mit Reform (FÖS und Prognos 2023; Plötz et al. 2024). FiFo Köln (2026) ermitteln, dass allein durch private Dienstwagenfahrten zusätzliche Emissionen in Höhe von 1,68 Millionen Tonnen CO₂ verursacht werden.

Der Steuervorteil für Elektro- und **Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge** (BEV und PHEV) wird in der

10 Ehemaliger Verkehrsminister Volker Wissing auf dem Tagesspiegel Future Mobility Summit 2022 (<https://www.youtube.com/watch?v=55MgTKX7bBE>).

Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) in den Indikatorenbereichen Luftbelastung, Ressourcenschonung, erneuerbare Energien und Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimapositiv bewertet. Gemäß Plötz et al. (2024) mindert der Steuervorteil die THG-Emissionen im Jahr 2030 um **1,9 Millionen Tonnen CO₂e**. Die Minderung ist dabei aber überwiegend auf den Beitrag der BEV zurückzuführen, während PHEV im Realbetrieb deutlich höhere CO₂-Werte aufweisen als von den Herstellern angegeben (Plötz et al. 2026).

Verteilungswirkungen

Die Verteilungswirkung der Subvention ist **stark regressiv**, da Dienstwagen mit Privatnutzung in der Bevölkerung generell wenig verbreitet und vor allem in den obersten Einkommen zu finden sind. Nach den Ergebnissen des SOEP (Sozio-oekonomisches Panel, SOEP-Core v37) steht 3,2 % der befragten Personen bzw. 4,2 % der Haushalte ein Dienstwagen zur Privatnutzung zur Verfügung (FÖS und Prognos 2023). Der Anteil nimmt **mit dem Einkommen** zu und steigt vor allem bei den obersten 3 % stark an. Bei den untersten 10 % (Einkommensperzentile 1 bis 10) haben 0,1 % einen Dienstwagen. Bei den obersten 10 % sind es 17,7 %, wobei die **Top-3-%** mit 27 bis 31 % den Schnitt nach oben ziehen.

Gemäß diesen Zahlen hält die **gesamte untere Einkommenshälfte lediglich 10 %** der Dienstwagen. Die obersten 10 % halten 42 %, die Top-3-% allein 21 %. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich das Subventionsvolumen in ähnlichen Anteilen auf die Einkommensgruppen verteilt – also stark überproportional auf die obersten Einkommen. Tendenziell ist die

negative Verteilungswirkung sogar noch stärker, da die Subventionshöhe mit dem Fahrzeugpreis steigt und höhere Einkommen mit höheren Preisen der Dienstfahrzeuge korrelieren.

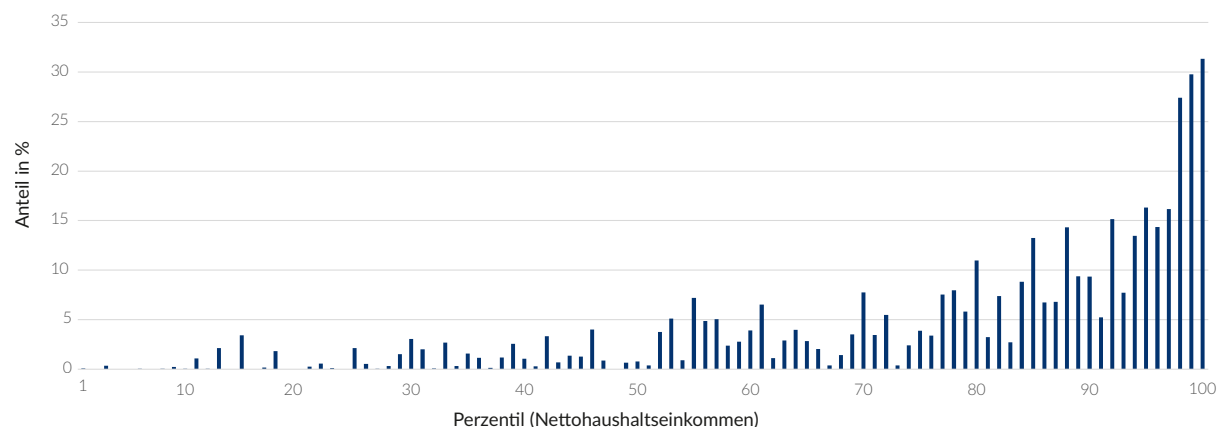
3.6.2 Reformoption

Die Reformoption sieht vor, die pauschale Besteuerung für Verbrenner und Plug-in-Hybride von monatlich 1 % auf **2 % des Bruttolistenpreises** anzuheben. Der Arbeitsweg wird weiterhin mit 0,03 % des Bruttolistenpreises je Kilometer einfacher Entfernung besteuert. Die Fahrtenbuchmethode bleibt als Alternative bestehen. Für batterieelektrische Fahrzeuge bleibt die reduzierte Besteuerung zunächst erhalten und läuft planmäßig Ende 2029 aus. Diese Befristung entspricht den subventionspolitischen Leitlinien des BMF und würde bedeuten, dass die Förderung von Elektrofahrzeugen sowohl bei privaten Pkw als auch bei privat genutzten Dienstwagen Ende dieses Jahrzehnts ausläuft.

Plug-in-Hybride (PHEV) sollten nicht länger begünstigt werden. Im Durchschnitt liegt der Realverbrauch 300 % über den Herstellerangaben (Plötz et al. 2026). Zudem ist gerade bei Dienstwagen der elektrische Fahranteil häufig besonders niedrig und die CO₂-Emissionen damit noch höher (Fraunhofer ISI und ICCT 2022). Die Begünstigung von PHEV ist daher klimapolitisch nicht zu rechtfertigen und sollte beendet werden.

Die Reformoption orientiert sich an **internationalen Beispielen**, die auf pragmatische Weise einen deutlichen Anreiz zur Elektrifizierung setzen, ohne dass dabei Mindereinnahmen für den Staat entstehen. In den

Abbildung 16: Verteilung von Dienstwagen nach Einkommensperzentilen (in %)



Quelle: FÖS und Prognos (2023)

Niederlanden beispielsweise wird der geldwerte Vorteil für BEV mit 1 % monatlich berechnet (ACEA 2022); für alle Verbrenner und Hybride sind es 1,83 %. In Luxemburg werden privat genutzte Dienstwagen mit Verbrennungsmotor und Hybride pauschal mit 2 % besteuert, E-Autos mit 1 % (bei einem Verbrauch unter 18 kWh/100 km; 1,2 % bei über 18 kWh/100 km, vgl. ALD Automotive o. J.).

Zusätzliche Differenzierungen innerhalb der Pauschalbesteuerung sind möglich (FÖS und Prognos 2023), etwa nach CO₂-Wert des Fahrzeugs (siehe Großbritannien), Fahrzeugpreis, Fahrzeugalter (siehe Belgien) oder Jahresfahrleistung. Solche Varianten könnten die Zielgenauigkeit erhöhen, ohne den administrativen Aufwand substantiell zu steigern.

Fiskalische Wirkung

Die Reform führt zu erheblichen **Mehreinnahmen** und trägt damit zum Subventionsabbau bei. In der Modellierung von FÖS und Prognos (2023) belaufen sich die Mehreinnahmen gegenüber der Baseline im Zeitraum 2024 bis 2030 auf durchschnittlich **5,7 Milliarden Euro pro Jahr**. Die geschätzten Mehreinnahmen liegen über dem Wert von 4,9 Milliarden Euro, der in FiFo Köln (2026) als Subventionsvolumen für das Jahr 2025 ausgewiesen wird. Der Unterschied ist zum einen auf die Unterschiede in der methodischen Herangehensweise und die unterschiedlichen Betrachtungszeiträume zurückzuführen. Zum anderen nennen die Autor:innen die 4,9 Milliarden Euro als konservativen Mindestwert ihrer Schätzung.

Die Mehreinnahmen entstehen vor allem durch die höhere Besteuerung von Dienstwagen mit Verbrennungsmotor und PHEV. Mit zunehmendem Anteil elektrischer Dienstwagen sinkt das fiskalische Aufkommen mittelfristig wieder, weil BEV weiterhin begünstigt werden. Läuft die BEV-Begünstigung nach 2030 aus, steigen die Einnahmen entsprechend wieder an.

Fiskalisch wäre die Reform damit mehrfach relevant: Sie reduziert eine bestehende Steuervergünstigung für Verbrenner, leitet das Ende der Subventionierung von E-Autos ein und schafft fiskalische Spielräume für

zielgenauere Maßnahmen. Die zusätzlichen Mittel könnten beispielsweise für die Gegenfinanzierung der einkommensabhängigen Kaufprämie für E-Autos oder die Förderung der Ladeinfrastruktur verwendet werden. Darüber hinaus wären zusätzliche Programme zur zielgenaueren Förderung der Elektrifizierung gewerblicher Flotten denkbar.

Klimawirkung

Die Reform wirkt über drei Kanäle: Sie reduziert die Attraktivität verbrennungsmotorischer Dienstwagen, stärkt den relativen Vorteil elektrischer Fahrzeuge und schwächt den Flatrate-Anreiz für emissionsintensive private Nutzung.

Die Reform verbessert die relativen Kosten emissionsfreier Dienstwagen gegenüber Verbrennern und PHEV und verändert dadurch **Kaufentscheidungen** von Unternehmen bzw. die Fahrzeugwahl ihrer Angestellten. In der Modellierung von FÖS und Prognos (2023) werden bis 2030 rund 155.000 zusätzliche BEV-Dienstwagen gegenüber der Baseline zugelassen, was eine THG-Minderung in Höhe von 0,17 Millionen Tonnen CO₂e im Jahr 2030 zur Folge hat. Dieser Wert bildet im Modell ausschließlich den Wechsel der Antriebsarten ab und ist als Untergrenze zu verstehen, weil weitere mögliche Effekte – etwa geringere **Fahrleistungen**, kleinere **Fahrzeugsegmente** oder ein **Verzicht auf den Dienstwagen** – nicht berücksichtigt werden. Plötz et al. (2024) schätzen für eine Anhebung der pauschalen Besteuerung von 1 auf 2 % eine THG-Minderung von **1,38 Millionen Tonnen CO₂e im Jahr 2030**.

Verteilungswirkungen

Die Anpassung der Besteuerung der privaten Dienstwagennutzung wirkt **progressiv**. Sie belastet überwiegend Haushalte mit hohem Einkommen, weil diese Dienstwagen deutlich häufiger nutzen und tendenziell höherpreisige Fahrzeuge fahren. Haushalte in unteren Einkommensgruppen sind kaum betroffen, weil sie nur in sehr seltenen Fällen Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekommen. Siehe dazu auch den Abschnitt zur Verteilungswirkung in der Wirkungsanalyse (Kapitel 3.6.1).

3.7 Förderung von Regionalflughäfen

Auf einen Blick	
Subvention	Die Förderung von Regionalflughäfen sollte – wie in der EU-Beihilferichtlinie LL 2014/C 99/03 vorgesehen – eingestellt und nur noch unter den dort genannten Bedingungen genehmigt werden. Im Jahr 2024 belief sich die Förderung in Form von Verlustübernahmeverträgen, Betriebskosten- und Investitionszuschüssen auf mindestens 98,3 Millionen Euro.
Reformbedarf	Die Subventionen halten ein System aus Regionalflughäfen aufrecht, das wirtschaftlich nicht nachhaltig und verkehrlich nicht bedarfsgerecht ist. Zudem fördert die Subventionierung den besonders klimaschädlichen Luftverkehr und hat eine besonders regressive Verteilungswirkung, da insbesondere einkommensstarke Haushalte und Unternehmen profitieren.
Reformoption	In den Leitlinien der EU (LL 2014/C 99/03) aus dem Jahr 2014 war ein Ende der Subventionen nach einer Übergangsfrist von zehn Jahren vorgesehen, die aufgrund der COVID-19-Pandemie und der Energiekrise infolge des Angriffskriegs Russlands bis zum 4.4.2027 verlängert wurde. Nach Ablauf der Frist sollten Beihilfen planmäßig beendet werden.
Wirkung der Reform	Die Reform entlastet öffentliche Haushalte und hat eine verursachergerechtere Kostenanlastung zur Folge. Es ist davon auszugehen, dass einige Flughäfen den Betrieb einstellen müssten. Ein Ende der Förderung würde Überkapazitäten abbauen, Flugbewegungen reduzieren und damit THG-Emissionen einsparen.

Die meisten Regionalflughäfen in Deutschland sind defizitär und auf Subventionen der öffentlichen Hand angewiesen. In Form von **Verlustübernahmeverträgen, Betriebskosten- und Investitionszuschüssen** finanzieren die überwiegend öffentlichen Inhaber (meist Land, Kreis, Stadt, Kommune) die jährlichen Defizite der Flughafenbetreiber, den laufenden Betrieb und den Bau und Ausbau der Regionalflughäfen. Weitere indirekte Subventionen umfassen Garantien und Bürgschaften, Kreditvergaben aus öffentlichen Mitteln, Rangrücktrittserklärungen oder die Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflughäfen.

Die EU-Leitlinien 2014/C 99/03¹¹ legen den Rechtsrahmen für staatliche Beihilfen im Luftverkehrssektor fest, um einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt zu gewährleisten und gleichzeitig die regionale Mobilität zu unterstützen. Grundsätzlich sollen Flughäfen demnach ohne öffentliche Subventionierung auskommen und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell aufweisen. Für das Ende der Beihilfen war eine zehnjährige Übergangsfrist bis 2024 vorgesehen, die aufgrund der COVID-19-Pandemie und der Energiekrise infolge des Angriffskriegs Russlands bis zum 4.4.2027 verlängert wurde. Im ersten Halbjahr 2026 hat die EU-Kommission einen Entwurf¹² für überarbeitete Beihilfевorschriften veröffentlicht.

11 vgl. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0404\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014XC0404(01))

12 vgl. https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2026-air-transport-guidelines_en

3.7.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 19: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●○○○	Mindestens 98,3 Millionen Euro an Betriebs- und Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen
Klimaschädlichkeit	●○○○	Rund 0,1 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche Emissionen inkl. Nicht-CO ₂ -Effekte
Klimaschaden/Euro	●●●○	Hohe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●○	Der Subventionszweck wird in vielen Fällen verfehlt und die Förderung hat eine Fehlallokation von Ressourcen zur Folge
Verteilungswirkung	●●●●	Regressive Verteilungswirkung; wenige, eher einkommensstarke Haushalte und Unternehmen profitieren
Gesamt		Klimaschädliche Subvention mit in Summe geringen Ausgaben (die einzelne Kreise, Städte, Kommunen aber hoch belasten können) und regressiver Verteilungswirkung. Der Subventionszweck wird in vielen Fällen verfehlt.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Die Subventionierung der 22 betrachteten Regionalflughäfen in Deutschland betrug im Jahr 2024 **mindestens 98,3 Millionen Euro** (siehe Tabelle 20), darunter 60,8 Millionen Euro Verlustübernahmen, 14,4 Millionen Euro Betriebskostenzuschüsse und 23,2 Millionen Euro Investitionszuschüsse. Weitere indirekte Subventionen wie Garantien und Bürgschaften, Rangrücktrittserklärungen etc. wurden nicht berücksichtigt. Auch kann es aufgrund der unterschiedlichen Qualität der Jahresabschlüsse sein, dass nicht alle Zuschüsse identifiziert werden konnten.

Gegenüber der letzten Erhebung für das Jahr 2018 (77,5 Millionen Euro) ist das **Subventionsvolumen deutlich um über 25 % gestiegen**. Grund hierfür sind unter anderem stark gestiegene Verluste bei den Betreibern der Flughäfen Leipzig/Halle, Dresden und Saarbrücken sowie Investitionszuschüsse für den Flughafen Bremen. Für die Jahre 2019 bis 2023 wurden im Rahmen der Studie keine Daten erhoben. Für die wirtschaftlich schwierigen Pandemiejahre dürften die Verlustübernahmen und Betriebskostenzuschüsse noch höher ausgefallen sein (worauf einzelne Stichproben hindeuten).

Fast alle Regionalflughäfen sind dauerhaft defizitär (Deutsche Bank Research 2015; DSI 2020; FÖS 2017b; 2020a) und auf jährliche Subventionen

angewiesen. 15 der 22 in Tabelle 20 betrachteten Flughäfen (68 %) wiesen ohne Betriebskostenzuschüsse oder Verlustübernahmen einen negativen Jahresabschluss 2024 auf. Europaweit konnten 46 % der Flughäfen ihre Kosten nicht selbst decken (European Commission et al. 2026).

An den 22 betrachteten Flughäfen wurden im Jahr 2024 gut 20 Millionen Passagier:innen gezählt (siehe Tabelle 20). Die Subventionshöhe belief sich somit auf **4,87 Euro je Passagier:in**. Die Unterschiede zwischen den Flughäfen sind jedoch groß. Am Flughafen **Braunschweig-Wolfsburg** belief sich die Subvention beispielsweise auf **52,48 Euro je Passagier:in**. Die Kennzahl je Passagier:in greift in diesem Fall jedoch zu kurz, da Linienflüge nicht Kerngeschäft des Flughafens sind. Laut Jahresabschluss der Betreiber sind es neben dem Geschäftsreiseverkehr zunehmend Privatjet- und Charterflüge sowie die Nutzung durch Forschung und regionale Wirtschaft (z. B. durch die Volkswagen Air-Service GmbH), die sich aber nicht in Passagierzahlen niederschlagen. Die Subventionierung kommt damit vor allem Unternehmen zugute und sollte auf weitere Profiteure neben den kommerziell beförderten Fluggästen umgerechnet werden.

Ähnlich verhält es sich am Flughafen **Kassel-Calden** (82.953 Passagier:innen im Jahr 2024). Der Flughafen verzeichnete im Zeitraum 2014 bis 2024 jährliche Defizite in Höhe von 5 bis 8 Millionen Euro (in Summe

Tabelle 20: Übersicht der 22 Regionalflughäfen

	Anteil öffentliche Eigentü- mer	Verlustübernahme, Betriebskosten- und Investitionszuschüsse (in Mio. Euro)		Passagiere		Subvention je Passagier (in Euro)	
	2024	2018	2024	2018	2024	2018	2024
Braunschweig- Wolfsburg	100 %	5,100	3,347	132.000	63.776	38,64	52,48
Bremen	100 %	0,029	7,973	2.559.923	1.885.848	0,01	4,23
Dortmund	100 %	14,118	2,095	2.204.202	3.132.870	6,40	0,67
Dresden	100 %	4,734	20,227	1.755.532	881.391	2,70	22,95
Erfurt-Weimar	100 %	3,138	7,011	261.557	169.756	12,00	41,30
Frankfurt-Hahn	0 %	9,983	0	2.011.686	1.818.003	4,96	0,00
Friedrichshafen	85 %	0	1,271	539.698	227.283	0,00	5,59
Heringsdorf	100 %	0,424	0,353	31.038	21.689	13,65	16,28
Karlsruhe/ Baden-Baden	100 %	0,300	0,110	1.245.406	1.800.355	0,24	0,06
Kassel-Calden	100 %	17,719	14,855	131.817	82.953	89,52	179,08
Leipzig/Halle	100 %	13,063	29,438	2.556.702	2.195.880	5,11	13,41
Lübeck-Blankensee	0 %	0	0		70.926		0,00
Memmingen	10 %	0	0	1.492.553	3.245.826	0,00	0,00
Münster/Osnabrück	100 %	0	0	1.017.411	1.283.691	0,00	0,00
Neubrandenburg	100 %	1,076	0,642	0*	0*		
Niederrhein-Weeze	12 %	0,084	0	1.669.457	1.970.431	0,05	0,00
Paderborn/Lippstadt	98 %	2,500	0	734.491	815.976	3,40	0,00
Rostock-Laage	0 %	1,065	2,535	296.027	50.282	3,60	50,42
Saarbrücken	100 %	4,235	7,719	360.762	340.544	11,74	22,67
Siegerland	100 %	-0,814	0,554	0*	0*		
Stralsund-Barth	100 %	0	0	0*	0*		
Sylt (Westerland)	100 %	0,800	0,200		121.383		1,65
Summe		77,553	98,331	19.000.262	20.178.863	4,08	4,87

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis der Jahresabschlüsse der Flughäfen (Unternehmensregister), ADV-Monatsstatistiken (u. a. ADV 2025; DSI 2020)

* Einige Flughäfen bieten keine Linienflüge an, sondern Privat-, Charter-, Fracht-, Schulungs-, Rundflüge etc. ohne kommerziell beförderte Fluggäste.

63,5 Millionen Euro), die durch den Eigentümer (100 % öffentliche Hand: Land Hessen, Stadt Kassel, Landkreis Kassel, Gemeinde Calden) ausgeglichen werden. Hinzu kommen vergangene Investitionszuschüsse, die sich bilanziell mit rund 10 Millionen Euro auf den jährlichen Ertrag auswirken. Umgerechnet belief sich die Subventionshöhe im Jahr 2024 somit auf rund 180 Euro pro Passagier:in (Tabelle 20). Neben Linienflügen nach Sylt, Usedom und Bozen bietet der Flughafen unter anderem auch Charterflüge an. Im Umkreis von 200 Straßenkilometern sind die Flughäfen Paderborn/Lippstadt (70 Straßenkilometer), Dortmund (135), Hannover (160), Erfurt (165), Braunschweig (170) und Frankfurt am Main (200) zu erreichen.

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Die Subventionierung wird meist strukturpolitisch begründet (DSi 2020). Die **Anbindung und die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen** sollen dadurch gestärkt werden. In der Praxis jedoch werden oft unrentable Kapazitäten aufrechtgehalten, die unter marktwirtschaftlichen Bedingungen nicht existieren könnten. Die Flughäfen sind defizitär und weisen oft stark rückläufige Passagierzahlen auf (siehe oben). Zudem bleiben auch die wirtschaftlichen Effekte (Breidenbach 2020) und die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung häufig aus. Regionalflughäfen können insbesondere in Randlagen der EU die Anbindung und regionalen Entwicklung stärken (European Commission et al. 2026). In Deutschland leisten aber nur wenige einen relevanten Beitrag zur Konnektivität (FÖS 2020a). Die Flughäfen kannibalisieren sich aufgrund ihrer räumlichen Nähe teils gegenseitig und das Gesamtsystem ist verkehrspolitisch nicht bedarfsgerecht.

Die EU hat die Problematik bereits im Jahr 2014 adressiert und entsprechende Leitlinien für staatliche Beihilfen im Luftverkehrssektor auf den Weg gebracht. An den meisten Regionalflughäfen wäre die Subventionierung ab 2027 dann nicht mehr zulässig – sofern die Übergangsfrist nicht noch einmal verlängert oder die Leitlinien entschärft werden (siehe Kapitel 3.7.2).

Von den verschiedenen Subventionstypen gelten insbesondere die **Verlustübernahmeverträge** als besonders **ineffizient**. Die vollständige Übernahme der jährlichen Defizite erzeugt Fehlanreize aufseiten der Flughafenbetreiber und stellt ein potenziell

unbegrenztes Risiko für die öffentliche Hand dar. Die EU-Leitlinien hatten bereits für die Übergangsfrist empfohlen, die Höhe von Beihilfebeträgen vorab auf Grundlage eines Wirtschaftsplans als Festbetrag zu bestimmen. Betriebsbeihilfen werden in den Leitlinien als grundsätzlich **stark wettbewerbsverfälschend** betrachtet.

Klimawirkung

Die Subventionierung der Regionalflughäfen führt zu einer Begünstigung des Flugverkehrs und erhöht somit die Nachfrage. Unter der vereinfachenden Annahme, dass sich die Zuschüsse eins zu eins in niedrigeren Preisen widerspiegeln, verändern sich die Nachfrage und die damit einhergehenden Emissionen wie folgt: Auf Basis von Allekotte et al. (2023) gehen wir von einem durchschnittlichen Ticketpreis und einer durchschnittlichen Preiselastizität der Nachfrage von 175 Euro und $-0,83$ für nationale und internationale Flüge aus. Eine durchschnittliche Subventionierung der Tickets in Höhe von 4,87 Euro (siehe oben) entspricht somit einer Reduktion des Preises um 2,7 % und führt zu einem Anstieg der Nachfrage um 2,3 % (rund 466.000 Passagier:innen pro Jahr). Bei Emissionen von rund 0,1 Tonnen CO₂e je Passagier:in verursacht die Subventionierung **0,05 Millionen Tonnen CO₂e pro Jahr bzw. rund 0,14 Millionen Tonnen CO₂e** bei Berücksichtigung eines Radiative Forcing Index (RFI) von 3 (UBA 2019) zur Abbildung der klimaschädlichen Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs.

Einschränkend zu berücksichtigen ist, dass die Abschätzung auf mehreren vereinfachenden Annahmen beruht. So wird unterstellt, dass die Subventionen vollständig in niedrigeren Ticketpreisen an die Passagier:innen weitergegeben werden und die Nachfrage entsprechend einer durchschnittlichen Preiselastizität reagiert. Tatsächlich können sich sowohl die Preisweitergabe als auch die Preiselastizität je nach Flughafen, Reisezweck usw. unterscheiden. Ebenso basiert die Berechnung auf durchschnittlichen Ticketpreisen, Subventionen und Emissionen je Passagier:in, die ebenfalls stark variieren können. Die Ergebnisse sind daher als überschlägige Größenordnung zu verstehen.

Darüber hinaus bewirkt die Subventionierung der Regionalflughäfen **strukturelle Veränderungen**, die von einer vereinfachenden Abschätzung anhand der Preiselastizität nicht abgebildet werden. Sie verändert nicht bloß die Kosten- und Preisstrukturen. Sie erweitert das Angebot an Flughafeninfrastruktur und

induziert zusätzliche Nachfrage, die es ohne das Angebot nicht gegeben hätte. Einige Flughäfen würden ohne die Subventionierung nicht mehr existieren oder wären gegebenenfalls nie gebaut worden. Vor diesem Hintergrund könnte die Abschaffung der Subventionen zu deutlich höheren positiven Klimaschutzwirkungen führen als oben geschätzt.

Verteilungswirkungen

Subventionen im Bereich der Luftfahrt weisen grundsätzlich stark regressive Verteilungseffekte auf. Die in Kapitel 3.4.1 unter „Verteilungswirkungen“ dargestellten Zahlen für die Energiesteuerbefreiung des Kerosins gelten entsprechend auch hier (vgl. Abbildung 10). Die dort dargestellte Verteilungswirkung innerhalb der Haushalte ist aber nicht in Gänze auf Regionalflughäfen übertragbar, da deren Geschäftsmodell häufig auf andere Zielgruppen ausgerichtet ist, was sich aber von Flughafen zu Flughafen stark unterscheiden kann. So bieten einige Regionalflughäfen überhaupt keine Linienflüge an und sind stark auf **Privat-, Charter- oder Frachtflüge** ausgerichtet (vgl. Tabelle 20). In diesen Fällen profitieren unterschiedliche Gruppen (einzelne Unternehmen oder Individuen) von der Subventionierung.

Letztlich erfolgt die Subventionierung defizitärer Regionalflughäfen auch zulasten anderer Haushaltsposten der öffentlichen Hand. Die aufgebrachten Mittel stehen in Konkurrenz zu anderen gesellschaftlichen Aufgaben, wie etwa Investitionen im Bildungswesen oder im sozialen Bereich.

3.7.2 Reformoption

Die Reformoption sieht vor, dass nach Ablauf der verlängerten Übergangsfrist im Jahr 2027 **grundsätzlich keine weiteren Betriebsbeihilfen** mehr zulässig sind und die Vorschriften für **Investitionsbeihilfen weiter eingeschränkt** werden. Wie in den ursprünglichen EU-Leitlinien vorgesehen, sollten Flughäfen ihre laufenden Betriebskosten grundsätzlich selbst decken können und nicht dauerhaft auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sein. Ausnahmen sollten auf eng begrenzte Fälle beschränkt bleiben, in denen ein nachweisbares öffentliches Interesse besteht, etwa zur Sicherstellung der Anbindung abgelegener Regionen.

Besonders problematisch sind **Betriebsbeihilfen** in Form von **Verlustübernahmeverträgen**, bei denen die öffentliche Hand die jährlichen Defizite eines Flughafens automatisch ausgleicht. Diese setzen Anreize für Kostendisziplin und Effizienzsteigerungen weitestgehend außer Kraft und können zu langfristigen finanziellen Belastungen öffentlicher Haushalte führen. Verlustübernahmen sollten daher nicht mehr zulässig sein. Falls **Betriebskostenzuschüsse in Ausnahmefällen** gewährt werden, sollten sie zeitlich befristet, transparent und auf Grundlage eines belastbaren Wirtschaftsplans als vorab festgelegter Festbetrag ausgestaltet werden.

Investitionszuschüsse sollten weiterhin nur unter engen Voraussetzungen zulässig sein und auf Flughäfen mit maximal 3 Millionen Passagier:innen begrenzt werden. Die „Intensität“ der Beihilfe (Anteil an Gesamtinvestition) sollte weiterhin an die Flughafengröße gekoppelt werden (siehe Tabelle 21). Tabelle 22 zeigt die 22 Flughäfen nach Größe und kennzeichnet Passagiergrenzen für Beihilfen. Voraussetzung für Investitionszuschüsse sollte ein nachweisbarer gesellschaftlicher Nutzen sein. Dabei sollten neben wirtschaftlichen und wettbewerblichen Aspekten auch Klima-, Umwelt- und Verteilungswirkungen sowie die Opportunitätskosten öffentlicher Mittel berücksichtigt werden. Weniger wettbewerbsverzerrende Instrumente wie Darlehen oder Bürgschaften sollten dabei Vorrang vor direkten Zuschüssen haben.

Tabelle 21: Zulässige Beihilfemaximalintensität für Investitionszuschüsse

Flughafengröße (Passagiere/Jahr)	Höchstintensität der Investitionsbeihilfe
>3 Millionen	0 %
1–3 Millionen	bis zu 50 %
<1 Million	bis zu 75 %

Quelle: EU-Leitlinie 2014/C 99/03¹³

13 Vgl. <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/state-aid-guidelines-on-aid-to-airports-and-airlines.html>

Tabelle 22: Flughäfen nach Passagierzahl 2024, Zuschüsse 2024 in Mio. Euro

Flughafen	Passagiere 2024	Zuschüsse 2024	Flughafen	Passagiere 2024	Zuschüsse 2024
Neubrandenburg	0*	0,642	Paderborn/Lippstadt	815.976	0,000
Siegerland	0*	0,554	Dresden	881.391	20,227
Stralsund-Barth	0*	0,000	Münster/Osnabrück	1.283.691	0,000
Heringsdorf	21.689	0,353	Karlsruhe/Baden-Baden	1.800.355	0,110
Rostock-Laage	50.282	2,535	Frankfurt-Hahn	1.818.003	0,000
Braunschweig-Wolfsburg	63.776	3,347	Bremen	1.885.848	7,973
Lübeck-Blankensee	70.926	0,000	Niederrhein-Weeze	1.970.431	0,000
Kassel-Calden	82.953	9,882	Leipzig/Halle	2.195.880	29,438
Sylt (Westerland)	121.383	0,200	Dortmund	3.132.870	2,095
Erfurt-Weimar	169.756	7,011	Memmingen	3.245.826	0,000
Friedrichshafen	227.283	1,271			
Saarbrücken	340.544	7,719			

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis der Jahresabschlüsse der Flughäfen (Unternehmensregister), ADV-Monatsstatistiken (u. a. ADV 2025; DSI 2020)

* Einige Flughäfen bieten keine Linienflüge an, sondern Privat-, Charter-, Fracht-, Schulungs-, Rundflüge etc. ohne kommerziell beförderte Fluggäste.

Die **Distanzregeln** für die Gewährung von Beihilfen sollten verschärft werden. Diese geben an, bis zu welcher Entfernung zum nächsten Flughafen mit Linienflügen Beihilfen bei der EU-Kommission angemeldet werden müssen (bislang 100 Kilometer oder 60 Minuten Fahrzeit). Wie im Entwurf der EU-Kommission für überarbeitete Beihilfevorschriften für den Luftverkehr vorgesehen, sollten diese ausgeweitet werden (z. B. auf 150 bis 200 Kilometer oder 90 bis 120 Minuten). Diese Regeln schränken die Beihilfemöglichkeiten ein, um den Wettbewerb zwischen benachbarten Regionalflughäfen zu schützen. In Deutschland gibt es mit Ausnahme des Flughafens Sylt keinen Regionalflughafen, der nicht mindestens einen benachbarten Flughafen im Umkreis von 150 Kilometer oder 90 Minuten Fahrzeit hat. (Eine Übersicht der räumlichen und zeitlichen Entfernungen der deutschen Flughäfen findet sich in FÖS 2017b: 5.) Demnach müssten dort alle Beihilfen angemeldet und entsprechend geprüft werden. Im Gegensatz zum Entwurf der EU-Kommission sollte es davon keine Ausnahmen geben.

Fiskalische Wirkung

Eine vollständige Abschaffung der Subventionierung von Regionalflughäfen würde die beteiligten öffentlichen Haushalte gegenüber der Situation im Jahr 2024 um über **90 Millionen Euro** entlasten (siehe Tabelle 20). Allein die Beendigung der Betriebskostenzuschüsse (inkl. Verlustübernahmen) würde über 70 Millionen Euro einsparen. Investitionszuschüsse sind unter den genannten Bedingungen weiterhin möglich.

Die Einsparungen variieren in den Haushalten der beteiligten Eigentümer stark. Beispielsweise belief sich die Verlustübernahme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH durch die öffentlichen Eigentümer (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Kommunen) im Jahr 2024 auf über 25 Millionen Euro. Hinzu kam ein Zuschuss in Höhe von 4,3 Millionen Euro durch den Freistaat Sachsen. Laut Jahresabschluss 2024 werden in den Folgejahren weitere Eigenkapitalzuführungen und Zuschüsse der öffentlichen Eigentümer folgen.

Klimawirkung

Analog zur Berechnung der Klimawirkung der Subventionierung von Regionalflughäfen (siehe Kapitel 3.7.1) führt die Abschaffung dieser zu einer Reduktion der THG-Emissionen um **rund 0,05 Millionen Tonnen CO₂e pro Jahr bzw. rund 0,14 Millionen Tonnen CO₂e** bei Berücksichtigung eines Radiative Forcing Index (RFI). Die Wirkung variiert dabei stark zwischen den Flughäfen. Während einige Flughäfen sehr hohe Subventionen je Passagier:in aufweisen, kommen andere gänzlich ohne aus (siehe Tabelle 20). Der Rückgang der Passagierzahlen und der damit einhergehenden THG-Emissionen würde sich im Wesentlichen auf die Flughäfen Leipzig/Halle, Dresden, Kassel-Calden, Bremen, Saarbrücken und Erfurt-Weimar konzentrieren. Zudem ist möglich, dass die Nachfrage nicht proportional zum Anstieg der Ticketpreise abnimmt, sondern einzelne Flughäfen ihren Betrieb vollständig einstellen, weil ihre Wirtschaftlichkeit ohne Bezuschussung nicht mehr gegeben ist.

Verteilungswirkungen

Spiegelbildlich zur stark regressiven Verteilungswirkung der Subvention (siehe Kapitel 3.7.1) wirkt die Abschaffung dieser **stark progressiv**. Von höheren Preisen im Luftverkehr betroffen wären vor allem **Vielflieger:innen und Unternehmen mit häufigen Geschäftsflügen**. Wie bei der finanziellen und der Klimawirkung wäre eine Untersuchung für jeden Flughafen als Einzelfall anzustellen. Wie zuvor erwähnt, haben einige Regionalflughäfen Geschäftsmodelle, in denen Linienflüge eine untergeordnete oder keine Rolle spielen. In diesen Fällen sind oft einzelne Unternehmen oder Individuen mit Charterflügen oder Flügen im Privatjet die Nutznießenden der Subventionierung. Bei der Abschaffung wären sie die Betroffenen. Profitieren hingegen würden andere gesellschaftliche Aufgaben, die mit den Flughäfen in Konkurrenz um öffentliche Mittel stehen.

3.8 Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel

Auf einen Blick	
Subvention	Grundnahrungsmittel unterliegen einem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % statt den regulären 19 %. Dazu zählen viele tierische Lebensmittel wie Fleisch, Fisch und Milch-erzeugnisse. Auf tierische Produkte entfiel im Jahr 2024 eine Steuervergünstigung von insgesamt 4.056 Millionen Euro.
Reformbedarf	Die Subvention begünstigt nicht zielgenau Produkte des Grundbedarfs, emissionsintensive tierische Produkte werden begünstigt. Somit hat die Subvention eine klimaschädliche Lenkungswirkung.
Reformoption	Abschaffung der Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Produkte und gezielte Entlastung pflanzlicher Lebensmittel, indem pflanzliche Grundnahrungsmittel entlastet werden, etwa durch eine vollständige Mehrwertsteuerbefreiung.
Wirkung der Reform	Schafft Preisanreize für eine stärker pflanzenbasierte Ernährung und kann bei Anpassung der Ernährungsgewohnheiten zur Entlastung von Verbraucher:innen bei den Lebensmittelausgaben beitragen.

Seit dem Jahr 1968 besteht eine Reduzierung der Mehrwertsteuer auf Grundnahrungsmittel. Die steuerliche Erleichterung wurde aus sozialpolitischen Gründen eingeführt und soll Lebensmittel des täglichen Bedarfs ermäßigen (Förster et al. 2018). Heute beträgt dieser ermäßigte Mehrwertsteuersatz 7 %

statt dem regulären Satz von 19 % (§ 12 Abs. 2 Nr. 1 UStG). Inbegriffen sind unterschiedliche Nahrungsmittel wie Fleisch, Fisch, Milcherzeugnisse und pflanzliche Nahrungsmittel. Die Subventionierung der tierischen Produkte setzt klimaschädliche Konsumanreize.

3.8.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 23: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●○	4.056 Millionen Euro Steuermindereinnahmen
Klimaschädlichkeit	●●○○	2,12 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen
Klimaschaden/ Euro	●●○○	Mittlere Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●○○	Begrenzt zielgerichtet und ineffizient ausgestaltet
Verteilungswirkung	●○○○	Progressive Verteilungswirkung
Gesamt		Klimaschädliche Subvention mit hohen Steuermindereinnahmen, aber progressiver Verteilungswirkung. Der Subventionszweck ist weiterhin gegeben, jedoch ist die Subvention begrenzt zielgerichtet und ineffizient ausgestaltet.

Quelle: eigene Darstellung.

Finanzielle Wirkung

Durch die Subventionierung tierischer Produkte entstanden dem Staat im Jahr 2024 Steuermindereinnahmen in Höhe von insgesamt **4.056 Millionen Euro**, gemessen an der Differenz zwischen dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % und dem regulären Satz von 19 %.¹⁴ Damit bewegt sich das Subventionsvolumen weiterhin auf einem ähnlichen Niveau wie in den vergangenen Jahren.

Das UBA (2021) bezifferte das Volumen für 2018 auf 5.242 Millionen Euro¹⁵ und Plötz et al. (2024) schätzten die Steuermindereinnahmen für das Jahr 2020 auf 4.300 Millionen Euro. Der Rückgang gegenüber 2018 ist unter anderem auf den seitdem um rund 12 % gesunkenen Fleischkonsum sowie Rückgänge beim Milchkonsum¹⁶ zurückzuführen. In den vergangenen Jahren ist der Konsum tierischer Produkte jedoch teilweise wieder leicht angestiegen (BMLEH 2026; BZL 2026). Die unterschiedliche Datengrundlage erschwert jedoch einen direkten Vergleich mit den Ergebnissen von 2018.

Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Die steuerliche Erleichterung wurde aus **sozialpolitischen Gründen** eingeführt und soll Lebensmittel des täglichen Bedarfs ermäßigen (Förster et al. 2018). Eine stärker ökologisch ausgerichtete Reform der Mehrwertsteuer für Lebensmittel kann als fiskalisches Lenkungsinstrument dazu beitragen, die relativen Preise pflanzlicher und tierischer Lebensmittel zu verändern und damit gesundheits-, klima- und umweltpolitische Zielsetzungen stärker im Preisgefüge abzubilden.

Insgesamt besteht von verschiedenen Seiten **Kritik an der aktuellen Ausgestaltung** der Mehrwertsteuer auf Lebensmittel aufgrund inkonsistenter Ermäßigungsregelungen und Abgrenzungsschwierigkeiten¹⁷ (Bundesrechnungshof 2022; ZEW 2025). Beispielsweise unterliegen pflanzliche Alternativprodukte teilweise dem vollen Mehrwertsteuersatz von 19 % (WABE 2025), so werden pflanzliche Alternativen zu Milchprodukten nicht ermäßigt. Dies setzt keine Anreize hinsichtlich

14 Betrachtet wurden die umsatzsteuerpflichtigen Leistungen zum ermäßigten Steuersatz in der Umsatzsteuerstatistik (Destatis 2026a) zu folgenden Wirtschaftszweigen: Großhandel mit Fleisch und Fleischwaren (46.32), Milch, Milcherzeugnisse, Eiern, Speiseölen, -fetten (46.33) sowie Fisch und Fischerzeugnissen (46.38.1).

15 Dabei beruhte sich die Berechnung auf einer Datengrundlage aus 2013 (Einkommens- und Verbrauchsstichprobe), da die Daten zu Nahrungsmitteln in der Stichprobe nur unregelmäßig erfasst wurden.

16 Bezieht sich hauptsächlich auf Konsummilch; beispielsweise ist der Verbrauch von Käse leicht gestiegen.

17 Smoothies werden mit 7 % besteuert, Säfte hingegen mit 19 %. Ebenso werden Süßwasserkrebse und Riesengarnelen mit 7 % besteuert, während für Hummer, Austern und Schnecken 19 % gelten. Bei Jakobsmuscheln oder Trüffeln sind es 7 %. Auch bei Kaffee unterscheiden sich die Sätze: „Coffee to go“ wird mit 19 % besteuert, während er bei einem Milchanteil von mindestens 75 % (Kuhmilch) mit 7 % besteuert wird; Varianten mit Milchersatzprodukten unterliegen dagegen weiterhin dem regulären Steuersatz von 19 %. Kartoffeln werden mit 7 % besteuert, Süßkartoffeln mit 19 %.

einer stärker pflanzenbasierten Ernährung und berücksichtigt darüber hinaus nur mäßig die Bedürfnisse von 15 bis 20 % der Bevölkerung mit Unverträglichkeiten oder Allergien (vzbv 2025). Dies ist vor dem Hintergrund relevant, dass sich die Lebensmittel des täglichen Bedarfs seit Einführung der Subvention im Jahr 1968 verändert haben und neue Lebensmittel Teil des Grundbedarfs sind (FÖS 2024c). Folglich stellt sich die Frage, inwiefern die Subvention in ihrer jetzigen Ausgestaltung ihrem Anspruch noch gerecht wird.

Klimawirkung

Ein großer Teil der Emissionen im Ernährungssektor ist auf die Produktion und den Konsum tierischer Produkte zurückzuführen. Tierische Lebensmittel weisen im Vergleich zu pflanzlichen einen deutlich höheren ökologischen Fußabdruck auf und sind mit erheblichen Treibhausgasemissionen verbunden, insbesondere durch **CO₂**, **Methan** und **Lachgas**. Da die bestehende Mehrwertsteuerermäßigung die unterschiedlichen Klimawirkungen von Lebensmitteln nicht abbildet, fehlen wichtige Anreize für eine Umstellung auf eine stärker pflanzenbasierte Ernährung. Insbesondere eine Reduktion des Konsums tierischer Produkte ist jedoch einer der wirksamsten Hebel zur Emissionsminderung im Agrar- und Ernährungssektor (Plötz et al. 2024).

Auf Basis von Konsumdaten und Preiselastizitäten schätzen Plötz et al. (2024) die potenzielle Treibhausgaseminderung durch eine Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes auf den regulären Mehrwertsteuersatz tierischer Produkte konservativ auf rund **2,12 Millionen Tonnen CO₂e jährlich**, selbst ohne zusätzliche Effekte durch veränderte Flächennutzung von Futteranbauflächen (a. a. O.). Vor diesem Hintergrund erscheint die steuerliche Begünstigung tierischer Produkte klimapolitisch kontraproduktiv, da sie entsprechende Emissionsminderungen verhindert.

Verteilungswirkungen

Die Mehrwertsteuerermäßigung auf Lebensmittel dagegen **wirkt tendenziell progressiv**. Zwar steigen die absoluten Konsumausgaben für Lebensmittel mit dem Einkommen, sodass auch die absolute Entlastung durch den ermäßigten Steuersatz in höheren Einkommensdeziilen größer ausfällt. Allerdings machen Lebensmittel einen deutlich höheren Anteil am Budget

einkommensschwacher Haushalte aus: Während Haushalte im ersten Einkommensdezil rund 14 % ihres monatlichen Nettoeinkommens für Lebensmittel aufwenden, sind es im zehnten Dezil lediglich etwa 4 % (UBA 2023a).¹⁸ Gemessen am Einkommen profitieren einkommensschwächere Haushalte daher relativ stärker von der Steuerermäßigung (UBA 2023a; ZEW 2025).

3.8.2 Reformoption

Seit der EU-Richtlinienänderung von 2022 verfügen die Mitgliedstaaten über deutlich mehr Spielraum bei der Ausgestaltung der Mehrwertsteuer und können zwei ermäßigte Steuersätze von bis zu 5 %, einen stark ermäßigten von unter 5 % oder sogar einen Nullsteuersatz einsetzen (FÖS 2024d). Damit eröffnet sich die Möglichkeit, das Mehrwertsteuersystem stärker an fiskalischen, sozialen, ökologischen und gesundheitspolitischen Zielen auszurichten.

Eine Reform der Mehrwertsteuer auf Lebensmittel sollte daher zunächst an der weiteren steuerlichen Begünstigung pflanzlicher Lebensmittel ansetzen, womit insbesondere **Obst, Gemüse und Hülsenfrüchte mit einem Mehrwertsteuersatz von 0 %** gezielt entlastet werden (siehe Tabelle 24). Dies würde Anreize für einen klimafreundlicheren und gesünderen Konsum schaffen. Die Mehrwertsteuer auf tierische Produkte sollte dabei auf 19 % erhöht werden.

Tabelle 24: Mehrwertsteuer für Grundnahrungsmittel – Status quo und Reformoption

	Mehrwertsteuer	
	Status quo	Reform
Obst und Gemüse	7 %	0 %
Pflanzliche Grundnahrungsmittel*	7 % oder 19 %	7 %
Andere Grundnahrungsmittel, inkl. Nahrungsmittel tierischen Ursprungs	7 %	19 %

Quelle: eigene Darstellung.

* Darunter auch pflanzenbasierte Alternativprodukte (bspw. Soja, Erbsen, Hafer oder Weizen), die als Ersatz für tierische Lebensmittel hergestellt werden.

18 Das durchschnittliche monatliche Nettoeinkommen beträgt im ersten Einkommensdezil 1.255 Euro und im zehnten Einkommensdezil 10.136 Euro.

Es ist zu berücksichtigen, dass Veränderungen der Mehrwertsteuer unterschiedliche Einkommensgruppen nicht gleichermaßen betreffen. Insbesondere Haushalte mit niedrigen Einkommen wenden einen vergleichsweise hohen Anteil ihrer verfügbaren finanziellen Mittel für Ernährung auf und reagieren daher sensibler auf Preissteigerungen. Vor diesem Hintergrund sollte die steuerliche Reform durch gezielte sozialpolitische Entlastungsmaßnahmen ergänzt werden. Hierzu zählen insbesondere eine bedarfsgerechte Anpassung staatlicher Transferleistungen sowie ein verbesserter Zugang zu kostenfreien oder deutlich vergünstigten, gesundheitsfördernden und nachhaltigen Mahlzeiten in der Gemeinschaftsverpflegung. Ein solcher Ansatz kann dazu beitragen, mögliche regressive Belastungswirkungen abzufedern und gleichzeitig die Teilhabe einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen an einer nachhaltigen und gesundheitsfördernden Ernährung zu verbessern (Förster et al. 2023).

Eine solche Anpassung der Mehrwertsteuer kann juristisch schnell und relativ unkompliziert umgesetzt werden, wie die Mehrwertsteuerreduktion des Corona-Konjunkturpakets im Jahr 2020 zeigte. Für die Umprogrammierung von Registrierkassen sowie die Anpassung von Preisauszeichnungen wäre lediglich eine kurze Übergangsfrist erforderlich. Mit einem dafür vorgesehenen Vorlauf von wenigen Monaten gilt die Reformoption daher als vergleichsweise schnell umsetzbar.

Finanzielle Wirkung

Eine Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes bei Obst und Gemüse würde zu Mindereinnahmen von 3,5 Milliarden Euro führen (Bundestag 2026). Demgegenüber würde es durch die Anhebung des Mehrwertsteuersatzes bei tierischen Lebensmitteln von 7 auf 19 % zu Mehreinnahmen von 4 Milliarden Euro kommen (Destatis 2026a). Dies rechnet sich auf zu Mehreinnahmen von 0,5 Milliarden Euro einer Mehrwertsteuerreform. Die Einnahmen könnten zweckgerichtet für ökologische Maßnahmen, insbesondere zur Förderung des Naturschutzes, der biologischen Vielfalt und des ökologischen Landbaus oder für soziale Kompensationsmaßnahmen eingesetzt werden.

Klimawirkung

Durch die steuerliche Begünstigung pflanzlicher Produkte würden **Preisreize für einen stärkeren**

Konsum klimafreundlicher Lebensmittel geschaffen. Untersuchungen zur temporären Mehrwertsteuer-senkung im Jahr 2022 zeigen, dass diese nahezu vollständig an Konsument:innen weitergegeben würde (Fuest et al. 2020). Daher ist davon auszugehen, dass auch eine gezielte Senkung der Mehrwertsteuer auf pflanzliche Lebensmittel überwiegend bei den Konsument:innen ankommen würde. Aus verhaltensökonomischer Sicht setzen niedrigere Mehrwertsteuersätze somit wirksame Preissignale, die das Konsumverhalten beeinflussen können. Durch die Anhebung des Mehrwertsteuersatzes auf 19 % für tierische Lebensmittel würden sich für diese die Preise erhöhen und den positiven Effekt der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes auf Obst und Gemüse verstärken.

Diese Preisreize sind wichtig, da **pflanzliche Lebensmittel** deutlich geringere Treibhausgasemissionen als tierische Produkte verursachen. Sie sind für lediglich rund 30 % der ernährungsbedingten Emissionen in Deutschland verantwortlich, während auf tierische Produkte fast zwei Drittel der Emissionen entfallen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die höhere Flächeneffizienz pflanzlicher Lebensmittel, da sie direkt für den menschlichen Verzehr erzeugt werden und keine Umwandlungsverluste über die Tierfütterung entstehen; darüber hinaus entstehen bei der Tierhaltung Methan und Lachgasemissionen (Agora Agrar 2026a).

Auch **pflanzenbasierte Alternativprodukte** verzeichnen oftmals gegenüber entsprechenden tierischen Produkten geringere Treibhausgasemissionen. Beispielsweise verursacht Sojamilch nur etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen von Kuhmilch und ein veganer Burger-Patty nur etwa 15 % eines Rindfleisch-Pattys. Eine stärkere Verbreitung pflanzenbasierter Alternativprodukte ist wichtig für den Klimaschutz, da sie nicht nur einen geringeren CO₂-Abdruck als tierische Produkte aufweist, sondern auch den Konsum tierischer Erzeugnisse direkt ersetzt und reduziert (WABE 2025).

Verteilungswirkungen

Internationale Untersuchungen weisen darauf hin, dass eine stärker pflanzenbasierte Ernährung insbesondere in Ländern mit mittleren und hohen Einkommen neben ökologischen Vorteilen auch finanzielle Einsparpotenziale aufweist. Je nach Ernährungsform können die Lebensmittelkosten gegenüber gegenwärtigen Konsummustern um etwa 12 bis 34 % geringer

ausfallen. Werden darüber hinaus vermiedene Lebensmittelabfälle sowie gesundheitliche und klimabedingte Folgekosten berücksichtigt, könnten sich zusätzliche gesamtgesellschaftliche Einsparungen ergeben (Springmann et al. 2021).

Eine Anhebung der Mehrwertsteuer wirkt regressiv und kann einkommensschwächere Haushalte relativ stärker belasten, da die daraus entstehenden zusätzlichen Ausgaben einen größeren Anteil ihres verfügbaren Nettoeinkommens beanspruchen als bei Haushalten mit höheren Einkommen. Eine Senkung des Mehrwertsteuersatzes hätte eine **progressive Wirkung** und würde einkommensschwache Personen besonders entlasten. Haushalte mit geringem Einkommen geben einen größeren Anteil ihres verfügbaren Einkommens für Lebensmittel aus als Haushalte mit hohem Einkommen. Eine Mehrwertsteuerbefreiung für pflanzliche Nahrungsmittel wirkt sich daher bei ihnen im Verhältnis zum monatlichen Nettoeinkommen stärker aus (siehe Tabelle 25). Jedoch profitieren alle Haushalte von der Maßnahme, und die absolute Entlastung ist höher für einkommensstarke Haushalte.

Die Anhebung des Mehrwertsteuersatzes tierischer Lebensmittel hätte eine regressive Wirkung und würde einkommensschwache Haushalte stärker belasten. Bei einer Verhaltensanpassung und einem geringeren Konsum tierischer Lebensmittel, könnte eine Mehrwertsteuerreform bei einkommensschwachen Haushalten jedoch zu geringeren Lebensmittelausgaben beitragen (Förster et al. 2023, Springmann et al. 2021).

Bei einer Anhebung der Mehrwertsteuer für tierische Lebensmittel auf 19 % und einer Absenkung der Mehrwertsteuer für pflanzliche Lebensmittel (Obst,

Gemüse und Hülsenfrüchte) auf 0 % werden Anreize für eine stärker pflanzenbasierte Ernährung gesetzt. Nach Modellierungen von Förster et al. (2023) kann es bei einer Mehrwertsteueränderung und einem reduzierten Konsum tierischer Lebensmittel zu reduzierten Lebensmittelausgaben beitragen.

Steuerliche Preissignale können einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Ernährungsweisen leisten, reichen jedoch allein nicht aus, um langfristige Veränderungen des Ernährungsverhaltens zu bewirken. Erforderlich ist vielmehr ein umfassender politischer Ansatz, der sowohl die Erzeugung als auch den Konsum von Lebensmitteln adressiert und ökologische Anforderungen mit sozialen Aspekten verbindet. Dabei sollte der Zugang zu einer gesunden und nachhaltigen Ernährung unabhängig von Einkommen, Alter oder Bildungsstand gewährleistet werden. Entsprechend erscheint eine Kombination aus umwelt-, agrar- und sozialpolitischen Maßnahmen besonders geeignet, um die Transformation des Ernährungssystems zu unterstützen.

Die Verteilungswirkungen einer Mehrwertsteuerreform sind insbesondere vor dem Hintergrund unterschiedlicher Einkommens- und Konsumstrukturen zu betrachten. Da Haushalte mit niedrigen Einkommen einen größeren Anteil ihres verfügbaren Einkommens für Lebensmittel aufwenden, können Preissteigerungen bei tierischen Produkten für diese relativ stärker ins Gewicht fallen. Gleichzeitig kann die steuerliche Entlastung pflanzlicher Grundnahrungsmittel diese Belastung kompensieren und bei einer entsprechenden Anpassung des Konsumverhaltens zu Entlastungseffekten führen. Um mögliche regressive Wirkungen zu begrenzen, sind ergänzend sozialpolitische Maßnahmen erforderlich.

Tabelle 25: Mehrwertsteuerbefreiung für pflanzliche Nahrungsmittel und Mehrwertsteuererhöhung für tierische Lebensmittel – Monatliche Mindestentlastungswirkungen nach Einkommensdezilen

	MwSt.-Befreiung pflanzliche Lebensmittel		MwSt.-Erhöhung tierische Lebensmittel	
	Absolut	Prozentual	Absolut	Prozentual
1. Einkommensdezil	ca. –4 Euro	–0,3 %	ca. +8 Euro	+0,7 %
10. Einkommensdezil	ca. –8 Euro	–0,1 %	ca. +18 Euro	+0,2 %

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage (UBA 2023a); die prozentuale Entlastung ist in Prozent des Nettoeinkommens dargestellt

3.9 Energiesteuerbegünstigung für Agrardiesel

Auf einen Blick	
Subvention	Die Agrardieselvergütung entlastet land- und forstwirtschaftliche Betriebe bei der Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoff. Im Jahr 2024 belief sich das Entlastungsvolumen auf rund 423 Millionen Euro (BMF 2025a).
Reformbedarf	Da die Steuervergünstigung den Einsatz von Dieselmotorkraftstoff verbilligt, werden Anreize für einen sparsameren Kraftstoffeinsatz oder den Umstieg auf emissionsärmere Technologien abgeschwächt (UBA 2024a; Plötz et al. 2024).
Reformoption	Die Steuerentlastung könnte gedeckelt und die freiwerdenden Mittel gezielt für Investitionen in klimafreundliche Technologien der Landwirtschaft eingesetzt werden.
Wirkung der Reform	Eine Reform der Agrardieselvergütung verringert klimaschädliche Anreize und Investitionen in emissionsärmere Technik werden unterstützt und gleichzeitig Haushaltsmittel eingespart (Plötz et al. 2024; UBA 2024a).

Für land- und forstwirtschaftliche genutzte Maschinen und Fahrzeuge können Land- und forstwirtschaftliche Betriebe für Diesel eine Steuerentlastung nach § 57 Energiesteuergesetz (EnergieStG) beantragen (BMJV o.J.). Die Regelung wurde bereits Anfang der 1950er-Jahre eingeführt, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Landwirtschaft gegenüber internationalen Wettbewerbern zu stärken (Deutscher Bundestag 2024). Bis Ende Februar 2024 erhielten die Betriebe eine Steuererstattung von 21,48 ct/l Diesel, was knapp der Hälfte der regulären Energiesteuer entsprach. Im Zuge der Haushaltskonsolidierung

beschloss die damalige Bundesregierung in 2023 eine schrittweise Reduzierung dieser Entlastung. Zwischen März und Dezember 2024 verringerte sich die Rückvergütung auf 12,888 ct/l, bevor sie im Jahr 2025 nochmals auf 6,444 ct/l abgesenkt wurde. Die ursprünglich vorgesehene vollständige Abschaffung der Agrardieselvergütung ab 2026 wurde nach dem Regierungswechsel wieder zurückgenommen. Stattdessen gilt seit dem 1. Januar 2026 erneut der ursprüngliche Entlastungssatz von 21,48 ct/l Diesel (BMLEH 2025a; BMJV o.J.).

3.9.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 26: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●○○○	423 Millionen Euro Einnahmeausfall
Klimaschädlichkeit	●○○○	0,12 Millionen Tonnen CO ₂ e zusätzliche THG-Emissionen
Klimaschaden/Euro	●○○○	Geringe Klimaschädlichkeit je Euro
Mangelnde Eignung	●●●○	ineffizient/ineffektiv mit Blick auf das Subventionsziel
Verteilungswirkung	●●●○	Regressive Verteilungswirkung
Gesamt		Klimaschädliche Subvention mit mäßigen Einnahmeausfällen und schlechter Verteilungswirkung. Zum Subventionszweck wird ineffektiv beigetragen und die Subvention ist daher überflüssig und ungeeignet.

Quelle: eigene Darstellung.

Fiskalische Wirkung

Der Steuervorteil für Agrardiesel belief sich im Jahr 2024 auf insgesamt **423 Millionen Euro**. Der im Vergleich zu 2023 etwas niedrigere Subventionswert im Jahr 2024 ist auf die im vorangegangenen Abschnitt beschriebene schrittweise Reduzierung der Steuererstattung ab März 2024 zurückzuführen. Da die Kürzung bereits im laufenden Jahr wirksam wurde, verringerte sich das Gesamtvolumen der gewährten Entlastung entsprechend. Der Subventionswert verringerte sich innerhalb eines Jahres um 37 Millionen Euro bzw. rund 8 %. Der Rückgang erklärt sich vor allem durch die ab dem 1. März 2024 abgesenkte Steuerentlastung, da land- und forstwirtschaftliche Betriebe zuvor 21,48 ct/l erhielten, während die Entlastung im Zeitraum März bis Dezember 2024 nur noch 12,888 ct/l betrug (Deutscher Bundestag 2025). Für 2025 weist der 30. Subventionsbericht ein Entlastungsvolumen von 311 Millionen Euro aus, was gegenüber 2023 einem Rückgang um 149 Millionen Euro entspricht (BMF 2025a). Nach der damaligen Rechtslage wäre das Volumen 2026 auf 168 Millionen Euro gefallen, da die Steuerbegünstigung ursprünglich Ende 2025 auslaufen sollte (vgl. BMF 2025a). Durch die Wiedereinführung der vollständigen Agrardieselvergütung ab dem 1. Januar 2026 steigt die jährliche Entlastung jedoch wieder auf rund 430 Millionen Euro, wobei erneut 21,48 ct/l Agrardiesel erstattet werden (Deutscher Bundestag 2025; Bundesregierung 2025). Bei der im Subventionsbericht genannten Fallzahl von rund 145.000 ergibt sich für 2024

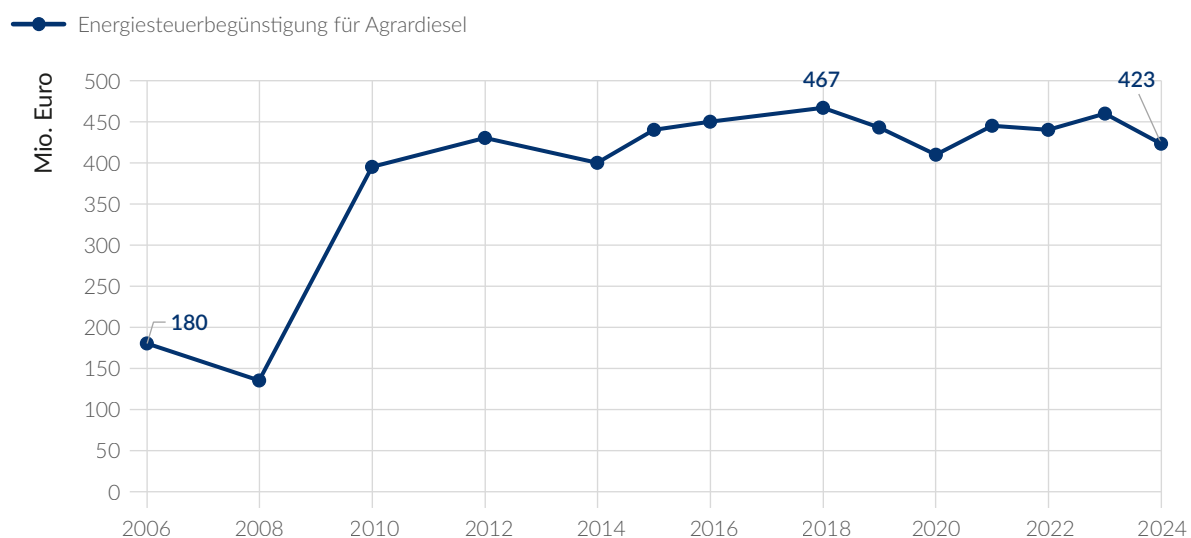
rechnerisch eine durchschnittliche Steuerentlastung von etwa 2.917 Euro je antragstellendem Betrieb bzw. Fall (BMF 2025a). Die finanzielle Wirkung der Agrardieselvergütung besteht damit weniger in einer direkten Auszahlung aus dem Bundeshaushalt, sondern in dauerhaft geringeren Energiesteuereinnahmen des Bundes, da der Bund die Mindereinnahmen vollständig trägt (BMF 2025a).

Seit etwa 2010 liegt die Subvention auf einem über die Jahre relativ konstanten Niveau (siehe Abbildung 17). Ein deutlicher Anstieg ist jedoch im Zeitraum 2008/2009 zu beobachten: Damals reagierte die Bundesregierung auf die massiven Milchbauernproteste und die angespannte wirtschaftliche Lage infolge der Finanzkrise 2008, indem sie die Steuerentlastung für die Land- und Forstwirtschaft deutlich ausweitete. Konkret wurden Begrenzungen wie die Höchstmenge und der Selbstbehalt vorübergehend ausgesetzt, was zu einem sprunghaften Anstieg der Subvention führte. Die Ausweitung wurde in den Folgejahren politisch verstetigt (Thöne 2019; Spiegel Wirtschaft 2009).

Eignung und Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Das Ziel der Agrardieselvergütung besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher land- und forstwirtschaftlicher Betriebe zu sichern (BMF 2025a). Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Landwirtschaft zeigt je nach Indikator und Produktionsbereich ein

Abbildung 17: Entwicklung des Subventionsvolumens, in Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von BMF (2025a); IfW Kiel (2025); UBA (2021).

uneinheitliches Bild; ein klarer struktureller Nachteil im EU-Vergleich ist nicht eindeutig nachweisbar (Thöne 2019; FÖS 2024d). Im Subventionsbericht wird die Maßnahme als „Erhaltungshilfe“ eingeordnet, was zeigt, dass sie nicht primär auf Innovation oder Strukturwandel ausgerichtet ist, sondern bestehende Kostenbelastungen abfedern soll (BMF 2025a). Die Wirkung der Vergütung setzt dabei ausschließlich am Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff an und nicht an betriebswirtschaftlichen Kennzahlen wie Gewinn, Verschuldung oder Betriebsgröße. Dadurch verbessert die Maßnahme zwar die Kostenposition dieselintensiver Betriebe, erreicht aber nicht automatisch jene Betriebe, die tatsächlich die größten Wettbewerbsnachteile aufweisen (Heinemann und Kemper 2024). Das Thünen-Institut weist darauf hin, dass landwirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit nicht anhand eines einzelnen Kostenfaktors beurteilt werden kann, sondern von Preisen, Erlösen, Kosten, Rentabilität sowie natürlichen, politischen, rechtlichen und agrarstrukturellen Rahmenbedingungen abhängt (Thünen-Institut o. J.). Die Agrardieselvevergütung kann daher nur einen begrenzten Teil der Wettbewerbsbedingungen beeinflussen, weil sie ausschließlich den Produktionsfaktor Diesel verbilligt. Zudem zeigen Auswertungen von Zolldaten, dass in den Jahren 2021 und 2022 nur rund 56 bzw. 57 % der landwirtschaftlichen Betriebe einen Antrag auf Agrardieselerückvergütung stellten (Tageschau 2026). Die Förderung wird somit nicht von allen anspruchsberechtigten Betrieben genutzt, was ihre flächendeckende Wirksamkeit als Instrument zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit einschränkt (a. a. O.). Hinzu kommt, dass das Umweltbundesamt Agrardiesel als Subvention eines bestimmten Produktionsfaktors einordnet und solche Förderungen als problematisch bewertet, wenn sie umweltbelastende Produktionsweisen begünstigen (UBA 2024a).

Klimawirkung

Die Steuervergünstigung für Agrardiesel ist als emissionssteigernd und somit klimaschädlich einzustufen. Die steuerliche Begünstigung des fossilen Kraftstoffeinsatzes **schwächt Anreize zur Reduktion des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs** sowie zur Umstellung auf **emissionsärmere Technologien**. Der Subventionsbericht des Bundes (2023 bis 2026) ordnet die Maßnahme ausdrücklich als nicht nachhaltig in Bezug auf Ressourcenschonung, Luftbelastung und Klimaschutz ein und kommt zu dem Ergebnis, dass die Steuervergünstigung insgesamt eine negative Klimawirkung hat (BMF 2025a). Eine Studie schätzt die durch Agrardiesel

verursachte zusätzliche Treibhausgaswirkung bei voller Steuerbegünstigung auf rund 0,12 Millionen Tonnen CO₂e pro Jahr bzw. 0,96 Millionen Tonnen CO₂e für den Zeitraum 2023 bis 2030 (Plötz et al. 2024). Das Umweltbundesamt zählt Agrardiesel zu den umweltschädlichen Subventionen, weil die Förderung eines einzelnen fossilen Produktionsfaktors negative Umweltwirkungen verstärken kann (UBA 2024a). Die direkte Emissionswirkung ist im Vergleich zu den gesamten landwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen zwar relativ klein, da die Landwirtschaft im Jahr 2024 insgesamt rund 53,3 Millionen Tonnen CO₂e verursachte (Thünen-Institut 2026). Klimapolitisch relevant ist die Maßnahme dennoch, weil sie den fossilen Kraftstoffeinsatz institutionell begünstigt und damit Investitionssignale zugunsten von Effizienzsteigerungen, Elektrifizierung oder anderen emissionsärmeren Alternativen abschwächt (BMF 2025a; UBA 2024a).

Verteilungswirkungen

Die Agrardieselvevergütung kommt ausschließlich land- und forstwirtschaftlichen Betrieben zugute, die die Voraussetzungen des § 57 EnergieStG erfüllen und eine Steuerentlastung beantragen (BMJV o.J.). Die primäre Entlastungswirkung der Subvention kommt landwirtschaftlichen Betrieben zugute: Im Jahr 2024 beläuft sie sich auf 423 Millionen Euro, verteilt auf rund 145.000 Betriebe (BMF 2025a). Die Höhe der individuellen Entlastung ist nicht für alle Betriebe identisch, sondern richtet sich unmittelbar nach der Menge des eingesetzten Dieselmotorkraftstoffs. Da der Dieselmotorkraftstoffverbrauch unter anderem vom Umfang der bewirtschafteten Flächen, der Produktionsausrichtung sowie dem Mechanisierungsgrad eines Betriebes abhängt, variiert auch die gewährte Steuererstattung entsprechend (Heinemann und Kemper 2024). Eine Differenzierung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, Einkommen oder Ertragslage der Betriebe erfolgt im Rahmen der Agrardieselvevergütung dagegen nicht (BMF 2025a).

3.9.2 Reformoption

Vor dem Hintergrund der fiskalischen Kosten bei gleichzeitig begrenzter und unspezifischer Zielwirksamkeit sowie negativer Klima- und regressiver Verteilungswirkungen wäre ein Abbau der Agrardieselvevergünstigung sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll. Doch vor dem Hintergrund der jüngsten Wiedereinführung der Agrardieselvevergütung erscheint eine vollständige Abschaffung der Subvention

wenig realistisch. Alternativ könnte die Förderung schrittweise reformiert und stärker auf die Transformation des Agrarsektors ausgerichtet werden, mit einer Deckelung der Kraftstoffmenge je Betrieb. Dadurch würde die Förderung insbesondere für Betriebe mit sehr hohem Dieserverbrauch reduziert, während kleinere und mittlere Betriebe weiterhin entlastet würden.

Die durch die Deckelung freiwerdenden Haushaltsmittel sollten im Agrarsektor verbleiben und die Defossilisierung der landwirtschaftlichen Antriebstechnik fördern, beispielsweise in Form von Forschungs- und Investitionsförderungen für elektrisch betriebene Hof- und Arbeitsmaschinen, Umrüstung bestehender Maschinen sowie Ausbau der Lade- und Energieinfrastruktur auf landwirtschaftlichen Betrieben. Da für leistungsstarke Traktoren und Erntemaschinen kurzfristig noch keine flächendeckend marktreifen elektrischen Alternativen verfügbar sind, sollte die Förderung stufenweise erfolgen, während am Anfang eher die Forschung und Ausreifung von alternativen Technologien im Fokus stehen sollte und im Anschluss die Umsetzung auf den Betrieben. Verlässliche Förderbedingungen würden die Entwicklung und Markteinführung klimafreundlicher Antriebstechnologien unterstützen und Herstellern sowie landwirtschaftlichen Betrieben die notwendige Planungssicherheit für Investitionen geben.

Auf diese Weise würde die pauschale Förderung des Verbrauchs fossilen Diesels schrittweise in eine zielgerichtete Transformationsförderung überführt, die die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft stärkt und zugleich Anreize für die Dekarbonisierung des landwirtschaftlichen Maschinenparks setzt.

Fiskalische Wirkung

Eine Deckelung der Agrardieselvevergütung verringert die fiskalischen Kosten, insbesondere bei Betrieben mit hohem Dieserverbrauch. Zudem sieht die Reformoption vor, die freiwerdenden Mittel in der Branche zu belassen und zur Förderung alternativer Antriebstechnologien landwirtschaftlicher Maschinen zu nutzen. Dadurch werden öffentliche Mittel effizienter eingesetzt, da sie nicht mehr den Verbrauch fossiler Kraftstoffe subventionieren, sondern den Aufbau klimafreundlicher Technologien und die langfristige Senkung der Betriebskosten unterstützen.

Klimawirkung

Die Deckelung der Agrardieselvevergütung reduziert die Förderung des Verbrauchs fossiler Kraftstoffe. Durch die Reinvestition der freiwerdenden Mittel in alternative Antriebstechnologien werden Anreize geschaffen, den Einsatz fossiler Kraftstoffe schrittweise zu verringern und den landwirtschaftlichen Maschinenpark langfristig zu defossilisieren. Die Klimawirkung der Reform wäre kurzfristig in geringerem Umfang messbar und entfaltet sich vor allem mittel- bis langfristig durch die beschleunigte Transformation der Antriebstechnologien und die Förderung emissionsärmerer Produktionsverfahren.

Verteilungswirkungen

Die bestehende Agrardieselvevergütung begünstigt Betriebe mit hohem Dieserverbrauch und damit häufig größere Betriebe. Eine Deckelung der förderfähigen Kraftstoffmenge würde diese ungleiche Verteilungswirkung abschwächen, ohne kleinere und mittlere Betriebe überproportional zu belasten. Durch die Reinvestition der freiwerdenden Mittel könnten diese stärker an Zukunftsinvestitionen statt an den Verbrauch fossiler Kraftstoffe gekoppelt werden. Dies würde insbesondere Betrieben zugutekommen, die in emissionsärmere Technologien investieren. Langfristig würde die Förderung damit stärker an Transformationszielen als am Umfang des Dieserverbrauchs ausgerichtet. Da kleinere Betriebe meist deutlich geringere Kraftstoffmengen verbrauchen, bliebe ihre bisherige Entlastung weitgehend erhalten und sie könnten von einer Umwidmung der Mittel profitieren, sofern Investitionsförderungen den Zugang zu alternativen Antriebstechnologien erleichtern.

3.10 Zahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP)

Auf einen Blick	
Subvention	Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der Europäischen Union stellt das zentrale Förderinstrument für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung dar. Im Rahmen der GAP-Förderperiode 2023 bis 2027 stehen Deutschland EU-Fördergelder von insgesamt etwa 35 Milliarden Euro zur Verfügung (dvs o. J.). Die jährlichen Mittel beliefen sich im Jahr 2024 auf rund 6,5 Milliarden Euro (BMLEH 2025b).
Reformbedarf	Rund 70 % der GAP-Mittel werden als Direktzahlungen ausgezahlt (BZL 2025). Da diese überwiegend an die bewirtschaftete Fläche und nicht an konkrete Klima- oder Umweltleistungen gekoppelt sind, wird ihre Wirksamkeit zur Erreichung der Klima- und Umweltziele der EU kritisch bewertet.
Reformoption	Die GAP sollte flächengebundene Direktzahlungen durch Degression und Kappung begrenzen und die freiwerdenden Mittel für die Honorierung von Klima- und Umweltleistungen einsetzen, die dem Gemeinwohl dienen.
Wirkung der Reform	Diese stärkere Ausrichtung der Fördermittel auf Klima- und Umweltleistungen könnte die Treibhausgasemissionen der Landwirtschaft reduzieren und Anreize für nachhaltigere Bewirtschaftungsformen schaffen. Gleichzeitig würden öffentliche Mittel gezielter für gesellschaftlich erwünschte Leistungen eingesetzt.

Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der Europäischen Union ist das zentrale Förderinstrument für die Landwirtschaft und die Entwicklung ländlicher Räume. Obwohl der Schwerpunkt dieses Berichts auf Subventionen des Bundes liegt, wird die GAP aufgrund ihrer erheblichen Bedeutung für die Finanzierung der Landwirtschaft ebenfalls berücksichtigt. Deutschland finanziert als Nettozahler den EU-Haushalt maßgeblich mit. Ein Teil dieser Mittel fließt über die GAP an landwirtschaftliche Betriebe zurück. Zusätzlich werden zahlreiche Maßnahmen der zweiten Säule durch nationale Mittel kofinanziert, weshalb EU- und nationale Finanzierungsanteile sofern möglich getrennt ausgewiesen werden.

Die Rahmenbedingungen der GAP werden jeweils für die vierjährige Förderperiode festgelegt. Zuletzt wurde die Umsetzung der GAP für die Förderperiode 2023 bis 2027 neu organisiert. Die Ziele werden auf europäischer Ebene festgelegt, jedoch erhielten die einzelnen Mitgliedstaaten in der Förderperiode 2023 bis 2027 mehr Gestaltungsspielraum bei der Umsetzung, was von jedem Land in einem nationalen Strategieplan ausgearbeitet wurde. Darin wird festgelegt, mit welchen Maßnahmen und Förderinstrumenten die gemeinsamen Ziele im jeweiligen Mitgliedstaat erreicht werden sollen (Europäische Kommission o. J.b). Der erweiterte Gestaltungsspielraum umfasst insbesondere die Möglichkeit, Fördervoraussetzungen an nationale Besonderheiten anzupassen sowie Mittel innerhalb des unionsrechtlichen Rahmens zwischen

den beiden Säulen der GAP umzuschichten (Europäische Kommission 2023). In Deutschland bildet der nationale GAP-Strategieplan die Grundlage dafür, wie die EU-Mittel auf Direktzahlungen, Umweltmaßnahmen, Investitionen und Programme zur ländlichen Entwicklung, in der gesamten Förderperiode (2023 bis 2027), verteilt werden (BMLEH o. J.a)

Die GAP ist nach dem Zwei-Säulen-Modell aufgebaut. Die erste Säule umfasst Direktzahlungen zur Einkommensstützung landwirtschaftlicher Betriebe sowie Marktmaßnahmen zur Stabilisierung bestimmter Agrarmärkte und wird vollständig aus dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) finanziert (Europäische Kommission o. J.a). Der größte Teil der Mittel wird in der ersten Säule der GAP in Form flächenbezogener Direktzahlungen vergeben. Mit der Reform der GAP im Jahr 2023 wurden zusätzliche Umweltinstrumente in die erste Säule integriert. Dazu zählen die sogenannten Öko-Regelungen (Eco-Schemes), für die in der Förderperiode 2023 bis 2027 EU-weit rund 25 % der Direktzahlungen vorgesehen sind (Europäische Kommission 2024). Dies entspricht in Deutschland jährlich etwa 1 Milliarde Euro. Die Eco-Schemes können von Landwirt:innen jährlich beantragt werden, sodass sie zusätzliche Fördermittel für Leistungen für Umwelt- und Klimaschutz erhalten. Gefördert werden beispielsweise die Anlage von Brachen, Blüh- und Altgrasstreifen, eine größere Vielfalt im Ackerbau oder eine extensivere Bewirtschaftung von Dauergrünland. Die einzelnen Öko-Regelungen

werden mit unterschiedlich hohen Prämien vergütet, sodass die Förderhöhe von der gewählten Maßnahme und der damit verbundenen Umweltleistung abhängt (BMLEH 2025c; UBA 2024a). Die tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen hängt von der Teilnahmebereitschaft der landwirtschaftlichen Betriebe ab (UBA 2023b).

Die zweite Säule der GAP beinhaltet die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ländlicher Regionen. Im Vordergrund stehen langfristige Maßnahmen, die sowohl die Zukunftsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe als auch die Lebensqualität im ländlichen Raum stärken sollen. Gefördert werden unter anderem Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, der ökologische Landbau, Projekte zur Verbesserung des Tierwohls sowie Investitionen für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige Landwirtschaft. Darüber hinaus werden Vorhaben finanziert, die zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung ländlicher Regionen beitragen. Die Finanzierung erfolgt über EU-Mittel des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die

Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und wird durch Mittel des Bundes und der Länder ergänzt (BMLEH 2024a).

Finanziell bleibt die GAP eines der bedeutendsten Politikfelder der Europäischen Union. EU-weit stehen für die GAP-Strategiepläne 2023 bis 2027 rund 264 Milliarden Euro aus dem EU-Haushalt zur Verfügung (Europäische Kommission 2023). Für Deutschland umfasst der GAP-Strategieplan (Planungsdaten) rund 30 Milliarden Euro an EU-Mitteln für den Förderzeitraum 2023 bis 2027 (BMLEH 2024b). Davon sind etwa 21,5 Milliarden Euro für Direktzahlungen der ersten Säule vorgesehen, während für die zweite Säule etwa 8,2 Milliarden Euro an EU-Mitteln geplant sind, die sich aus den regulären ELER-Mitteln sowie zusätzlichen Umschichtungen aus der ersten Säule zusammensetzen. Durch die Beteiligung von Bund und Ländern erhöht sich das Fördervolumen der zweiten Säule auf insgesamt rund 14,3 Milliarden Euro (UBA 2024a).

3.10.1 Wirkungsanalyse

Tabelle 27: Analyseergebnisse im Überblick

Wirkung	Score (hoch = negativ)	Begründung
Fiskalische Wirkung	●●●○	3,46 Milliarden Euro Ausgaben (2024)
Klimaschädlichkeit		Nicht quantifizierbar
Klimaschaden/Euro		Nicht quantifizierbar
Mangelnde Eignung	●●●○	Ineffizient/ineffektiv in der Ausgestaltung, da ein Großteil der GAP-Zahlungen als Flächenprämien angelegt ist
Verteilungswirkung	●●○○	Regressive Verteilungswirkung
Gesamt		Klimaschädliche Subvention mit schlechter Verteilungswirkung. Der Subventionszweck ist mit der Subvention nur ineffizient und ineffektiv erreichbar. Daher ist die Subvention in der aktuellen Form ungeeignet.

Quelle: eigene Darstellung.

Finanzielle Wirkung

Die Höhe der in Deutschland ausgezahlten Agrarförderungen bewegte sich in den vergangenen Jahren auf einem vergleichsweise konstanten Niveau.

- Im Agrarhaushaltsjahr 2018 wurden Fördermittel in Höhe von rund 6,6 Milliarden Euro an etwa 326.000 Begünstigte ausgezahlt (Proplanta 2019).
- Für das Haushaltsjahr 2019 wurde ein Fördervolumen von rund 6,35 Milliarden Euro veröffentlicht. Davon entfielen etwa 5,0 Milliarden Euro auf Maßnahmen der ersten Säule und rund 1,35 Milliarden Euro auf Maßnahmen der zweiten Säule (Proplanta 2020).
- Im Jahr 2020 wurden in Deutschland insgesamt rund 6,23 Milliarden Euro an EU-Mitteln ausbezahlt. Dieser Betrag beinhaltet keine nationalen Kofinanzierungen. Die Auszahlungen verteilten sich auf rund 4,87 Milliarden Euro aus dem EGFL und etwa 1,35 Milliarden Euro aus dem ELER) (vgl. Proplanta o. J.).
- Im Agrarhaushaltsjahr 2021 beliefen sich die Ausgaben auf insgesamt 6,082 Milliarden Euro ohne nationale Kofinanzierung. Davon wurden 4,73 Milliarden Euro über die erste Säule und 1,35 Milliarden Euro über die zweite Säule bereitgestellt (Proplanta 2022).
- Für das Jahr 2022 wurden EU-Mittel in Höhe von insgesamt 6,36 Milliarden Euro ausgewiesen, ebenfalls ohne Berücksichtigung nationaler Kofinanzierungen. Auf den EGFL entfielen dabei 4,786 Milliarden Euro, während über den ELER 1,58 Milliarden Euro bereitgestellt wurden (Proplanta 2023).

Das Fördervolumen von 2018 bis 2022 kann nicht mit den Auszahlungen der aktuellen Förderperiode in Vergleich gesetzt werden, da sich in der Förderperiode 2023 bis 2027 die Ausgestaltung der GAP geändert hat.

- Für das Agrarhaushaltsjahr 2023 veröffentlichte das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat ein Fördervolumen von rund 6,9 Milliarden Euro für etwa 310.000 Begünstigte. Im Unterschied zu den zuvor dargestellten Werten umfasst dieser Betrag neben den EU-Mitteln auch nationale Kofinanzierungsanteile (BMLEH 2024c).
- In 2023/2024 hatte die GAP ein Fördervolumen von 6,5 Milliarden Euro (BMLEH o. J.a). Anhand der veröffentlichten Daten der Begünstigten ergibt sich ein Gesamtfördervolumen von rund 5,38 Milliarden Euro.¹⁹ Davon entfallen etwa 3,80 Milliarden Euro auf Maßnahmen des EGFL der ersten Säule, rund 1,39 Milliarden Euro auf Maßnahmen des ELER sowie etwa 184 Millionen Euro auf gesondert ausgewiesene nationale Kofinanzierungen der zweiten Säule (BMLEH o. J.c).

Die GAP unterteilt sich in Maßnahmen in der 1. und 2. Säule, die sich in ihrer Ausrichtung und Zielsetzung voneinander unterscheiden. Die Klimaschädlichkeit der GAP lässt sich nicht pauschalisieren, so dass die Bewertung auf Ebene der einzelnen Fördermaßnahmen erfolgt, wobei die GAP nicht automatisch zusätzliche Emissionen erzeugt, jedoch emissionsintensive Strukturen fördert, indem klimaschädliche Flächennutzungen mitfinanziert und mit Blick auf Klimaschutz eine wirksamere Mittelverwendung nicht erfolgt. Zwischen den einzelnen Fördermaßnahmen bestehen Unterschiede hinsichtlich der Fördervoraussetzungen und damit auf die Klimaschädlichkeit. Dies wird exemplarisch am Beispiel der flächenbezogenen Direktzahlungen und der Eco-Schemes der 1. Säule veranschaulicht. Die flächenbezogenen Direktzahlungen erhalten Landwirt*innen für Flächen, die sie bewirtschaften (in Euro/ha), unabhängig von der Wirtschaftsweise. Ein Betrieb mit konventionellem Ackerbau erhält für die Flächen in seiner Bewirtschaftung den gleichen Fördersatz (in Euro/ha) wie beispielsweise ein Bio-Betrieb. Dabei unterscheiden sich beide Betriebe aufgrund der Bewirtschaftungsform in ihrer Klimaschädlichkeit. Der konventionelle Betrieb

¹⁹ Das BMLEH weist für das Haushaltsjahr 2023/2024 Fördermittel in Höhe von 6,5 Milliarden Euro aus. Diese Abweichung ist auf Unterschiede in der Datendarstellung zurückzuführen. Während der Übergangsphase zwischen der Förderperiode 2014 bis 2022 und der aktuellen Förderperiode werden weiterhin Zahlungen für bereits bewilligte Maßnahmen der vorherigen Programmperiode geleistet. Für diese Maßnahmen gelten teilweise andere Transparenz- und Veröffentlichungsvorschriften als für Förderungen der aktuellen GAP-Periode. Infolgedessen werden einzelne nationale Kofinanzierungsanteile nicht auf Maßnahmenebene ausgewiesen, sodass eine eindeutige Zuordnung zu den jeweiligen Interventionen nicht möglich ist. Gleichzeitig werden diese Beträge bei der Berechnung des gesamten Fördervolumens eines Begünstigten berücksichtigt. Die vom BMLEH veröffentlichten Gesamtbeträge enthalten daher Förderbestandteile, die in den öffentlich zugänglichen Einzelaufstellungen nicht vollständig nachvollzogen werden können (BMLEH o. J.b). Im Folgenden wird mit den Daten der Begünstigten gerechnet, da diese nach ihrer Umweltwirkung anhand der Maßnahme in negative und ambivalente Wirkung auf das Klima eingeteilt werden können.

verursacht beispielsweise höhere Treibhausgasemissionen als ein Bio-Betrieb unter anderem aufgrund der Ausbringung von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln im konventionellen Betrieb. Da die Auszahlung nicht an eine nachhaltige Produktionsweise gekoppelt ist und den reinen Flächenbesitz fördert, somit unter anderem auch Personen gefördert werden, die keine landwirtschaftliche Produktion ausüben (beispielsweise mit Flächenverpachtungen), ist die Maßnahme der flächenbezogenen Direktzahlungen grundsätzlich als klimaschädlich einzustufen. Da jedoch mit den flächenbezogenen Direktzahlungen auch nachhaltig wirtschaftende Betriebe erreicht werden, wird die Maßnahme als teilweise klimaschädlich eingestuft. Dies wurde für alle Maßnahmen der GAP übernommen, die grundsätzlich keine nachhaltige Ausrichtung bzw. keine nachhaltige Produktionsweise an die Fördermittel koppeln. Die Einteilung der Maßnahmen in teilweise klimaschädlich erfolgte auf Grundlage der Beschreibung des Zwecks der Maßnahme. Sofern eine Maßnahme in der Zweckbeschreibung erkennen ließ, dass sie auch, aber nicht ausschließlich, nachhaltige Produktionsweisen subventioniert, wurde diese als teilweise klimaschädlich bewertet. Da einzelne Maßnahmen der GAP-Förderungen an nachhaltige Produktionsweisen gekoppelt sind, kann nicht das gesamte Fördervolumen der GAP als teilweise klimaschädlich bewertet werden. So haben beispielsweise die Eco-Schemes keine klimaschädliche Wirkung, da die Förderung an ökologische Produktionsbedingungen gebunden ist. Tabelle 28 gibt einen Überblick über das Fördervolumen der teilweise klimaschädlichen Maßnahmen der GAP.

Tabelle 28: GAP-Fördervolumen teilweise klimaschädlicher Maßnahmen

	1. Säule	2. Säule	
Finanzierung	EGFL	ELER	Nat. Kofinanzierung
Fördervolumen	3.162 Millionen Euro	298 Millionen Euro	7 Millionen Euro

Quelle: eigene Darstellung nach BMLEH o.J.c.

Von dem GAP-Fördervolumen aus 2024 von 6.500 Millionen Euro können 5.380 Millionen Euro anhand der Daten der Begünstigten des BMLEH hinsichtlich ihrer Klimaschädlichkeit bewertet werden. Insgesamt sind 3.467 Millionen Euro der GAP-Zahlungen

teilweise klimaschädlich. Davon entfallen 3.162 Millionen Euro auf die 1. Säule der GAP, finanziert über den EGFL, und 305 Millionen Euro auf die 2. Säule, finanziert über den ELER und die nationale Kofinanzierung. 1.900 Millionen Euro der GAP-Zahlungen wurden nicht als teilweise klimaschädlich ausgewiesen. Darüber hinaus konnten 1.120 Millionen Euro aufgrund unveröffentlicher Daten nicht bewertet werden.

Wirksamkeit hinsichtlich des Subventionszwecks

Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) erfüllt Aufgaben, die aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht bedeutsam sind. Landwirtschaftliche Betriebe sind in besonderem Maße von Faktoren abhängig, die sie nur eingeschränkt beeinflussen können. Dazu zählen unter anderem schwankende Marktpreise, zunehmende Wetterextreme sowie steigende Kosten für Betriebsmittel. Die Förderung soll dazu beitragen, die wirtschaftliche Grundlage landwirtschaftlicher Betriebe zu stabilisieren und damit die langfristige Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln abzusichern (Europäische Kommission o. J.c). Eine Studie des Naturschutzbundes Deutschland e.V. (NABU) kommt zu dem Ergebnis, dass die GAP-Zahlungen keine Auswirkungen auf die Ernährungssicherung in Deutschland haben. Ein vollständiger oder teilweiser Wegfall der GAP-Fördermittel würde nur zu einem geringen Produktionsrückgang führen (NABU 2026).

Im Zeitraum von 2020 bis 2023 entfiel durchschnittlich etwa ein Drittel des landwirtschaftlichen Einkommens in Deutschland auf Direktzahlungen der GAP (Thünen-Institut 2025). Da die Förderhöhe in großer Abhängigkeit zur Größe der bewirtschafteten Fläche steht, erhalten Betriebe mit einer größeren Zahl an förderfähiger Fläche höhere Zahlungen als kleinere Betriebe, unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Situation oder Bewirtschaftungsform. Gleichzeitig zeigen Auswertungen auf Basis von Daten der Europäischen Kommission und Eurostat, dass sich die Einkommen großer Betriebe in den vergangenen Jahren vielfach stärker entwickelt haben als jene kleinerer Betriebe, wodurch sich die wirtschaftlichen Unterschiede innerhalb des Agrarsektors vergrößert haben (Europäische Kommission o. J.b; The Guardian 2024; Thünen-Institut 2025). Auch in der Förderperiode von 2023-2027 dient ein wesentlicher Teil der GAP-Förderung der Einkommensstützung landwirtschaftlicher Betriebe und ist nicht unmittelbar an die Erbringung zusätzlicher Umwelt- und Klimaleistungen gebunden. Damit

wird der Ansatz, öffentliche Fördermittel stärker an gesellschaftlich erwünschte Leistungen zu knüpfen, bislang nur teilweise umgesetzt. Untersuchungen zur Umweltwirksamkeit der GAP weisen entsprechend darauf hin, dass die bestehenden Förderstrukturen keine hinreichenden Anreize für zusätzliche Agrarumweltmaßnahmen setzen. Innerhalb der laufenden Förderperiode bestehen jedoch Instrumente, mit denen Umwelt- und Klimaschutz gezielter gefördert werden kann. Hierzu zählen insbesondere die Eco-Schemes der ersten Säule sowie die Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen (AUKM) der zweiten Säule (Thünen-Institut 2025).

Klimawirkung

Der Sektor Landwirtschaft verursachte in Deutschland im Jahr 2024 nach vorläufigen Berechnungen 53,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente (CO₂-e) und war damit für 8,3 % der gesamten nationalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Methan trug 2024 mit 61,8 % zum Emissionsaufkommen bei, während auf Lachgas weitere 33,9 % entfielen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Tierhaltung zu, die mit 34,9 Millionen Tonnen CO₂-e rund 64,5 % der sektoralen Emissionen verursacht. Ausschlaggebend sind vor allem die Verdauungsprozesse von Wiederkäuern, wodurch insbesondere die Rinderhaltung einen wesentlichen Einfluss auf die Klimabilanz des Sektors ausübt (UBA 2025d).

Zwar verfolgt die Europäische Union das Ziel, dass Mitgliedstaaten in ihren Strategieplänen 40 % ihres Agrarbudgets für Klimaschutzzwecke einsetzen, die tatsächlich erzielbaren Emissionsminderungen fallen jedoch vergleichsweise gering aus. Für Deutschland wird der zusätzliche Minderungsbeitrag der ersten Säule der GAP auf lediglich 1,0 bis 1,4 Millionen Tonnen CO₂-e geschätzt. Bezogen auf die für den Landwirtschaftssektor erforderlichen Reduktionen bis 2030 entspricht dies einem Anteil von etwa 8 %. Deutlich größere Potenziale werden insbesondere Maßnahmen zugeschrieben, die strukturelle Veränderungen fördern, beispielsweise die Wiedervernässung von Moorstandorten, eine effizientere Stickstoffnutzung oder Anpassungen besonders emissionsintensiver Produktionssysteme. Diese Maßnahmen sind überwiegend in der zweiten Säule der GAP verankert, ihre tatsächlichen Wirkungen lassen sich derzeit jedoch noch nicht belastbar quantifizieren (Scheffler et al. 2022).

Auch hinsichtlich der Verwendung öffentlicher Mittel zeigen sich Unterschiede zwischen politischer Zielsetzung und tatsächlicher Wirkung. Während die Europäische Kommission das Ziel gesetzt hat, dass 40 % der GAP-Fördermittel und die Öko-Regelungen zu 100 % zu Klimazielen beitragen sollen (Europäische Union 2021), kommen alternative Berechnungen zu deutlich geringeren Werten. Demnach liegt der tatsächliche Klimaschutzbeitrag der Öko-Regelungen bei etwas mehr als 20 %, jener der Direktzahlungen nach erster Einschätzung bei 3 bis 4 % (Scheffler et al. 2022; UBA 2023b). Aufgrund der Datenlage und der unterschiedlich zu bewertenden Maßnahmenausrichtungen kann die tatsächliche Klimawirkung der GAP-Förderung nicht quantifiziert werden.

Verteilungswirkungen

Im Agrarhaushaltsjahr 2024 wurden im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) rund 6,5 Milliarden Euro an etwa 300.000 Begünstigte ausgezahlt (BMLEH 2025b). Den größten Anteil daran machten die Direktzahlungen aus, für die insgesamt 4,32 Milliarden Euro an 288.921 Antragsteller:innen vergeben wurden. Die Verteilung dieser Mittel zeigt eine deutliche Konzentration auf vergleichsweise wenige große Betriebe. So erhielten 137.207 Betriebe beziehungsweise rund 47,5 % aller Antragsteller:innen Direktzahlungen von maximal 5.000 Euro. Auf diese Gruppe entfielen jedoch lediglich rund 270 Millionen Euro und damit nur etwa 6,3 % des gesamten Direktzahlungsbudgets. Demgegenüber standen 5.222 Betriebe mit Direktzahlungen von mehr als 100.000 Euro. Obwohl diese Gruppe lediglich rund 1,8 % aller Antragsteller:innen ausmacht, erhielt sie mit rund 1,14 Milliarden Euro mehr als ein Viertel (26,3 %) aller Direktzahlungen (BMLEH 2025d).

Der Förderbetrag verbleibt dabei oftmals nicht bei den Bewirtschafter:innen. Insbesondere bei gepachteten Flächen wird ein erheblicher Teil der flächenbezogenen Zahlungen übersteigende Pachtpreise an die Grundeigentümer:innen weitergegeben. Das Thünen-Institut (2025) geht davon aus, dass rund die Hälfte bis 60 % der Direktzahlungen auf diese Weise an Verpächter:innen fließen. Dieser Effekt fällt umso stärker aus, je höher der Anteil gepachteter Flächen und je länger die bestehenden Pachtverträge sind.

3.10.2 Reformoption

Diese Reformoption basiert auf unterschiedlichen Empfehlungen wissenschaftlicher Studien und Projekte bzgl. einer stärkeren Ausrichtung der GAP an Klima- und Umweltschutz. Die GAP sollte schrittweise von einer überwiegend flächengebundenen Einkommensstützung über die Direktzahlungen zu einer zielgerichteten Honorierung von Klima-, Umwelt-, Biodiversitäts- und Tierwohlleistungen weiterentwickelt werden. Hierfür sollten die Direktzahlungen durch Degression und Kappung stärker auf kleinere und mittlere Betriebe konzentriert werden. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollten ohne die Notwendigkeit einer Kofinanzierung in den jeweiligen Regionen verbleiben und vollständig für Agrarumwelt-, Klima- und Tierwohlmaßnahmen sowie die ländliche Entwicklung und den Biodiversitätsschutz eingesetzt werden, um insbesondere Regionen mit großflächigen Betriebsstrukturen nicht zu benachteiligen (ABL 2026). Gleichzeitig sollte die nationale Kofinanzierung von Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen entfallen bzw. reduziert werden, um deren Umsetzung zu erleichtern und den Anteil freiwilliger Umweltleistungen schrittweise auszubauen (Agora Agrar 2026b).

Langfristig sollten die pauschalen Flächenprämien zugunsten einer wirkungsorientierten Vergütung gesellschaftlicher Leistungen erfolgen (Agora Agrar 2026b; ZKL 2021; 2024). Hier gibt es unterschiedliche Ansätze:

Agora Agrar schlägt vor, Gemeinwohlleistungen sowohl auf einzelbetrieblicher Ebene über ein Benchmarking-System als auch auf Landschaftsebene durch kooperativ organisierte Agrarumweltmaßnahmen zu fördern. Dadurch könnten Betriebe gezielt für Leistungen vergütet werden, die über gesetzliche Mindestanforderungen hinausgehen, während regionale Kooperationen beispielsweise beim Biodiversitäts- oder Moorschutz gestärkt würden (Agora Agrar 2026b).

Der DVL testet derzeit in einem Pilotprojekt die Gemeinwohlprämie, bei der Umwelt- und Klimaleistungen anhand eines Punktesystems bewertet und entsprechend ihrer Wirkung honoriert werden. Anstelle pauschaler Flächenzahlungen würden damit messbare Beiträge zum Biodiversitäts-, Klima- und Wasserschutz vergütet und Anreize für vielfältige Bewirtschaftungsmaßnahmen geschaffen (DVL 2020).

Flankierend sollten europaweit einheitliche ökologische und soziale Mindeststandards, eine Stärkung der Gemeinsamen Marktorganisation, wirksame Kriseninstrumente sowie eine bessere finanzielle Ausstattung der ländlichen Entwicklung die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz landwirtschaftlicher Betriebe sichern (Agora Agrar 2026b; ZKL 2024).

Finanzielle Wirkung

Die Reformoption würde grundsätzlich nicht zu einer Veränderung des Gesamtvolumens der Gemeinsamen Agrarpolitik führen, sondern zu einer zielgerichteten Umschichtung der verfügbaren Mittel. Durch die Degression und Kappung der flächengebundenen Direktzahlungen würden Mittel frei, die innerhalb der GAP verbleiben und für die Honorierung von Klima-, Umwelt-, Biodiversitäts- und Tierwohlleistungen sowie für Maßnahmen der ländlichen Entwicklung und des Biodiversitätsschutzes eingesetzt werden könnten. Die Reform wäre daher weitgehend haushaltsneutral, würde die öffentlichen Mittel jedoch effizienter mit Blick auf Klima- und Umweltschutz einsetzen, indem die bisher überwiegend pauschale Einkommensstützung stärker an die Erbringung von Gemeinwohlleistungen gekoppelt wird. Langfristig könnten zudem fiskalische Folgekosten durch vermiedene Umwelt- und Klimaschäden sowie geringere Ausgaben für deren Beseitigung reduziert werden.

Klimawirkung

Mit der Reformoption würde die Gemeinsame Agrarpolitik stärker auf die Erreichung von Klima- und Umweltzielen ausgerichtet werden, indem die Mittel nicht mehr überwiegend flächenbezogen ausgezahlt werden, sondern zunehmend an die Erbringung nachweisbarer Gemeinwohlleistungen gekoppelt wären. Dadurch würden Anreize für Maßnahmen geschaffen, die zum Klimaschutz beitragen, etwa den Erhalt und die Wiedervernässung von Mooren, den Schutz von Dauergrünland, den Aufbau von Humus, vielfältige Fruchtfolgen, Agroforstsysteme oder eine extensive Bewirtschaftung. Gleichzeitig würde die stärkere Honorierung von Biodiversitäts- und Klimaleistungen Investitionen in nachhaltige Produktionsverfahren fördern und die Transformation der Landwirtschaft beschleunigen. Die Reformoption würde die Treibhausgasemissionen des Agrarsektors mittel- bis langfristig senken und gleichzeitig die Kohlenstoffspeicherung in Böden und Vegetation stärken.

Verteilungswirkungen

Durch die Degression und Kappung der Direktzahlungen würden insbesondere größere und flächenstarke Betriebe geringere flächenbezogene Zahlungen erhalten, während kleinere und mittlere Betriebe vergleichsweise weniger betroffen wären. Die freiwerdenden Mittel würden für Klima-, Umwelt-, Biodiversitäts- und Tierwohlmaßnahmen sowie die ländliche Entwicklung und den Biodiversitätsschutz eingesetzt und kämen damit insbesondere Betrieben zugute, die entsprechende Gemeinwohlleistungen erbringen. Insgesamt würde sich die Förderung von einer pauschalen Einkommensstützung hin zu einer leistungsorientierten Honorierung von Gemeinwohlleistungen verlagern. Mit der Reformoption würde sich nicht nur die Verteilung der Fördermittel zwischen den Betrieben verändern, sondern öffentliche Mittel würden verstärkt für die Bereitstellung öffentlicher Güter eingesetzt und weniger für eine pauschale Einkommensstützung unabhängig von der erbrachten Leistung.

Literaturverzeichnis

ABL – Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (2026). „KLB-Position zur GAP mit Kappung und Degression sowie Honorierung von Gemeinwohlleistungen“. 9.4. <https://www.abl-ev.de/aktuelles/details/klb-position-zur-gap-mit-kappung-und-degression-sowie-honorierung-von-gemeinwohlleistungen> (Download 13.7.2026).

ACEA – European Automobile Manufacturers' Association (2022). „ACEA Tax Guide 2022“. <https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2022/> (Download 1.3.2023).

ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2025). „ADV-Monatsstatistik Dezember 2024“. <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2024-ADV-Monatsstatistik.pdf> (Download 6.5.2026).

AGEB – Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (2025a). „Bruttostromerzeugung und Nettostromerzeugung in Deutschland nach Energieträgern“. <https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2025/02/Strerz-Abgabe-2025-02.pdf> (Download 26.8.2026).

AGEB – Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (2025b). „Auswertungstabellen zur Energiebilanz Deutschland: Daten für die Jahre von 1990 bis 2024“. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/EBD24p2_Auswertungstabellen_deutsch.pdf (Download 14.4.2026).

Agora Agrar (Hrsg.) (2026a). „Klimawirksamkeit der Ernährung in Deutschland. Wie sich der Beitrag der Ernährung zu den Klimazielen erfassen und politische Handlungsoptionen ableiten lassen“. Berlin. https://www.agora-agrar.de/fileadmin/Projects/2023/008_GHG-Food-study/A-AGR_Klimawirksamkeit_der_Ernaehrung_in_Deutschland_WEB.pdf (Download 26.8.2026).

Agora Agrar (2026b). „Die Zukunft von Landnutzung und Ernährung in Deutschland. Wie Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit in Land- und Forstwirtschaft vereinbar sind“. 13.1. <https://www.agora-agrar.de/publikationen/die-zukunft-von-landnutzung-und-ernaehrung-in-deutschland> (Download 21.8.2026).

Agora Energiewende, Agora Industrie, FIM (Forschungsinstitut für Informationsmanagement) und RAP (Regulatory Assistance Project Deutschland) (2024). „Industrielle Energieflexibilität ermöglichen. Konzept einer Reform der Sondernetzentgelte für Großverbraucher“. https://www.agora-industrie.de/fileadmin/Projekte/2024/2024-19_DE_IND_Reform_Industrielle_Netzentgelte/A-IND_350_Industrielle_Energieflexibilit%C3%A4t_Impuls_WEB.pdf?utm (Download 3.6.2026).

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2022). Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte - Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Kfz-u-Dienstwagen/84_Gesamt-Kfz-und-Dienstwagenbesteuerung.pdf (Download 2.8.2023).

ALD Automotive (o. J.). „Tax reform 2022 on the benefit in kind of corporate vehicle“. <https://www.aldautomotive.lu/en/news/tax-reform-2022> (Download 3.3.2023).

Allekotte, Michel, Christoph Heidt, Christiane Schneider und Nicola Toenges-Schuller (2023). „Bewertung von Emissionsminderungspotenzialen zusätzlicher Verkehrsmaßnahmen“. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bewertung-von-emissionsminderungspotenzialen> (Download 6.5.2026).

Bach, Stefan (2009). „Zehn Jahre ökologische Steuerreform: Finanzpolitisch erfolgreich, klimapolitisch halbherzig“. Wochenbericht des DIW 14. 218–228.

BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2026). „Industriestrompreis“. https://www.bafa.de/DE/Energie/Industriestrompreis/industriestrompreis_node.html (Download 26.8.2026).

BLE – Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2024). „Milchbilanz: Erneut weniger Milch, Käse und Butter verbraucht“. Pressemitteilung 12.2.2024. https://www.ble.de/SharedDocs/Downloads/DE/Pressemitteilungen/2024/240412_Milchbilanz.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Download 28.5.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2014). „Datensammlung zur Steuerpolitik. Ausgabe 2014“. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Datenportal/Daten/offene-daten/steuern-zoelle/Datensammlung-zur-Steuerpolitik-2010-2022/datensaetze/2014.html> (Download 26.8.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2019). „27. Subventionsbericht des Bundes: Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2017 bis 2020“. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Oeffentliche-Finanzien/Subventionsberichte/27-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Download 21.4.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2024). „BMF-Monatsbericht Januar 2024: Vorläufiger Abschluss des Bundeshaushalts 2023“. 31.1. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/Ausgabe/2024/01/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-2-vorlaeufiger-abschluss-bundeshaushalt-2023.html> (Download 31.3.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (Hrsg.) (2025a). „30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026“. Fassung 15.9.2025. Berlin. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (Download 3.2.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2025b). „Rechnung über den Haushalt des Einzelplans 09 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz für das Haushaltsjahr 2024“. Berlin. <https://www.bundeshaushalt.de/static/daten/2024/ist/epl09.pdf> (Download 17.6.2026).

BMF – Bundesministerium der Finanzen (2026). „Energie-Sofortprogramm und Entlastungsprämie“. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/energie-sofortprogramm-und-entlastungspraemie.html> (Download 26.5.2026).

BMJV – Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz (2015). „Steinkohlefinanzierungsgesetz vom 20. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3086), das zuletzt durch Artikel 306 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist“. <https://www.gesetze-im-internet.de/steinkohlefinanzg/BJNR308600007.html> (Download 28.4.2026).

BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o.J.): „Energiesteuergesetz (Energie StG) §57 Steuerentlastung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft. <https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/> (Download 27.8.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2024a). „Grundzüge der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) und ihrer Umsetzung in Deutschland“. 16.7. <https://www.bmleh.de/DE/themen/landwirtschaft/eu-agrarpolitik-und-foerderung/gap/ga+p-nationale-umsetzung.html> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2024b). „GAP-Strategieplan für die Bundesrepublik Deutschland“. 28.10. <https://www.bmleh.de/DE/themen/landwirtschaft/eu-agrarpolitik-und-foerderung/gap/gap-strategieplan.html> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2024c). „Agrarzahlen 2023 veröffentlicht“. <https://www.bmleh.de/DE/themen/landwirtschaft/eu-agrarpolitik-und-foerderung/direktzahlung/veroeffentlichung-eu-zahlungen.html> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2025a). „Entscheidung im Bundeskabinett: Agrardieselsrückvergütung kommt zurück“. Pressemitteilung Nr. 78/2025. <https://www.bmleh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2025/078-agrardiesel.html> (Download 24.11.2025).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2025b). „Informationen über Agrarzahlen 2024 jetzt online abrufbar“. Pressemitteilung Nr. 43/2025. <https://www.bmleh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2025/043-agrarzahlungen.html> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2025c). „Öko-Regelungen“. 18.8. <https://www.bmleh.de/DE/themen/landwirtschaft/eu-agrarpolitik-und-foerderung/direktzahlung/oeko-regelungen.html> (Download 26.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2025d). „Statistik – Zahl der begünstigten Antragsteller sowie gewährte Zahlungen aller Direktzahlungen (DZ) für das Antragsjahr 2024 gestaffelt in Klassen nach Fördervolumen“. <https://www.bmel-statistik.de/fileadmin/daten/0101013-2023.pdf> (Download 21.8.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (2026). „Versorgungsbilanzen: Milch und Milcherzeugnisse“. <https://www.bmel-statistik.de/ernaehrung/versorgungsbilanzen/milch-und-milcherzeugnisse> (Download 28.5.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (o. J.a). „GAP-Strategieplan für die Bundesrepublik Deutschland“. 5.12. <https://www.bmleh.de/DE/themen/landwirtschaft/eu-agrarpolitik-und-foerderung/gap/gap-strategieplan.html> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (o. J.b). „Agrarzahlen: Häufig gestellte Fragen“. <https://www.agrarzahlen.de/agrarfonds/haeufig-gestellte-fragen> (Download 25.6.2026).

BMLEH – Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (o. J.c). „Gesamtliste der Begünstigten und Dokumente“. <https://www.agrarzahlen.de/agrarfonds/bs> (Download 25.6.2026).

BMUKN – Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2022). „Ist Heizen mit Holz klimaneutral?“. <https://www.bundesumweltministerium.de/heizen-mit-holz/umwelt/klimaauswirkungen-von-heizen-mit-holz> (Download 22.4.2026).

BMUKN – Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2024). „1. Aktionsplan der Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt 2030 (Zeitraum: 2024 bis 2027)“. <https://www.biologischevielfalt.de/infothek> (Download 15.12.2025).

BMUKN – Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2026). „Klimaschutzprogramm 2026. Kabinettsbeschluss vom 25. März 2026“. Berlin. https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzprogramm_2026_bf.pdf (Download 26.5.2026).

BMV – Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2025a): „Mobilität in Tabellen (MiT 2023 1.0) – Online-Tabellenanalyse“. <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/view.html> (Download 26.8.2026).

BMV – Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2025b). „Mobilität in Deutschland – MiD. Tabellarische Grundauswertung“. Bonn. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2023-tabellenband.pdf?__blob=publicationFile (Download 6.5.2026).

BMWE – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2023). „Die Klimastrategie für die Garantieinstrumente der Außenwirtschaftsförderung“. 20.10. <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2023/11/06-die-klimastrategie-fuer-die-garantieinstrumente-der-aussenwirtschaftsfoerderung.html> (Download 27.3.2026).

BMWE – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (o. J.). „Kraft-Wärme-Kopplung“. <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/moderne-kraftwerkstechnologien.html?> (Download 29.5.2026).

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.) (2023). „Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung.“ https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/klimaschutz/20231004-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Download 26.8.2026).

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.) (2025a). „Exportkreditgarantien Jahresbericht 2024“. Berlin. https://www.exportkreditgarantien.de/_Resources/Persistent/a/9/a/2/a9a2a3d31a776d9dede00b7fd3429c558c78fc62/jb-2024.pdf (Download 27.3.2026).

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2025b). „Richtlinie für die Übernahme von Gewährleistungen zur Absicherung des Zinsrisikos bei der Refinanzierung von CIRR-Krediten für den Bau von Schiffen (Zinsausgleichsgarantien)“. Vom 12. Februar 2025. <https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/YBrrjxH3lsyBP4VNiyY/content/YBrrjxH3lsyBP4VNiyY/BAnz%20AT%2003.03.2025%20B1.pdf?inline> (Download 22.3.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur (Hrsg.) (2022). „Monitoringbericht 2022: Marktbeobachtung Monitoring-Energie“. Bonn. <https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Mediathek/Monitoringberichte/monitoringbericht-energie2022.pdf> (Download 26.8.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur (2024). „Eckpunkte zur Fortentwicklung der Industrienetzentgelte im Elektrizitätsbereich“. https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK4-GZ/2024/BK4-24-0027/BK4-24-0027_Eckpunktepapier_24072024.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Download 26.8.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur (2025a). „Netzengpassmanagement 2024: Volumen und Kosten gesunken“. 2.4. <https://www.smard.de/page/home/topic-article/444/216636/volumen-und-kosten-gesunken> (Download 26.5.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur (2025b). „Der Strommarkt im Jahr 2024“. <https://www.smard.de/page/home/topic-article/444/215556/der-strommarkt-im-jahr-2024> (Download 27.4.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur (2026). „Industrienetzentgelte: Orientierungspunkte der BNetzA. Festlegungsverfahren AgNes (GBK-25-01-1#3)“. https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/GBK-GZ/2025/GBK-25-01-1x3_AgNes/Downloads/Orientierungspunkte_und_Diskussionspapiere/Orientierungspunkte_Industr_NetzE.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Download 3.6.2026).

BNetzA – Bundesnetzagentur, und BKartA (Bundeskartellamt) (Hrsg.) (2026). „Marktbeobachtung: Monitoringbericht 2025“. Bonn. <https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Mediathek/Monitoringberichte/MonitoringberichtEnergie2025.pdf> (Download 26.5.2026).

Breidenbach, Philipp (2020). „Ready for take-off? The economic effects of regional airport expansions in Germany“. *Regional Studies* (54) 8. 1084–1097.

BUND (2025). „WASERENTNAHMEENTGELTE DER LÄNDER“. https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/fluesse/Wasserentnahmeentgelte-Laender-Bericht-BUND-2025.pdf (Download 11.11.2025).

Bundesrechnungshof (2022). „Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Finanzausschuss des Deutschen Bundestages: Reform des ermäßigten Umsatzsteuersatzes lange überfällig“. 13.12. https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2023/88-fa-umsatzsteuer-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (Download 22.1.2024).

Bundesregierung (1993). „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms – 1. SKWPG –“. Drs. 12/5502 vom 4.9.93. <https://dserver.bundestag.de/btd/12/055/1205502.pdf> (Download 12.10.2023).

Bundesregierung (2010). „Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2011 (HBegIG 2011)“. Drs. 17/3030 vom 27.9.2010. <https://dserver.bundestag.de/btd/17/030/1703030.pdf> (Download 13.10.2023).

Bundesregierung (2021). „Mehr Fortschritt wagen - Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit: Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP)“. https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (Download 19.12.2022).

Bundesregierung (2024). „Klimapolitische Sektorleitlinien der Bundesregierung für die Exportkreditgarantien“. https://www.exportkreditgarantien.de/_Resources/Persistent/e/a/6/1/ea6176e-d649870257639015a4bef5c1bd642e9ef/sektoerleitlinien-exportkreditgarantien-der-bundesregierung-052024.pdf (Download 27.3.2026).

Bundesregierung (2025). „Die wichtigsten steuerlichen Änderungen 2026“. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/das-aendert-sich-2026.html> (Download 26.5.2026).

Bundesregierung (o. J.). „Luftverkehrsteuer wird ab 1. Juli gesenkt“. 1.7. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/senkung-luftverkehrsteuer-2418542> (Download 26.5.2026).

Bundestag (2024). „Unterrichtung durch die Bundesregierung: Klimaschutzbericht 2024“. Drs. 20/12760 vom 30.8.2024. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/127/2012760.pdf> (Download 26.5.2026).

Bundestag (2026). „Kosten von Mehrwertsteuer-Befreiung bei Lebensmitteln“. 13.5. <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1178320> (Download 26.8.2026).

BZL – Bundeszentrum für Landwirtschaft (2025). „Warum wird die Landwirtschaft so stark subventioniert?: BZL“. 26.11. <https://www.landwirtschaft.de/wirtschaft/agrarmaerkte/foerderung/warum-wird-die-landwirtschaft-so-stark-subventioniert> (Download 25.6.2026).

BZL – Bundeszentrum für Landwirtschaft (2026). „Versorgung mit Fleisch in Deutschland im Kalenderjahr 2010–2025 (Neuberechnung)“. 7.4. https://www.ble.de/SharedDocs/Downloads/DE/BZL/Daten-Berichte/Fleisch/Fleischbilanz_2010-2025_Neuberechnung.html (Download 28.5.2026).

CDU, CSU und SPD (2025). „Verantwortung für Deutschland: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode“. Berlin. https://www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf (Download 26.5.2026).

Convention on Biological Diversity (2025). „Target 18. Reduce Harmful Incentives by at Least \$500 Billion per Year, and Scale Up Positive Incentives for Biodiversity“. <https://www.cbd.int/gbf/targets/18> (Download 15.12.2025).

Cox, Brian, Christian Bauer, Angelica Mendoza Beltran, Detlef P. van Vuuren, Chris Mutel (2020). „Life cycle environmental and cost comparison of current and future passenger cars under different energy scenarios“. Applied Energy (269) Juli 2020. 115021.

DEHSt – Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (Hrsg.) (2025a). „Leitfaden BEHG Carbon Leakage. Antragsverfahren für die Kompensation gemäß § 11 Absatz 3 BEHG und BECV – Hinweise für Unternehmen zur Erstellung eines Kompensationsantrags“. Berlin. https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/nehs/clk-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Download 7.1.2026).

DEHSt – Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (2025b). „Einnahmen aus dem Emissionshandel erneut auf Rekordniveau“. 7.1. <https://www.dehst.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2025-001-jahresabschluss-2024-euets-nehs.html> (Download 29.5.2026).

DEHSt – Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (Hrsg.) (2025c). „Emissionssituation 2024 im Europäischen Emissionshandel 1. Emissionshandelspflichtige stationäre Anlagen, Luft- und Seeverkehr in Deutschland“. Berlin. https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/VET-Bericht-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (Download 30.1.2026).

DEHSt – Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (Hrsg.) (2025d). „Leitfaden zur Erstellung von Anträgen auf Beihilfen für indirekte CO₂-Kosten (Strompreiskompensation)“. Berlin. https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/spk/SPK-Leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=13 (Download 27.4.2026).

DEHSt – Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (2026). „nEHS Carbon Leakage“. https://www.dehst.de/DE/Themen/nEHS/Carbon-Leakage/carbon-leakage_node.html (Download 11.6.2026).

dena – Deutsche Energie-Agentur (2018). „Impulse zur Weiterentwicklung der Netzentgeltsystematik“. https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Pdf/9238_Ergebnispapier_der_Taskforce_Netzentgelte_Impulse_zur_Weiterentwicklung_der_Netzentgeltsyst.pdf (Download 8.9.2021).

Destatis (2022). „13,7 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nutzten 2018 die Pendlerpauschale“. Pressemitteilung. 2.8.2022. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/08/PD22_N050_73111.html (Download 18.4.2023).

Destatis (2025). „Statistischer Bericht – Energiesteuerstatistik 2024“. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Verbrauchssteuern/Publikationen/Downloads-Verbrauchssteuern/statistischer-bericht-energiesteuerstatistik-2140930247005.html> (Download 30.1.2026).

Destatis (2026a). „Umsatzsteuerstatistik (Vorankündigungen) Berichtszeitraum 2024“. https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Umsatzsteuer/Publikationen/Downloads-Umsatzsteuern/statistischer-bericht-umsatzsteuer-2140810247005.xlsx?__blob=publicationFile&v=3 (Download 9.4.2026).

Destatis (2026b). „Umsatz (Luftverkehr). Deutschland, Jahre, Umsatzarten“. <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/46411/table/46411-0002> (Download 9.7.2026).

Deutsche Bank Research (2015). „Regionalflughäfen politisch und wirtschaftlich unter Druck“. Aktuelle Themen 2. Juli. https://www.dbresearch.de/PROD/ID-PROD/PROD0000000000443897/Regional-flugh%C3%A4fen_politisch_und_wirtschaftlich_unt.PDF (Download 6.5.2026).

Deutscher Bundestag (2022). „Deutscher Bundestag – Bundestag stimmt für die Abschaffung der EEG-Umlage“. 28.4. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw17-de-eeg-umlage-889580> (Download 28.4.2026).

Deutscher Bundestag (2024). „Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024“. Drs. 20/9999 vom 8.1.2024. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/099/2009999.pdf> (Download 24.11.2025).

Deutscher Bundestag (2025). „Unterrichtung durch die Bundesregierung. Klimaschutzbericht 2025“. Drs. 21/1250 vom 7.8.2025. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/012/2101250.pdf> (Download 26.8.2026).

DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2024). „DIW-Konjunkturprognose: Deutsche Wirtschaft dümpelt vor sich hin – Handelskonflikte bedrohen Weltwirtschaft“. DIW Wochenbericht 50. 797– 832. https://www.diw.de/de/diw_01.c.929852.de/publikationen/wochenberichte/2024_50_2/diw-konjunkturprognose__deutsche_wirtschaft_duempelt_vor_sich_hin___handelskonflikte_bedrohen_weltwirtschaft.html (Download 15.4.2026).

DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, und DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin) (2025). „Verkehr in Zahlen 2025/2026“. 54. Jahrgang. Hrsg. Bundesministerium für Verkehr. Berlin. <https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html> (Download 15.1.2026).

DSi – Deutsches Steuerzahlerinstitut des Bundes der Steuerzahler (2020). „Regionalflughäfen – teure Experimente zulasten der Steuerzahler“. DSi kompakt Nr. 41 vom 31. März. https://www.steuerzahler.de/fileadmin/user_upload/DSi_Schriften/DSi_kompakt/DSi_kompakt_Nr._41_Regionalflugh%C3%A4fen__teure_Experimente_zulasten_der_Steuerzahler.pdf (Download 6.5.2026).

DVL – Deutscher Verband für Landschaftspflege (Hrsg.) (2020). Gemeinwohlprämie. Ein Konzept zur effektiven Honorierung landwirtschaftlicher Umwelt und Klimaschutzleistungen innerhalb der Öko-Regelungen in der Gemeinsamen EU-Agrarpolitik (GAP) nach 2020. Ansbach. https://www.dvl.org/fileadmin/user_upload/Publikationen/Fachpublikationen/DVL-Publikation-Fachpublikation_Gemeinwohlprae-mie.pdf (Download 26.8.2026).

dvs – Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (o. J.). „Die GAP 2023-27“. <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/foerderung/gemeinsame-agrarpolitik-der-eu-2023-2027/die-gap-2023-2027/> (Download 25.6.2026).

Ebner Stolz (2023). „Besondere Ausgleichsregelung: Neuerungen im Antragsjahr 2023“. März 2023. https://www.luther-lawfirm.com/fileadmin/user_upload/images/Download/Veranstaltungen/EEG/2023/Praesentation_BesAR_Antragsverfahren_2023_Ebner_Stolz.pdf (Download 26.5.2026).

EEA – European Environment Agency (2025). „EU Emissions Trading System (ETS) data viewer“. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/maps-and-charts/emissions-trading-viewer-1-dashboards> (Download 10.3.2026).

EEX – European Energy Exchange (2026). „History Emission Spot Primary Market Auction Report 2012–2025“. <https://www.eex.com/de/maerkte/umweltprodukte/eu-ets-auktionen/eex-eua-primary-auction-spot-download> (Download 10.3.2026).

Emich, Roland, und Stefan Sinne (2026). „Deutliche Erweiterung der Entlastungsmöglichkeiten für energieintensive Unternehmen“. Grant Thornton 19.2. <https://www.grantthornton.de/themen/2026/strompreiskompensation-2026-deutliche-erweiterung-der-entlastungsmoeglichkeiten-fuer-energieintensive-unternehmen/> (Download 27.4.2026).

Enerdata (2025). „Inventory of energy subsidies in the EU27“. <https://circabc.europa.eu/ui/group/8f5f9424-a7ef-4dbf-b914-1af1d12ff5d2/library/4e6f2b2c-702b-429b-bb19-7aeb48f28f58/details?download=true> (Download 26.6.2026).

ERM – Environmental Resources Management (Hrsg.) (2024). „Company car fossil fuel subsidies in Europe. Final Report“. 17.9.2024. Project No. 0738677. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/20241014_TE-Company-car-fossil-fuel-subsidies_Final-report_Addressed_Comments_2024-10-15-100425_uqws.pdf (Download 20.11.2025).

Europäische Kommission (Hrsg.) (2023). „Approved 28 CAP Strategic Plans (2023–2027) Summary overview for 27 Member States Facts and figures“. <https://agriculture.ec.europa.eu/system/files/2023-06/approved-28-cap-strategic-plans-2023-27.pdf> (Download 26.8.2026).

Europäische Kommission (2024). „Agriculture and rural development – Eco-schemes“. https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/income-support/eco-schemes_en (Download 26.6.2026).

Europäische Kommission (2025). „Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung des Deals für eine saubere Industrie (Beihilferahmen für den Deal für eine saubere Industrie)“. Amtsblatt C/2025/3602. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202503602 (Download 7.1.2026).

Europäische Kommission (o. J.a). „Agriculture and rural development – Income support explained“. https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/income-support/income-support-explained_en (Download 25.6.2026).

Europäische Kommission (o. J.b). „Agriculture and rural development – CAP Strategic Plans“. https://agriculture.ec.europa.eu/cap-my-country/cap-strategic-plans_en (Download 25.6.2026).

Europäische Kommission (o. J.c). Die GAP im Überblick – Landwirtschaft und ländliche Entwicklung. https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-glance_de (Download 25.6.2026).

Europäische Kommission (o. J.d). „Key policy objectives of the CAP 2023-27 – Agriculture and rural development“. https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-glance/key-policy-objectives-cap-2023-27_en (Download 25.6.2026).

Europäische Union (2003). „RICHTLINIE 2003/96/EG DES RATES vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom“. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32003L0096&from=DE%20> (Download 26.8.2026).

Europäische Union (2021). „VERORDNUNG (EU) 2021/2115 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 2. Dezember 2021“. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/2115/oj/eng> (Download 25.6.2026).

Europäische Union (2022). „Decision (EU) 2022/591 of the European Parliament and of the Council of 6 April 2022 on a General Union Environment Action Programme to 2030“. <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj> (Download 26.8.2026).

European Commission: Directorate-General for Competition, Lear, DIW BERLIN, EY, Thomas Bianchi et al. (2026). „Evaluation Support Study or the Revision of the Guidelines on State Aid to Airports and Airlines – Final Report“. Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5ffbad3a-1e8c-11f1-8c3a-01aa75ed71a1/language-en> (Download 21.8.2026).

Expertenkommission zum Energiewende-Monitoring (Hrsg.) (2024). „Monitoringbericht“. Berlin, Bochum, Freiburg i. Br., Nürnberg. https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/monitoringbericht-expertenkommission-zum-energiewende-monitoring.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (Download 26.5.2026).

Export Finance for Future (Hrsg.) (2025). „Transparency Report 2025“. https://www.exportkreditgarantien.de/_Resources/Persistent/b/7/1/5/b715c13f8a6fc669f97c8313d2773190895957d8/e3f-annual-transparency-report-2025.pdf (Download 27.3.2026).

FfE – Forschungsstelle für Energiewirtschaft (2025). „German electricity prices on EPEX Spot 2024“. 10.1. <https://www.ffe.de/en/publications/german-electricity-prices-on-epex-spot-2024/> (Download 6.7.2026).

FiFo Köln – Finanzwissenschaftliche Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (2026). „Quantifizierung des Dienstwagenprivilegs: Die fiskalischen und ökologischen Auswirkungen der 1%-Regelung“. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-07/89_2026_Texte_0.pdf (Download 9.7.2026).

FIM – Forschungsinstitut für Informationsmanagement (Hrsg.) (2025). „Weiterentwicklung der Netzentgeltsystematik und Reform industrieller Netzentgelte“. Diskussionspapier. München. https://synergie-projekt.de/wp-content/uploads/2025/01/Weiterentwicklung-der-Netzentgelte_final.pdf (Download 10.6.2026).

Förster, Hannah, Denise Kunert, Katja Hünecke, Katje Schumacher, Anne Siemons und Carina Zell-Ziegler (2018). „50 Jahre Mehrwertsteuer – Ein Blick durch die Klimaschutzbrille“. Hrsg. Öko-Institut e.V. Freiburg i. Br. https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Hintergrundpapier_Mehrwertsteuer_2018.pdf (Download 6.2.2025).

Förster, Hannah, Hünecke, Katja, Richter, Beate (2023). „Ernährungsprofile deutscher Haushalte und Verteilungswirkungen einer Mehrwertsteuerreform im Bedürfnisfeld Ernährung. https://foes.de/publikationen/2023/2023_11_FOES_ernaehrungsprofile_deutscher_haushalte.pdf (Download 6.3.2025)

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2017a). „Subventionen für fossile Energien in Deutschland – Beitrag für eine transparente Berichterstattung im Rahmen der G20“. Berlin. <http://www.foes.de/pdf/2017-05-FOES-Studie-Subventionen-fossile-Energien-Deutschland.pdf> (Download 11.8.2017).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2017b). „Steuergelder für den Flughafen von nebenan“. Kurzanalyse 3/2017. <https://foes.de/pdf/2017-03-FOES-Kurzanalyse-Regionalflughafen.pdf> (Download 6.5.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2018). „Ökonomische Instrumente zur Senkung des Fleischkonsums und der Fleischproduktion“. FÖS-Thesenpapier 3/2018. <http://www.foes.de/pdf/201803-Instrumente-zur-Senkung-der-Fleischproduktion.pdf> (Download 12.11.2018).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2019a). „Auswirkungen einer Senkung des Strompreises auf Stromverbrauch und CO₂-Emissionen“. Kurzanalyse Nr. 9/2019. https://foes.de/publikationen/2019/2019-10_FOES_CO2-Effekt_Strompreis-senkung.pdf (Download 4.9.2020).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2019b). „Lenkungs- und Verteilungswirkungen einer klimaschutzorientierten Reform der Energiesteuern“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2019/2019-07-FOES_CO2Preis_Hintergrundpapier_BMU.pdf (Download 21.8.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2020a). „Regionalflughäfen: Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2020/2020_07_FOES_Regionalflughafen.pdf (Download 15.3.2021).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2020b). „Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus. Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf (Download 11.8.2024).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2021a). „Deutschlands Ausgaben für den Kohleausstieg im europäischen Vergleich“. Factsheet 9/21. https://foes.de/publikationen/2021/2021-09_FOES_Factsheet_EU_Vergleich_Kosten.pdf (Download 6.7.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2021b). „Soziale und ökologische Auswirkungen einer Senkung der EEG-Umlage“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2021/2021-06_FOES_EEG_Umlagesenkung.pdf (Download 29.7.2021).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2021c). „Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf (Download 2.3.2021).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2021d). „Reform Proposal of the EU Commission on the EU Energy Tax Directive“. https://foes.de/publikationen/2021/2021-11-15_FOES-Feedback_ETD_en_de.pdf (Download 26.8.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2022a). „EU ETS Carbon Leakage: How to Remediate Disincentives within the Current System of Free Allocation“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2022/2022-07_WWF_ETS_Carbon_Leakage_Policy_Brief.pdf (Download 10.7.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2022b). „Weiterhin nicht auf Kurs: Inflation und Entlastungen untergraben eine ökologische Finanzpolitik“. https://foes.de/publikationen/2022/2022-11_FOES-Steuerstruktur.pdf (Download 14.12.2022).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2022c). „Zukunft der Energiesteuern auf Diesel, Erdgas, Strom & Co. Was bedeutet der Kommissionsvorschlag zur Energiesteuerrichtlinie für Deutschland?“. Policy Brief 3/2022. https://foes.de/publikationen/2022/2022_03_FOES_Umsetzung_Energiesteuer_RL.pdf (Download 30.3.2022).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2022d). „Marktkräfte für den Klimaschutz nutzen: Reformimpulse für mehr Klimaschutz in den öffentlichen Finanzen“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2022/2022-09_FOES_11-Massnahmen-Klimaschutz.pdf (Download 10.12.2024).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2023a). „Durcheinander um den Subventionsbegriff“. Hrsg. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh. <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/durcheinander-um-den-subventionsbegriff> (Download 30.8.2023).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2023b). „Zukunftsplan Industrie: Sofortprogramm für den Abbau klimaschädlicher Subventionen“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2023/2023_08_Greenpeace_Zukunftsplan_Industrie_-_Sofortprogramm_Abbau_klimaschaedlicher_Subventionen.pdf (Download 27.3.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2023c). „Wie Braunkohle staatlich gefördert wird“. Analyse 7/2023 im Auftrag von Green Planet Energy eG. https://foes.de/publikationen/2023/2023-07-FOES_Analyse_Foerderungen_Braunkohle.pdf (Download 15.8.2023).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2023d). „Finanzpolitik für die Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft: Warum Umweltsteuern sinken und wie wir sie auf Klimaschutz programmieren“. Hintergrundpapier. https://foes.de/publikationen/2022/2022-03-FOES_Steuerstruktur_2021.pdf (Download 21.8.2023).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2023e). „Subventionssteckbrief: Die Entfennungspauschale“. <https://foes.de/publikationen/2023/2023-11-Subventionssteckbrief-Entfennungspauschale.pdf> (Download 8.1.2025).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2024a). „Nachhaltige Haushaltspolitik in Deutschland: Wie entwickelt sich das SDG Budgeting (weiter)?“. Policy Brief 12/2024. https://foes.de/publikationen/2024/FOES_2024_PolicyBrief_SDG_Budgeting.pdf (Download 1.9.2025).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2024b). „Die Inflation macht alles teurer – nur der Umweltverbrauch wird günstiger“. https://foes.de/de-de/publikationen/publikation?tx_foespublications_listpublications%5Baction%5D=show&tx_foespublications_listpublications%5Bcontroller%5D=Publication&tx_foespublications_listpublications%5Bpublication%5D=375&cHash=288fd8f41135394ff9c7b2704132f867 (Download 2.7.2024).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2024c). „Gerechte Preise für eine nachhaltige Zukunft. Vier Thesen zur Reform der Mehrwertsteuer“. FES-Diskurs Dezember 2024. Hrsg. Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn. https://foes.de/publikationen/2024/2024-12-FOES_Gerechte_Preise_fuer_eine_nachhaltige_Zukunft_Reform_der_MwSt.pdf (Download 22.4.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2024d). „Subventionen und Abgaben im Agrarsektor: Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushalts leisten?“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2024/2024-01-Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf (Download 20.1.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2025a). „G7 – Leere Versprechungen. Wo Deutschland und G7 beim Subventionsabbau stehen“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2025/2025-02-FOES_G7_fossile_Subventionen.pdf (Download 8.2.2025).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2025b). „Umweltschädliche Subventionen und Anreize im Koalitionsvertrag“. Factsheet 6/25. <https://foes.de/publikationen/2025/2025-06-FOES-KOA-Vertrag-Subventionen.pdf> (Download 18.6.2025).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2026a). „Zwischenbilanz der Bundesregierung: 15 Mrd. Euro neue umweltschädliche Subventionen und Anreize beschlossen“. Factsheet 6/2026. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-06-FOES-Bilanz-Subventionen.pdf> (Download 26.8.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2026b). „Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten“. Berlin. <https://foes.de/publikationen/2026/2026-01-FOES-Repurposing-von-acht-Subventionen.pdf> (Download 15.1.2026).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2026c). Soziale Gestaltung von Klimaschutzmaßnahmen im Kontext von Energie-, Mobilitäts- und Ernährungsarmut. Berlin, https://foes.de/publikationen/2026/2026-03-FOES_Armutsbekämpfung.pdf (Download: 26.8.2026)

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, und Energy Brainpool (Hrsg.) (2018). „Reformbedarf der Energiewendefinanzierung“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2022/2022-03_FOES_fkzum1743_31_60_reformbedarf_energiewendefinanzierung_bf.pdf (Download 18.3.2022).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, und Stefan Klinski (2018). „Alternative Finanzierungsoptionen für erneuerbare Energien im Kontext des Klimaschutzes und ihrer zunehmenden Bedeutung über den Stromsektor hinaus. Endbericht“. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-07-17_climate-change_20-2018_alternative-finanzierungsoptionen-ee_0.pdf (Download 27.8.2018).

FÖS– Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, und Prognos (2023). „Reform umweltschädlicher Subventionen - Auswirkungen auf Klima, Gesellschaft und Wirtschaft“. Hrsg. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh. https://foes.de/publikationen/2023/W_Reform_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf (Download 28.11.2023).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Hochschule Niederrhein, Oxford Economics und Kanzlei Assmann Peiffer (Hrsg.) (2023). „Effekte einer Novellierung der Entlastungstatbestände für die Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuergesetz“. Endbericht im Auftrag des BMF. Berlin. https://foes.de/publikationen/2023/2022-05_FOES_OE_AP_HSNR_BMF_fe_6-20_Endbericht.pdf (Download 21.8.2023).

FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, GWS (Gesellschaft für wirtschaftliche Strukturforschung), Öko-Institut und Stefan Klinski (Hrsg.) (2025). „Dekarbonisierung der Prozesswärme in der Industrie: Reformoptionen für die prozessbezogenen Entlastungsregelungen bei der Energie- und Stromsteuer“. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. https://foes.de/publikationen/2025/2025-04_UBA_FOES_Dekarbonisierung_der_Prozesswaerme_in_der_Industrie.pdf (Download 26.8.2026).

Fraunhofer ISI, TUHH (Technische Universität Hamburg) und IREES GmbH (Institut für Ressourceneffizienz und Energiestrategien.) (Hrsg.) (2019). „Klimabilanz, Kosten und Potenziale verschiedener Kraftstoffarten und Antriebssysteme für Pkw und Lkw“. Endbericht. Karlsruhe.

Fraunhofer ISI, und ICCT (International Council on Clean Transportation) (Hrsg.) (2022). „Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: a 2022 update von fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions“. White Paper. Berlin. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/06/real-world-phev-use-jun22-1.pdf> (Download 9.8.2024).

Fuest, Clemens, Florian Neumeier und Daniel Stöhlker (2020). „Die Preiseffekte der Mehrwertsteuersenkung in deutschen Supermärkten: Eine Analyse für mehr als 60 000 Produkte“. ifo Schnelldienst Digital (1) 13. ISSN 2700-8371. Hrsg. ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München. München. 1–5. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/229449/1/sd-2020-digital-13.pdf> (Download 8.6.2026).

G7 (2016). „G7 Ise-Shima Leaders' Declaration: G7 Ise-Shima Summit, 26-27 May 2016“. <http://www.mofa.go.jp/files/000160266.pdf> (Download 20.1.2017).

Germanwatch (Hrsg.) (2025). „Flexibilitätsfördernde Sondernetzentgelte für die stromintensive Industrie. Empfehlungen für eine ausgewogene Reform“. Positionspapier. Bonn. https://www.germanwatch.org/sites/default/files/2025-08/Germanwatch_2025_Positionspapier_Flexibilit%C3%A4tsf%C3%B6rdernde_Sondernetzentgelte.pdf (Download 10.6.2026).

GWS – Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (Hrsg.) (2025). „Welche gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen hat die Strompreissenkung um 5 Cent je Kilowattstunde?“. Kurzmitteilung 5/2025. Osnabrück. https://gws-os.com/fileadmin/downloads/GWS-Kurzmitteilung_2025_5.pdf (Download 6.7.2026).

Heinemann, Friedrich und Kemper, Jan (2024): „Die Begünstigung für Agrardiesel und die Kfz-Steuerbefreiung in der Land- und Forstwirtschaft: Subventionspolitische Beurteilung.“ <https://www.bundestag.de/resource/blob/985808/06-Heinemann.pdf> (Download 7.5.2026).

Hochschule Niederrhein (Hrsg.) (2025). „Volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Bewertung der Energieeffizienz in der Industrie. Marktnahe und wirtschaftliche Energieeinsparpotentiale in der Industrie“. Kurzstudie. Krefeld. https://umweltinstitut.org/wp-content/uploads/2025/10/Energieeffizienz_Kurzstudie-Bellona-UIM-DUH-HN.pdf (Download 17.2.2026).

IEA – International Energy Agency (Hrsg.) (2025). „Assessing emissions from LNG supply and abatement options“. Paris. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/5ad737ee-750d-460e-8c33-fb9140f1043d/AssessingemissionsfromLNGsupplyandabatementoptions.pdf> (Download 17.6.2026).

ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH (2024). „Analyse der Umweltbilanz von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben oder Kraftstoffen auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Verkehr“. Endbericht. Texte 13/2024. Hrsg. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/13_2024_texte_analyse_der_umweltbilanz_von_kraftfahrzeugen_0.pdf (Download 21.8.2026).

IFÖL – Institut für Ökologischen Landbau (2019). „Systeme reduzierter Bodenbearbeitung im Trockengebiet Österreichs – Macht reduzierte Bodenbearbeitung den Boden klimafitter?“. Hrsg. BIO AUSTRIA. Wien. https://www.bio-austria.at/app/uploads/2020/02/BIOBO_Broschuere.pdf (Download 21.8.2026).

IfW Kiel – Kiel Institut für Weltwirtschaft (Hrsg.) (2025). „Kieler Subventionsbericht 2024: Hohe Subventionen trotz Haushaltsengpässen“. Kieler Beiträge zur Wirtschaftspolitik, 48. Kiel. https://www.kielinstitut.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/fis-import/f462b3b3-93dc-4d90-a434-3ee4af680219-KBW48_Subventionsbericht_2024.pdf (Download 21.8.2026).

IMF – International Monetary Fund (2025). „Fossil Fuel Subsidies Database“. 22.4. <https://www.imf.org/en/Topics/climate-change/energy-subsidies> (Download 19.3.2026).

Jahn, Elke Jutta, Eckhard Janeba und David R. Agrawal (2024). „Do Commuting Subsidies Drive Workers to Better Firms“. LASER Discussion Papers – Paper No. 149. Erlangen-Nürnberg. <https://www.laser.fau.de/papers/paper/559.pdf> (Download 13.5.2026).

Kahler, Jörg, Jan Henning, Jörg Wünschel und Johannes Wohlstein (2021). „Rechtsprüfung klimapolitischer Instrumente im Verkehrssektor“. 15.10. <https://uploads.transportenvironment.org/production/files/TE-Rechtsgutachten-1-Prozent-Regelung-und-Abschreibungen.pdf?dm=1714423470> (Download 2.8.2023).

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (2026a). „Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2026“. Pressemitteilung. 3.3.2026. https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2026/pm09_fz_bestand_pm_komplett.html (Download 17.4.2026).

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (2026b). „Fahrzeugzulassungen (FZ) Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Marken und Modellreihen“. https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz10/fz10_gentab.html (Download 20.5.2026).

LEAG – Lausitz Energie Bergbau AG (Hrsg.) (2024). „Bericht über das Geschäftsjahr 2023“. Cottbus. https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/78/d7/392401/2023_Geschaeftsbericht-LE-B.pdf (Download 27.4.2026).

LEAG – Lausitz Energie Bergbau AG (Hrsg.) (2025). „LEAG Sustainability Report 2024“. Cottbus. https://www.leag.de/fileadmin/user_upload/pdf-en/LEAG_BR_ESG-Report_2024_WEB.pdf#:~:text=Surface%20water%20mil%20m3%2092,of%20water%20withdrawn%20from%C2%A0all%20areas (Download 27.4.2026).

NABU – Naturschutzbund Deutschland (Hrsg.) (2026). „Ernährungssicherheit durch EU-Agrarsubventionen? Faktencheck zur GAP-Reform 2028 basierend auf einer CAPRI-Modellierung“. https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/landwirtschaft/agrarreform/260730_nabu-studie_gap_und_ernaehrungssicherheit.pdf (Download 26.8.2026).

NDR – Norddeutscher Rundfunk (2019). „Umweltfreundliche Staatsbank? KfW-Bank finanziert Kreuzfahrtschiffe“. 24.9. <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Umweltfreundliche-Staatsbank-KfW-Bank-finanziert-Kreuzfahrtschiffe,kreuzfahrt768.html> (Download 22.3.2026).

Neon Neue Energieökonomik (Hrsg.) (2024). „Weiterentwicklung der individuellen Netzentgelte. Ziele, Zielkonflikte und Ausgestaltungsoptionen bei der Reform der Netzentgelt-Rabatte für gleichmäßige Netznutzung nach §19(2) StromNEV“. Finale Version vom 3. September 2024. Berlin. <https://neon.energy/Neon-Individuelle-Netzentgelte.pdf> (Download 3.6.2026).

Netztransparenz (2023). „§ 19 StromNEV-Umlage 2024“. https://www.netztransparenz.de/de-de/Erneuerbare-Energien-und-Umlagen/Sonstige-Umlagen/Aufschlag-f%C3%BCr-besondere-Netznutzung-19-StromNEV-Umlage/%C3%9Cbersicht-Aufschlag-f%C3%BCr-besondere-Netznutzung/-19-StromNEV-Umlage-2024?utm_source=chatgpt.com (Download 6.7.2026).

Öko-Institut, BET (Büro für Energiewirtschaft und technische Planung) und Stefan Klinski (2017). „Klimaschutz im Stromsektor 2030 – Vergleich von Instrumenten zur Emissionsminderung“. Endbericht. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1/publikationen/2017-01-11_cc_02-2017_strommarkt_endbericht.pdf (Download 30.3.2017).

Öko-Institut, ISOE (Institut für sozial-ökologische Forschung) und FÖS (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft) (Hrsg.) (2023). „Umwelt und Soziales: Wechselwirkungen in ausgewählten Bedürfnisfeldern, mit Fokus auf Wirkungen von Politikinstrumenten“. Berlin. https://foes.de/publikationen/2023/2023-12_FOES_OEKO_Institut_Umwelt-und-Soziales_Wechselwirkungen-in-ausgesuchten-Beduerfnisfeldern.pdf (Download 22.4.2026).

Öko-Institut (2025). „Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des KWKG“. 13.1.2025. <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Gores-Stellungnahme-zur-Anhoerung-zur-Aenderung-des-KWKG.pdf> (Download 15.6.2026).

Plötz, Patrick, Clemens Rohde, Julia Repenning, Alex Auf der Maur, Lisa Becker, Sibylle Braungardt, Jana Deurer, Frank Dünnebeil, Nele Friedrichsen, Christoph Heidt, Klaus Hennenberg, Hauke Hermann, Julius Jöhrens, Peter Kasten, Susanne Köppen, Christian Lutz, Margarethe Scheffler, Nils Thamling und Marco Wünsch (2024). „Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland“. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin. <https://www.oeko.de/publikation/quantifizierung-der-treibhausgaswirkung-von-staatlichen-beguenstigungen-in-deutschland/> (Download 21.8.2026).

Plötz, Patrick, Till Gnann, Peter Kasten, Inia Steinbach, Julius Jöhrens (2026). „Regulatory adjustments needed for plug-in hybrid vehicles in Europe“. Report on the project Scientific Support for Climate Policy and Action Program (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin, Heidelberg. <https://www.oeko.de/en/publications/regulatory-adjustments-for-plug-in-hybrid-vehicles-in-europe/> (Download 8.6.2026).

Proplanta (2019). „Empfänger von Agrarzahlen 2018 veröffentlicht“. 25.5. https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/agrarwirtschaft/empfaenger-von-agrarzahlungen-2018-veroeffentlicht_article1558771231.html (Download 25.6.2026).

Proplanta (2020). „Agrarsubventionen: Liste und Top-Empfänger 2019 jetzt online“. 26.5. https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/agrarwirtschaft/agrarsubventionen-liste-und-top-empfaenger-2019-jetzt-online_article1590491750.html (Download 26.6.2026).

Proplanta (2022). „Agrarsubventionen: Top-Empfänger und Begünstigte 2021“. Übersichtskarte + Liste. <https://www.proplanta.de/karten/agrarsubventionen-2021-top-empfaenger-liste-uebersichtskarte1653383570.html> (Download 25.6.2026).

- Proplanta (2023). „Agrarsubventionen: Top-Empfänger und Begünstigte 2022“. Übersichtskarte + Liste. <https://www.proplanta.de/karten/agrarsubventionen-2022-top-empfaenger-liste-uebersichtskarte1684852948.html> (Download 25.6.2026).
- Proplanta (o. J.). „Agrarsubventionen 2020: Top-Empfänger und Begünstigte“. Übersichtskarte + Liste. <https://www.proplanta.de/karten/agrarsubventionen-2020-top-empfaenger-liste-uebersichtskarte1621965211.html> (Download 25.6.2026).
- QUNO (2025). „Introducing the G20 Peer Reviews“. <https://live-quno2025.pantheonsite.io/newsroom/introducing-the-g20-peer-reviews/> (Download 15.12.2025).
- Scheffler, Margarethe, Kirsten Wiegmann, Sebastian Lakner, Pia Sommer und Marie Meyer-Jürshof (2022). „Wieviel Klimaschutz steckt in der 1. Säule der GAP? – Analyse und politische Empfehlungen“. Hrsg. Umweltbundesamt. Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/uba_factsheet_wieviel_klimaschutz_steckt_in_der_1_saeule_der_gap.pdf (Download 21.8.2026).
- SPIEGEL (2026). „Klingbeil zeigt sich offen für Spahns Rasenmäher-Methode“. 22.5. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/kuerzung-von-subventionen-lars-klingbeil-zeigt-sich-offen-fuer-jens-spahns-rasenmaeher-methode-a-8df396d9-d788-42c0-a137-4b68703a2da4> (Download 26.5.2026).
- Spiegel Wirtschaft (2009). „Koalition verspricht Bauern Steuersenkung“. 25.5. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/agrardiesel-bonus-koalition-verspricht-bauern-steuersenkung-a-626670.html> (Download 23.4.2026).
- Springmann, Marco, Michael A. Clark, Mike Rayner, Peter Scarborough, und Patrick Webb (2021). „The global and regional costs of healthy and sustainable dietary patterns: a modelling study“. Lancet Planetary Health (5) 11. e797–e807. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(21\)00251-5](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(21)00251-5) (Download 26.8.2026).
- Statistik der Kohlewirtschaft (2025). „Braunkohlebergbau“. 10.3. <https://kohlenstatistik.de/wp-content/uploads/2024/09/KJ-24.pdf> (Download 27.4.2026).
- Stratmann, Klaus (2023). „Netzentgelte verdoppeln sich 2024“. Handelsblatt 15.12. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/stromkosten-netzentgelte-verdoppeln-sich-2024/100003317.html> (Download 28.5.2026).
- SVR – Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (Hrsg.) (2025). „Perspektiven für morgen schaffen – Jahresgutachten 25/26“. Frankfurt am Main. https://www.sachverständigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/gutachten/jg202526/JG202526_Gesamtausgabe.pdf (Download 13.1.2026).
- Tagesschau (2026): „Nur jeder zweite Betrieb beantragte Rückvergütung“. <https://www.tagesschau.de/investigativ/br-recherche/agrardiesel-subventionen-102.html> (Download 14.5.2026).
- The Guardian (2024). „Revealed: the growing income gap between Europe’s biggest and smallest farms“. 2.11. <https://www.theguardian.com/world/2024/nov/02/revealed-the-growing-income-gap-between-europes-biggest-and-smallest-farms> (Download 25.6.2026).
- Thießen, Friedrich (2022). Air Transport and its Subsidies. Wiesbaden.
- Thöne, Michael (2019). „Evaluierung von Steuervergünstigungen. Evaluierungsgruppe A: Energie- und Stromsteuer“. FiFo-Berichte Nr. 28-A. Hrsg. Finanzwissenschaftliche Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo). Köln. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/221906/1/fifo-berichte-28-a.pdf> (Download 21.8.2026).
- Thünen-Institut (2025). „Farm income“. 5.9. <https://www.thuenen.de/en/thuenen-topics/income-and-employment/farm-income-a-perennially-hot-topic-1> (Download 25.6.2026).
- Thuenke, Klaus, und Edgar Remmele (2021). „Klimafreundliche Antriebe für Landmaschinen“. Schule und Bildung 5–7. 29–32.
- TransnetBW (o. J.). „KWKG-Umlage“. <https://www.transnetbw.de/de/strommarkt/erneuerbare-energien-und-umlagen/kwkg-umlage> (Download 26.5.2026).

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2019). „Umweltschonender Luftverkehr. lokal – national – international“. Texte 130/2019. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf (Download 8.12.2025).

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2020). „Status quo der Kraft-Wärme-Kopplung in Deutschland“. Sachstandpapier. Dessau-Rosslau. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/hgp_statusquo_kraft-waermekopplung_final_bf.pdf (Download 21.8.2022).

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2021). „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland“. Aktualisierte Ausgabe 2021. Texte 143/2021. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0> (Download 26.1.2022).

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2023a). „Ernährungsprofile deutscher Haushalte und Verteilungswirkungen einer Mehrwertsteuerreform im Bedürfnisfeld Ernährung“. Texte 160/2023. Dessau-Roßlau. https://foes.de/publikationen/2023/2023_11_FOES_ernaehrungsprofile_deutscher_haushalte.pdf.

UBA – Umweltbundesamt (2023b). „Die neue GAP – wieviel Klimaschutz steckt in der 1. Säule?“. 14.7. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/die-neue-gap-wieviel-klimaschutz-steckt-in-der-1> (Download 25.6.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2024a). „Agrarumwelt- & Klimamaßnahmen in der europäischen Agrarförderung“. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/land-forstwirtschaft/umweltmassnahmen-im-agrar-bereich> (Download 25.6.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2024b). „Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen“. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen> (Download 14.2.2025).

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2025a). „Treibhausgas-Projektionen 2025 für Deutschland (Projectionsbericht 2025)“. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgas-projektionen-2025-fuer-deutschland> (Download 26.8.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2025b). „Emissionen des Verkehrs“. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> (Download 17.4.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2025c). „Für Klima und Umwelt: Tierische Produkte höher besteuern“. <https://www.umweltbundesamt.de/fuer-klima-umwelt-tierische-produkte-hoeher> (Download 20.1.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2025d). „Beitrag der Landwirtschaft zu den Treibhausgas-Emissionen“. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/land-forstwirtschaft/beitrag-der-landwirtschaft-zu-den-treibhausgas> (Download 25.6.2026).

UBA – Umweltbundesamt (2026). „Wie klimaschädlich sind Flugreisen und Kreuzfahrten?“. <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/wie-klimaschaedlich-sind-flugreisen-kreuzfahrten> (Download 27.3.2026).

ÜNB – Übertragungsnetzbetreiber (2023). „Ermittlung der KWKG-Umlage 2024 – Prognosekonzept und Berechnung der Übertragungsnetzbetreiber“. Stand 25.10.2023. <https://www.netztransparenz.de/xspproxy/api/staticfiles/ntp-relaunch/dokumente/erneuerbare%20energien%20und%20umlagen/kwkg-umlage/kwkg-umlagen-uebersicht/kwkg-umlage%202024/konzept%20zur%20prognose%20kwkg-umlage%202024.pdf> (Download 15.6.2026).

ÜNB Übertragungsnetzbetreiber (2025). „Daten zum Belastungsausgleich nach § 19 Abs. 2 StromNEV: Ermittlung des Vortrags je LV-Gruppe aus der § 19 Abs. 2 StromNEV-Jahresendabrechnung 2024 für 2026“. https://www.netztransparenz.de/xspproxy/api/staticfiles/ntp-relaunch/dokumente/erneuerbare%20energien%20und%20umlagen/sonstige-umlagen/-19-stromnev-umlage/jahresabrechnung/%C2%A719stromnev_jahresabrechnung_2024.pdf (Download 12.5.2026).

Urgewald (Hrsg.) (2025). „Klimaschutz und Außenwirtschaftsförderung – Welche Schlupflöcher haben die klimapolitischen Sektorleitlinien der Außenwirtschaftsförderung sowie die der KfW-Bankengruppe und wie lassen sich diese beheben?“. Gutachten. Berlin. https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Energiewende/Gas/urgewald_Gutachten_Klimaschutz-und-Au%C3%9Fenwirtschaftsf%C3%B6rderung_280125.pdf (Download 27.3.2026).

vzbv – Verbraucherzentrale Bundesverband (2025). „Mehrwertsteuer für pflanzliche Alternativen zu Milchprodukten angleichen“. 27.11. https://www.vzbv.de/sites/default/files/2025-11/25-11-27_Kurz-papier_vzbv_MwSt_Milchproduktalternativen.pdf (Download 21.4.2026).

WABE – Wissenschaftlicher Beirat für Agrarpolitik, Ernährung und gesundheitlichen Verbraucherschutz (Hrsg.) (2025). „Mehr Auswahl am gemeinsamen Tisch: Alternativprodukte zu tierischen Lebensmitteln als Beitrag zu einer nachhaltigeren Ernährung“. Gutachten. Berlin. https://www.bmleh.de/Shared-Docs/Downloads/DE/_Ministerium/Beiraete/agrarpolitik/alternativprodukte-tierische-lebensmittel.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Download 8.6.2026).

Warren, B. (2023). „A Devil's Deal on Climate at the G20's New Delhi Summit“. <https://www.g20.utoronto.ca/analysis/230914-warren.html> (Download 15.12.2025).

Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages (2013). „Privilegierung bestimmter Stromverbraucher bei den Entgelten für die Nutzung der Stromnetze“. Infobrief. 3.12. https://www.bundestag.de/resource/blob/194924/Privilegierung_bestimmter_Stromverbraucher_bei_den_Entgelten_für_die_Nutzung_der_Stromnetze.pdf (Download 3.6.2026).

Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages (2019). „Rechtliche Möglichkeiten zur Besteuerung von Flugbenzin in Deutschland“. 5.7. <https://www.bundestag.de/resource/blob/653690/c217484733b97feb484ff7677d08f3da/WD-4-086-19-pdf-data.pdf> (Download 26.11.2020).

WWF – World Wide Fund for Nature (2022). „Wie Holzverbrennung den Klimawandel befeuert“. https://www.wwf.de/themen-projekte/waelder/wald-und-klima/wie-holzverbrennung-den-klimawandel-befeuert?gad_source=1&gad_campaignid=279113285&gclid=CjwKCAjw46HPBhAMEi-wASZpLRFUTGeT7uoRsLzNcN_QcKcTEj-2WUlnJ_c_14WGRuEAtYznJXu5oOAxoCD0A-QAvD_BwE (Download 22.4.2026).

ZDF Heute (2026). „Debatte über Entlastungen: Mehrwertsteuer bei Grundnahrungsmitteln auf null?“. 5.4. <https://www.zdfheute.de/politik/deutschland/mehrwertsteuer-senkung-debatte-lebensmittel-100.html> (Download 21.4.2026).

ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (Hrsg.) (2025). „Analyse und Bewertung des Systems der Umsatzsteuersätze unter Berücksichtigung von Wettbewerbs- und Abgrenzungsaspekten“. Studie im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen. Mannheim. https://www.zew.de/fileadmin/FTP/gutachten/BMF_Umsatzsteuersaetze_2026.pdf (Download 21.4.2026).

ZKL – Zukunftskommission Landwirtschaft (Hrsg.) (2021). „Zukunft Landwirtschaft. Eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Empfehlungen der Zukunftskommission Landwirtschaft“. Berlin. <https://d-nb.info/1266458522/34> (Download 21.8.2026)

ZKL – Zukunftskommission Landwirtschaft (2024). „Zukunft Landwirtschaft. Eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe in schwierigen Zeiten – Strategische Leitlinien und Empfehlungen der Zukunftskommission Landwirtschaft“. Berlin. https://www.bmleh.de/SharedDocs/Downloads/DE/_Landwirtschaft/zukunft-landwirtschaft-bericht-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=6. (Download 26.8.2026).

Anhang: Steckbriefe

3.10.1 Energie

E1. Kostenlose Zuteilung der CO2-Emissionsberechtigungen (Industrie und Wärme)			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 23 TEHG basierend auf EU-Zuteilungs-Verordnung (EU-ZuVO)
Begünstigte	Große Energie- und Industrieanlagen; Fallzahl: 1.549 (DEHSt 2025c)	Subventionstyp	Staatl. Bereitstellung von Rechten unter dem Marktpreis
UBA (2021):	Kapitel 2.1.10	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen; Verhinderung von Produktionsverlagerung an Standorte mit schwächeren CO2-Regulierungen (Carbon Leakage)		
Kurzbeschreibung	Im Rahmen des europäischen Emissionshandels (EU-ETS) müssen Unternehmen für das Ausstoßen von CO2-Emissionen Emissionszertifikate am Markt erwerben. Für die energieintensive Industrie erfolgt jedoch teilweise eine kostenlose Zuteilung von Zertifikaten, deren Umfang jährlich sinkt. Dem Staat entgehen dadurch Einnahmen. Die Zuteilung erfolgt nach EU-Regelungen.		
Subventionsvolumen (2024)	7.605 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis von EEA 2025; EEX 2026)		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch unentgeltlich erhaltene Zertifikate wird die Emissionsbepreisung teilweise abgeschwächt, auch wenn die erlaubte Emissionsobergrenze (Cap) im Markt unverändert bleibt. Der Anreiz für Unternehmen zur Emissionsminderung kann dadurch gebremst werden und es besteht die Gefahr von Lock-in-Effekten in emissionsintensive Verfahren und Technologien (UBA 2021).		
E2. Privilegierung der Konzessionsabgabe (Strom und Gas)			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 3, 4, 5 der Konzessionsabgaben-verordnung (KAV)
Begünstigte	Energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes	Subventionstyp	Begünstigung staatl. Regulierung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.15	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrieunternehmen; Entlastung öffentlicher Infrastruktur und kommunaler Netzinfrastruktur.		
Kurzbeschreibung	Die Konzessionsabgaben sind Entgelte, die Netzbetreiber an Städte und Gemeinden für die Nutzung öffentlichen Raums zahlen und über die Strom- und Gaspreise an die Kund:innen weitergeben. Sondervetragskunden mit hohem Energieverbrauch profitieren dabei von stark reduzierten (maximal 0,11 ct/kWh für Strom und 0,03 ct/kWh für Gas statt bis zu 2,39 ct/kWh bzw. 0,93 ct/kWh bei regulären Kund:innen) oder sind ganz davon befreit, wodurch ihre Energiekosten erheblich sinken.		
Subventionsvolumen (2023) ²⁰	3.900 Millionen Euro (Enerdata 2025) Bezogen auf die verwendeten fossilen Energieträger beträgt das Subventionsvolumen 742 Millionen Euro für Kohle und Braunkohle, 282 Millionen Euro für Gas, 20 Millionen Euro für Öl und 2.139 Millionen Euro für Erdgas (Enerdata 2025).		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die gesenkten Energiepreise fehlt für Industrieunternehmen bzw. Sondervetragskunden der Anreiz, energieeffizienter zu produzieren. Der Schwellenwert von 30.000 kWh Stromverbrauch oder 5 Millionen kWh Gasverbrauch kann zudem als negativer Anreiz dafür sorgen, dass Unternehmen bewusst nicht energieeffizienter agieren, um besagten Schwellenwert nicht zu unterschreiten und den Sondervetrags-kundenstatus zu verlieren (UBA 2021).		

²⁰ Nicht quantifizierbar für 2024.

E3. Strompreiskompensation (SPK)			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	SPK-Förderrichtlinie (BAnz AT 26.3.2024 B2) auf Basis der SKP-Leitlinie der EU (2020/C 317/04)
Begünstigte	Energieintensive Industrie	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	Kapitel 2.1.11	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 27
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit; Verringerung des Risikos einer Verlagerung von Produktionstätigkeiten an Standorte außerhalb der Europäischen Union (Carbon Leakage)		
Kurzbeschreibung	Die Strompreiskompensation (SPK), ist eine staatliche Beihilfe zur teilweisen Erstattung von Stromkosten, welche durch den europäischen Emissionshandel verursacht werden. Anspruchsberechtigt sind stromintensive Unternehmen im internationalen Wettbewerb. Voraussetzung ist eine ökologische Gegenleistung: Unternehmen müssen ein Energie- oder Umweltmanagementsystem betreiben sowie Energieeffizienz- Klimaschutzmaßnahmen oder Grünstromanforderungen erfüllen (DEHSt 2025d). Ende 2025 wurden die EU-Leitlinien zur SPK überarbeitet. Dabei wurden der Kreis der antragsberechtigten Branchen erweitert, höhere Beihilfeintensitäten ermöglicht und der Katalog ökologischer Gegenleistungen ausgeweitet (Emich und Sinne 2026).		
Subventionsvolumen (2024)	2.398 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Zwar besteht ein Anreiz für Energieeffizienz aufgrund der Benchmarks und der grünen Konditionalität. Die SPK unterminiert jedoch die Preissignalwirkung des Emissionshandels bei den Strompreisen und nimmt den stromintensiven Unternehmen den Anreiz einer verbesserten Energieeffizienz (UBA 2021). Die Subvention ist teilweise klimaschädlich . In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Finanzhilfe im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz als klimaneutral bewertet.		
E4. Förderung der KWK			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 26 KWKG; EnFG
Begünstigte	Betreiber von KWK-Anlagen	Subventionstyp	Staatlich regulierte Förderung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Vermeidung von Carbon Leakage		
Kurzbeschreibung	Die KWK-Förderung (Kraft-Wärme-Kopplung) ist eine staatlich veranlasste Förderung der gleichzeitigen Erzeugung von Strom und Wärme. Betreiber erhalten für erzeugten bzw. eingespeisten KWK-Strom Zuschläge. Die KWK-Förderung wird überwiegend über die KWKG-Umlage finanziert, welche an Endverbraucher:innen weitergegeben wird.		
Subventionsvolumen (2024)	1.425 Millionen Euro (ÜNB 2023)		
Umwelt- und Klimawirkung	KWK-Anlagen erhöhen die Energieeffizienz und können kurzfristig Emissionen gegenüber getrennter Erzeugung senken, basieren jedoch häufig auf fossilen Brennstoffen. Die Förderung unterstützt ihren Betrieb, riskiert einen fossilen Lock-in und bremst zugleich den Umstieg auf erneuerbare Alternativen. Sie ist nicht kohärent zu den Klimazielen und anderen Maßnahmen wie dem EU-ETS. Insgesamt ergibt sich eine teilweise klimaschädliche Wirkung (BMWE o. J.; Öko-Institut 2025; UBA 2020).		

E5. Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§§ 37 und 53 EnergieStG (Steuerentlastung für die Stromerzeugung)
Begünstigte	Stromerzeuger; Fallzahl: 812 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.4	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 54
Subventionszweck	Vermeidung der Doppelbesteuerung bei der Stromerzeugung		
Kurzbeschreibung	Die Entlastung der Energiesteuer gilt für Energieerzeugnisse, die zur Stromerzeugung in ortsfesten Anlagen verwendet werden. Für die hauptsächlich verwendeten Brennstoffe Erdgas, Kohle und leichtes Heizöl ist es möglich, eine vollständige Steuerbefreiung zu beantragen.		
Subventionsvolumen (2024)	1.343 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Steuervergünstigungen und Steuerbefreiungen der Stromerzeugung aus fossilen Energien hemmt den Anreiz zur energie- und klimateffizienten Stromerzeugung (UBA 2021). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz für KWK-Anlagen als positiv und für reine Stromerzeugungsanlagen als negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E6. Begünstigungen der energieintensiven Industrie bei den Stromnetzentgelten			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 19 Abs. 2 Strom NEV (Satz 2 und 3)
Begünstigte	Stromintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes	Subventionstyp	Entgeltvergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.14	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Anreizen eines konstanten Abnahmeverhaltens durch stromintensive Letztverbraucher		
Kurzbeschreibung	Stromnetzbetreiber verlangen für die Nutzung ihrer Netze von dem Endverbraucher:innen ein staatlich reguliertes Entgelt (festgelegt in der StromNEV). Dieses richtet sich nach Netz- und Betriebskosten, welche regional variieren können. Energieintensiven Unternehmen wird ab einem Schwellenwert von 7.000 Benutzungsstunden bei einem Verbrauch von über 10 GWh ein individuelles Netzentgelt angeboten, wobei eine Ermäßigung von bis zu 90 % des regulären Entgelts möglich ist.		
Subventionsvolumen (2024)	1.232 Millionen Euro (ÜNB 2025)		
Umwelt- und Klimawirkung	Das Sondernetzentgelt senkt den Anreiz für Unternehmen, ihren Stromverbrauch zu senken. Es könnte Unternehmen sogar davor abschrecken, ihren Energieverbrauch zu senken, um nicht unter den Schwellenwert der Energienutzung zu fallen und daraufhin das Anrecht auf ein vergünstigtes individuelles Netzentgelt zu verlieren (UBA 2021).		

E7. Energiesteuerbefreiung für die nicht energetische Verwendung fossiler Energieträger			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 25 EnergieStG
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.9	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Herstellungsbetriebe		
Kurzbeschreibung	Energieerzeugnisse, welche nicht als Heiz- oder Kraftstoffe verwendet werden, sondern zur Herstellung von Produktionsmitteln wie beispielsweise Kunststoffen, Lacken, Lösemitteln und Düngermitteln benötigt werden, sind von der Energiesteuer befreit.		
Subventionsvolumen (2024)	1.193 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage AGEb 2025b)		
Umwelt- und Klimawirkung	Auch wenn Energieerzeugnisse nicht als Heiz- oder Kraftstoffe verbrannt werden, so führt der Produktlebenszyklus zu umweltschädlichen Abfällen und Treibhausgasemissionen. Beispielsweise oxidiert bei der Produktion und Nutzung chemischer und petrochemischer Erzeugnisse Kohlenstoff und entweicht als CO ₂ . Anreize zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Energieerzeugnisse werden durch die Steuervergünstigung gesenkt (UBA 2021b)		

E8. Spitzenausgleich bei der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 10 StromStG (Erlass, Erstattung oder Vergütung in Sonderfällen in Sonderfällen)
Begünstigte	Energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes; Fallzahl: 14.043	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.2	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 63
Subventionszweck	Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen		
Kurzbeschreibung	Die Subvention entlastete energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes bei der Stromsteuer, sofern ihre stromsteuerliche Belastung die Entlastung bei den Rentenversicherungsbeiträgen überstieg. In diesem Fall wurden 90 % der übersteigenden Stromsteuer erstattet. Voraussetzung waren zudem die Einführung von Energie- oder Umweltmanagementsystemen sowie die Erreichung branchenspezifischer Energieeffizienzziele. Die Maßnahme lief Ende 2023 aus; aufgrund des Steuerentlastungsverfahrens erfolgten jedoch auch im Jahr 2024 noch Auszahlungen.		
Subventionsvolumen (2024)	1.102 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die Steuererleichterung wurde der Anreiz für eine effiziente Stromnutzung gesenkt und die Stromnutzung unter anderem aus fossilen Energiequellen begünstigt (FÖS 2023b). Immerhin war die Inanspruchnahme an strengere Klimaschutzanforderungen geknüpft als die allgemeine Stromsteuerentlastung. Außerdem förderte sie auch eine Elektrifizierung der Gewerbeprozesse und konnte somit zur Transformation einer klimaneutralen Wirtschaft beitragen (BMF 2025a). Somit war diese Subvention teilweise klimaschädlich. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wurde die Subvention als klimaneutral bewertet.		

E9. Spitzenausgleich bei der Energiesteuer für das produzierende Gewerbe			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 55 EnergieStG (Steuerentlastung für Unternehmen in Sonderfällen)
Begünstigte	Energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes; Fallzahl: 7.793	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.2	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 58
Subventionszweck	Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen		
Kurzbeschreibung	Die Subvention entlastete energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes bei der Energiesteuer, sofern ihre energiesteuerliche Belastung die Entlastung bei den Rentenversicherungsbeiträgen überstieg. In diesem Fall wurden 90 % des „Ökosteueranteils“ der übersteigenden Energiesteuer erstattet. Voraussetzung waren zudem die Einführung von Energie- oder Umweltmanagementsystemen sowie die Erreichung branchenspezifischer Energieeffizienzziele. Die Maßnahme lief Ende 2023 aus; aufgrund des Steuerentlastungsverfahrens erfolgten jedoch auch im Jahr 2024 noch Auszahlungen.		
Subventionsvolumen (2024)	134 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Für die betroffenen Unternehmen sanken durch die Subvention die Energiepreise. Der Anreiz zur Steigerung von Energieeffizienz, Energieeinsparung sowie zum Wechsel zu nicht fossilen Energieträgern wurde gemindert. Eine Reduktion der Treibhausgase wurde verhindert (BMF 2025a; FÖS 2023b). Immerhin war die Inanspruchnahme an strengere Klimaschutzanforderungen geknüpft als die allgemeine Energiesteuerentlastung. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wurde die Subvention als klimaneutral bewertet.		

E10. Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 9b StromStG (Steuerentlastung für Unternehmen)
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft; Fallzahl: nicht bekannt	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.1	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 61
Subventionszweck	Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen		
Kurzbeschreibung	Die Subvention gewährt eine Entlastung der Stromsteuer in Höhe von 20 €/MWh (Reduktion auf den EU-Mindestsatz von 0,5 €/MWh) ab einer Stromsteuerbelastung von 250 Euro. Diese Regelung gilt seit 2024. Zuvor galt eine Entlastung in Höhe von 25 % (5,13 €/MWh).		
Subventionsvolumen (2024)	1.101 Millionen Euro (BMF 2025a) Anmerkung: Das Subventionsvolumen 2024 bezieht sich aufgrund der nachschüssigen Auszahlung noch auf die Entlastung in Höhe von 25 %.		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die Steuererleichterung wird der Anreiz für eine effiziente Stromnutzung gesenkt und die Stromnutzung unter anderem aus fossilen Energiequellen begünstigt (FÖS 2023b). Allerdings fördert sie auch eine Elektrifizierung der Gewerbeprozesse und kann somit zur Transformation einer klimaneutralen Wirtschaft beitragen (BMF 2025a). Somit ist diese Subvention teilweise klimaschädlich. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz als nicht begünstigend sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E11. Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 54 EnergieStG (Steuerentlastung für Unternehmen)
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft; Fallzahl: 22.239 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.1	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 57
Subventionszweck	Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen		
Kurzbeschreibung	Die Subvention gewährt eine Steuerentlastung für Heizstoffe bzw. Kraftstoffe. Seit 2011 beträgt diese Entlastung 25 % des Heizstoffsteuersatzes, wenn der Selbstbehalt im Kalenderjahr über 250 Euro liegt.		
Subventionsvolumen (2024)	166 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Für die betroffenen Unternehmen sinken durch die Subvention die Energiepreise. Der Anreiz zur Steigerung von Energieeffizienz, Energieeinsparung sowie zum Wechsel zu nicht fossilen Energieträgern wird gemindert. Eine Reduktion der Treibhausgase wird verhindert (BMF 2025a; FÖS 2023b). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E12. Förderung der LNG-Infrastruktur			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 26 Abs. 3 Bundeshaushaltsordnung (BHO); § 65 BHO
Begünstigte	Deutsche Energy Terminal GmbH; German LNG GmbH	Subventionstyp	Finanzhilfe (institutionelle Förderung, staatliche Beteiligung)
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der Energieversorgung und Diversifizierung von Gasimporten		
Kurzbeschreibung	Die Bundesregierung fördert auf Basis der institutionellen Förderung nach § 26 Abs. 3 BHO die Finanzierung der Deutschen Energy Terminal GmbH, der FSRU (Floating Storage and Regasification Unit: schwimmendes Terminal für Flüssigerdgas) und FSRU-Standorte (Bundeshaushaltstitel 0903 682 01) mit 719 Millionen Euro. Im Zusammenhang mit der Beteiligung an der German LNG GmbH (Bundeshaushaltstitel 0903 697 02) gibt die Bundesregierung weitere 13 Millionen Euro für die LNG-Infrastruktur (Liquefied Natural Gas: Flüssigerdgas) aus.		
Subventionsvolumen (2024)	732 Millionen Euro (BMF 2025b)		
Umwelt- und Klimawirkung	Mit der Förderung der LNG-Infrastruktur werden Investitionen in fossile Infrastruktur unterstützt, die mit zusätzlichen THG-Emissionen entlang der Lieferkette (Produktion und Verarbeitung, Verflüssigung, Transport, Regasifizierung) verbunden sind. Rund 70 % der Emissionen entfallen auf CO ₂ , das entweder durch Verbrennung entsteht oder direkt in die Atmosphäre abgegeben wird; 30 % bestehen aus Methan, das unverbrannt in die Atmosphäre entweicht (IEA 2025). Es besteht zudem die Gefahr von Lock-in-Effekten und die Verstärkung von Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern.		

E13. Gaspreisbremse			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetz (EWPBG)
Begünstigte	Haushalte und Unternehmen	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Entlastung im Rahmen der Energiepreiskrise 2022		
Kurzbeschreibung	Ab März 2023 wurde der Gaspreis für private Haushalte für 80 % des Verbrauchs auf 12 ct/kWh begrenzt (Fernwärme: 9,5 ct/kWh). Für Industriekunden galt bereits ab Januar 2023 ein gedeckelter Gaspreis von 7 ct/kWh für 70 % des Verbrauchs. Die Entlastung orientierte sich am Vorjahresverbrauch, um Einsparanreize zu erhalten. Zusätzlich erfolgte im Dezember 2022 eine Einmalzahlung auf Basis der damaligen Abschlagszahlungen (FÖS 2022b). Die Maßnahme endete Ende 2023; für die Abwicklung der Rechnungen waren in 2024 noch Ausgaben zu verzeichnen.		
Subventionsvolumen (2024)	650 Millionen Euro (1,3 Milliarden Euro für die Gas- und Strompreisbremse, genaue Aufschlüsselung unbekannt (BMF 2024). Insgesamt kosteten Gas- und Strompreisbremsen rund 40 Milliarden Euro.		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Gaspreisbremse verringerte die Anreize zur Reduktion des Gasverbrauchs, da steigende Energiepreise nur teilweise an die Verbraucher weitergegeben wurden. Aufgrund der Begrenzung auf ein Grundkontingent blieben Einsparanreize jedoch teilweise bestehen.		

E14. Strompreisbremse			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	Strompreisbremsengesetz (StromPBG)
Begünstigte	Haushalte und Unternehmen	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Entlastung im Rahmen der Energiepreiskrise 2022		
Kurzbeschreibung	Ab dem 1. Januar 2023 galt eine Strompreisbremse. Für Privathaushalte wurde der Strompreis für 80 % des Verbrauchs auf 40 ct/kWh gedeckelt. Für industrielle Stromverbraucher galt ein Nettopreis von 13 ct/kWh für 70 % des historischen Verbrauchs (FÖS 2022b). Die Maßnahme endete Ende 2023; für die Abwicklung der Rechnungen waren in 2024 noch Ausgaben zu verzeichnen.		
Subventionsvolumen (2024)	650 Millionen Euro (1,3 Milliarden Euro für die Gas- und Strompreisbremse, genaue Aufschlüsselung unbekannt, vgl. BMF 2024). Insgesamt kosteten Gas- und Strompreisbremsen mehr als 40 Milliarden Euro.		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Strompreisbremse reduzierte die Anreize zur Verringerung des Stromverbrauchs und zu Effizienzsteigerungen, da steigende Strompreise teilweise abgefedert wurden. Durch die Begrenzung auf ein Grundkontingent blieben Einsparanreize jedoch teilweise erhalten. Im Vergleich zur Gaspreisbremse wirkte sie nur teilweise klimaschädlich, da sie die Elektrifizierung förderte.		

E15. Senkung der Umsatzsteuer auf Gas			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	Gesetz zur temporären Senkung des Umsatzsteuersatzes auf Gaslieferungen über das Erdgasnetz (GasUStSG)
Begünstigte	Haushalte und Unternehmen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Entlastung im Rahmen der Energiepreiskrise 2022		
Kurzbeschreibung	Für den Zeitraum vom 1.10.2022 bis 31.3.2024 wurde der Umsatzsteuersatz auf Gas von 19 % auf 7 % gesenkt.		
Subventionsvolumen (2024)	581 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis Destatis 2026a). Insgesamt kostete die Maßnahme über 3 Milliarden Euro in Mindereinnahmen.		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die Senkung der Mehrwertsteuer wurden die Gaspreise künstlich reduziert. Dadurch wurden die Preissignale zur Verringerung des Gasverbrauchs sowie die Anreize zum Umstieg auf klimafreundliche Heiztechnologien abgeschwächt. Die Maßnahme begünstigte somit indirekt den Verbrauch fossiler Energieträger.		

E16. Stromsteuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 9a Stromsteuergesetz (StromStG)
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes; Fallzahl: 2972 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.3	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 62
Subventionszweck	Sicherung und Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit		
Kurzbeschreibung	Bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren, beispielsweise die Elektrolyse, Herstellung von Glas(-waren), keramische Erzeugnisse, Zement, Kalk, Metallerzeugung und -bearbeitung oder chemische Reduktionsverfahren, sind von der Stromsteuer ausgenommen.		
Subventionsvolumen (2024)	545 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Für die Unternehmen sinken durch die Subvention die Strompreise. Der Anreiz zur Steigerung von Stromeffizienz und Stromeinsparung wird gemindert. Wird der begünstigte Strom nicht aus erneuerbaren Energien bezogen, wird die fossile Stromerzeugung indirekt begünstigt (FÖS 2023b). Jedoch kann die Steuervergünstigung auch die Elektrifizierung von Industrieprozessen fördern und somit zur Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft beitragen (UBA 2021). Somit ist diese Subvention teilweise klimaschädlich. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E17. Energiesteuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§§ 37 und 51 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes; Fallzahl: 3.800 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.3	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 53
Subventionszweck	Sicherung und Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit		
Kurzbeschreibung	Bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren, beispielsweise die Herstellung von Glas(-waren), keramische Erzeugnisse, Zement, Kalk, Metallerzeugung und -bearbeitung oder chemische Reduktionsverfahren, sind von der Energiesteuer ausgenommen. Dies gilt auch für Energieerzeugnisse mit doppeltem Verwendungszweck, beispielsweise als Heiz- oder Kraftstoff oder für die thermische Abfall- oder Abluftbehandlung.		
Subventionsvolumen (2024)	368 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Für die Unternehmen sinken durch die Subvention die Energiepreise. Der Anreiz zur Steigerung von Energieeffizienz, Energieeinsparung sowie zum Wechsel zu nicht fossilen Energieträgern wird gemindert und eine Reduktion der Treibhausgase verhindert (BMF 2025a; FÖS 2023b). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E18. Besondere Ausgleichsregelung (KWKG-Umlage und ONU)			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§§ 30 bis 31 Energiefinanzierungsgesetz (EnFG); Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG); Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)
Begünstigte	Energieintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes	Subventionstyp	Begünstigung staatl. Regulierung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.16 (KWKG-Umlage)	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Vermeidung von Carbon Leakage		
Kurzbeschreibung	Mit der KWKG-Umlage wird die Erzeugung von Strom aus Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen gefördert. Die Offshore-Netzumlage (ONU) ist ebenfalls Bestandteil der Netzentgelte und finanziert die Offshore-Anbindungskosten. Im Jahr 2024 betrug die reguläre KWKG-Umlage 0,275 ct/kWh und die Offshore-Netzumlage 0,656 ct/kWh. Stromintensive Unternehmen werden ab 1 GWh Jahresverbrauch von einem Teil der Umlage durch eine reduzierte Umlage entlastet; die Höhe richtet sich nach der Stromintensität und Strombenutzung und wird auf 15 bis 25 % des regulären Satzes begrenzt.		
Subventionsvolumen (2024)	412 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis ÜNB 2023)		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die gesenkten Stromkosten für energieintensive Unternehmen schmälert es den Anreiz zur Senkung des Stromverbrauches (FÖS 2023b; UBA 2021). Die Förderung der Elektrifizierung ist hingegen positiv; die Subvention hat eine teilweise klimaschädliche Wirkung.		

E19. Herstellerprivileg für die Produzenten von Energieerzeugnissen			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§§ 26, 37, 44 und 47a Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Produzenten von Energieerzeugnissen; Fallzahl: 430 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.8	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 51
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Herstellungsbetriebe, Vermeidung einer Doppelbesteuerung		
Kurzbeschreibung	Die Herstellung von Energieerzeugnissen (bspw. Kraftstoffe) ist sehr energieintensiv. Auf die dafür verwendete Energie fällt für die Produzenten von Energieerzeugnissen (bspw. Raffinerien, Gasgewinnungs- und Kohlebetriebe) keine Steuer an. Dies gilt für selbst auf dem Betriebsgelände hergestellten sowie auch für fremdbezogene Energieträger.		
Subventionsvolumen (2024)	265 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Anreize zur energieeffizienten und emissionsarmen Herstellung von Energieerzeugnissen werden durch die Steuervergünstigung gesenkt (UBA 2021). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E20. Befreiung von der Förderabgabe für Braunkohle			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 31 Bundesberggesetz (BergG)
Begünstigte	Braunkohleförderunternehmen;	Subventionstyp	Begünstigung staatl. Regulierung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.6	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der wirtschaftlichen Gewinnung heimischer Rohstoffe		
Kurzbeschreibung	Für die Förderung von Bodenschätzen ist grundsätzlich eine Förderabgabe von 10 % des Marktpreises zu erheben. Auf Grundlage alter Rechte ist der Braunkohleabbau jedoch von der Förderabgabe befreit (FÖS 2023c; UBA 2021). Die Höhe der Subvention entspricht somit den entgangenen Einnahmen.		
Subventionsvolumen (2024)	218 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage von Bundesnetzagentur 2025b; LEAG 2024; Statistik der Kohlewirtschaft 2025)		
Umwelt- und Klimawirkung	Braunkohle ist unter den fossilen Energieträgern am klima- und umweltschädlichsten, mit den höchsten CO ₂ -Emissionen pro Energieeinheit. Insgesamt werden durch die Subvention die Kosten der Braunkohleförderung gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber klimafreundlicheren Alternativen erhöht (UBA 2021).		

E21. Befreiung von Wasserentnahmeentgelten für Braunkohleproduzenten			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 40 Abs. 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG); § 91 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG); § 1 Abs. 3 Nr. 7 Wasserentnahmeentgeltverordnung für das Land Sachsen-Anhalt (WasEE-VO LSA)
Begünstigte	Braunkohleförderunternehmen;	Subventionstyp	Begünstigung staatl. Regulierung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.6	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherung der wirtschaftlichen Gewinnung heimischer Rohstoffe		
Kurzbeschreibung	Das Wasserentnahmeentgelt ist eine von den Bundesländern unterschiedlich ausgestaltete Abgabe auf die gezielte Entnahme oder Nutzung von Grund- und Oberflächenwasser, deren Höhe, Ausnahmen und Verwendungszwecke je nach Landesregelung variieren. In einigen Bundesländern mit aktiven Braunkohletagebauten sind Braunkohleproduzenten von diesem Entgelt befreit (Brandenburg, Sachsen-Anhalt). Sachsen erhebt seit 2025 ein Wasserentnahmeentgelt (BUND 2025; FÖS 2023c; UBA 2021). Die Höhe der Subvention entspricht somit den entgangenen Einnahmen.		
Subventionsvolumen (2024)	Mindestens 17 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage von BUND 2025; LEAG 2025); der kalkulatorische Preis des Wasserentnahmeentgelts wurde auf das Niveau des Entgelts für Bergbau in Nordrhein-Westfalen von 5 ct/m ³ gesetzt)		
Umwelt- und Klimawirkung	Braunkohle ist unter den fossilen Energieträgern am klima- und umweltschädlichsten, mit der höchsten CO ₂ -Emissionen pro Energieeinheit. Insgesamt werden durch die Subvention die Kosten der Braunkohleförderung gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber klimafreundlicheren Alternativen erhöht (UBA 2021).		

E22. Vollständige Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 53a Abs. 6 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Betreiber von KWK-Anlagen; Fallzahl: 20.250	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 55
Subventionszweck	Förderung hocheffizienter Anlagen zur gekoppelten Erzeugung von Kraft und Wärme		
Kurzbeschreibung	Die vollständige Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme (KWK) gewährt Betreibern von hocheffizienten ortsfesten KWK-Anlagen eine Befreiung der Energiesteuer auf eingesetzte Brennstoffe. Dies gilt für die Monate bzw. Jahre, in denen der Nutzungsgrad mindestens 70 Prozent beträgt und ein Hocheffizienznachweis vorliegt. Die Regelung lief Ende 2023 aus; aufgrund des Steuerentlastungsverfahrens erfolgten jedoch auch im Jahr 2024 noch Auszahlungen.		
Subventionsvolumen (2024)	175 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	KWK-Anlagen erhöhen die Energieeffizienz und können kurzfristig Emissionen gegenüber getrennter Erzeugung senken, basieren jedoch häufig auf fossilen Brennstoffen. Die steuerliche Begünstigung unterstützt ihren Betrieb, riskiert fossilen Lock-in und bremst zugleich den Umstieg auf erneuerbare Alternativen. Insgesamt ergibt sich eine teilweise klimaschädliche Wirkung (BMWE o. J.; UBA 2020). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E23. Teilweise Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 53a Abs. 1 und 4 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Betreiber von KWK-Anlagen; Fallzahl: 14.375	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 56
Subventionszweck	Förderung effizienter Anlagen zur gekoppelten Erzeugung von Kraft und Wärme		
Kurzbeschreibung	Die teilweise Energiesteuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme (KWK) gewährt Betreibern von ortsfesten KWK-Anlagen eine Reduktion der Energiesteuer auf eingesetzte Brennstoffe. Dies gilt für die Monate bzw. Jahre, in denen der Nutzungsgrad mindestens 70 % beträgt.		
Subventionsvolumen (2024)	58 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	KWK-Anlagen erhöhen die Energieeffizienz und können kurzfristig Emissionen gegenüber getrennter Erzeugung senken, basieren jedoch häufig auf fossilen Brennstoffen. Die steuerliche Begünstigung unterstützt ihren Betrieb, riskiert fossilen Lock-in und bremst zugleich den Umstieg auf erneuerbare Alternativen. Insgesamt ergibt sich eine teilweise klimaschädliche Wirkung (BMWE o. J.; UBA 2020). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimapositiv bewertet.		

E24. Energiesteuervergünstigungen für Kohle			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 1 Nr. 9 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Unternehmen und Endnutzer, die Kohle zur Wärmeerzeugung verwenden	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.7	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Kohle sollte bei Einführung der Kohlebesteuerung 2006 nicht höher besteuert werden als nach EU-Richtlinie vorgeschrieben.		
Kurzbeschreibung	Der Energiesteuersatz für Kohle, die zur Wärmeerzeugung dient, beträgt 0,33 Euro/GJ. Verglichen zu anderen fossilen Energieträgern wird Kohle bemessen am Energie- und CO ₂ -Gehalt geringer besteuert. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen im Wärmemarkt. Als eine sinnvollere Referenzgröße kann der Steuersatz für Heizöl von 1,98 Euro/GJ herangezogen werden (UBA 2021). Aus der Differenz zwischen dem tatsächlichen Steuersatz und dieser Referenz (1,65 Euro/GJ) ergibt sich eine implizite Subventionierung von Kohle.		
Subventionsvolumen (2024)	74 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage Destatis 2025; UBA 2021)		
Umwelt- und Klimawirkung	Kohle ist der umwelt- und klimaschädlichste fossile Brennstoff. Bei ihrer Verbrennung entstehen unter anderem Schwefeldioxid, CO ₂ sowie Feinstaub, die sowohl zur Luftverschmutzung als auch zum Klimawandel beitragen (UBA 2021).		

E25. BEHG Carbon-Leakage-Kompensation			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 11 Abs. 3 Brennstoffemissionshandels-gesetz (BEHG); BEHG Carbon Leakage Verordnung (BECV)
Begünstigte	Unternehmen aus Carbon-Leakage-gefährdeten Sektoren	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 36
Subventionszweck	Vermeidung des Risikos von Carbon Leakage durch die Verlagerung der Produktion		
Kurzbeschreibung	Die Carbon-Leakage-Beihilfe soll verhindern, dass Unternehmen aufgrund des nationalen CO ₂ -Preises Wettbewerbsnachteile erleiden und ihre Produktion ins Ausland verlagern, wo möglicherweise höhere Emissionen entstehen würden. Anspruchsberechtigt sind Unternehmen aus anerkannten Carbon-Leakage-gefährdeten Sektoren, die bestimmte ökologische Gegenleistungen erbringen. Dazu gehören insbesondere der Betrieb eines Energie- oder Umweltmanagementsystems sowie Investitionen in Energieeffizienzmaßnahmen oder die Dekarbonisierung von Produktionsprozessen (DEHSt 2026).		
Subventionsvolumen (2024)	61 Millionen Euro ²¹ (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch die Kompensationen wird der effektive CO ₂ -Preis geringer. Der Anreiz für Unternehmen zur Emissionsminderung kann dadurch gebremst werden und es besteht die Gefahr von Lock-in-Effekten in emissionsintensive Verfahren und Technologien. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention insgesamt als klimaneutral bewertet.		

E26. Garantieinstrumente der Außenwirtschaftsförderung für Gas			
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 3 Bundeshaushaltsgesetz (HG) 2024
Begünstigte	Gasindustrie; finanzierende Banken	Subventionstyp	Garantie
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Stärkung der deutschen Exportwirtschaft; Versorgungssicherheit; geostrategische Interessen		
Kurzbeschreibung	Garantieinstrumente der Außenwirtschaftsförderung – darunter Exportkreditgarantien („Hermesdeckungen“), Investitionsgarantien und Bundesgarantien für ungebundene Finanzkredite (UFK) – sind staatliche Absicherungen, mit denen der Bund Zahlungsrisiken (bzgl. wirtschaftlichen oder politisch bedingten Forderungsausfällen) bei Exporten oder Investitionen und Vorhaben im Ausland übernimmt und damit diese Geschäfte indirekt subventioniert. Im Falle eines Ausfalls entschädigt der Bund die Höhe der gedeckten Förderung. Unter den neuen Klimastrategie seit November 2023 werden fossile Energien perspektivisch ausgeschlossen und klimafreundliche Exporte bevorzugt behandelt (BMWE 2023). Für Gas werden allerdings noch Übergangs- und Sicherheitsausnahmen zugelassen (Bundesregierung 2024; Urgewald 2025). Für 2024 meldet die Bundesregierung vier Transaktionen für Gasprojekte im Rahmen von 308 Millionen Euro, gibt jedoch an, dass diese auf bereits vor Einführung der Klimastrategie abgegebenen Angeboten basiere (Export Finance for Future 2025).		
Subventionsvolumen (2024)	Das eigentliche Subventionsvolumen ist nicht offiziell beziffert. Es müsste auf Basis des Zinsvorteils geschätzt werden.		
Umwelt- und Klimawirkung	Absicherungen für Öl- und Gasprojekte senken Finanzierungskosten für fossile Infrastruktur und können so zu einem Lock-in in emissionsintensive Systeme führen, was den 1,5-Grad-Pfad erschwert (Urgewald 2025).		

21 Der BMF-Bericht berücksichtigt § 11 Abs. 1 und Abs. 3 BEHG. Laut dem 14. KTF-Bericht fielen für das Jahr 2024 jedoch keine Ausgaben im Rahmen von Abs. 1 (Härtefallregelung) an. Die ausgewiesene Gesamtsumme ist daher vollständig Abs. 3 (Carbon-Leakage-Kompensation) zuzuordnen.

3.10.2 Verkehr

V1./V2. Energiesteuerbefreiung des Kerosins			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§§ 27 Abs. 2 und 52 Abs. 1 Energiesteuer-gesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Luftfahrtunternehmen und Kund:innen; Fallzahl: nicht bekannt	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.8.	BMF (2025a):	teilweise: Lfd.-Nr. 78 (nur Inlandsflüge)
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des inländischen Flugverkehrs (BMF 2025a).		
Kurzbeschreibung	Im gewerblichen Luftverkehr abgesetzter Flugkraftstoff (überwiegend Kerosin, außerdem Flugbenzin und Petroleum) ist von der Energiesteuer befreit. Die Befreiung gilt explizit für Inlandsflüge, die Steuerfreiheit für internationale Flüge resultiert zusätzlich aus internationalen Abkommen und Verträgen. Deshalb betrachtet die Bundesregierung nur den auf Inlandsflüge entfallenden Anteil der gesamten Steuerbefreiung als Subvention. Das Subventionsvolumen ergibt sich aus dem Kerosinabsatz in Deutschland multipliziert mit dem Referenzsteuersatz von 65,45 ct/l.		
Subventionsvolumen (2024)	7.379 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage DLR und DIW 2025) Das BMF betrachtet die Steuerbefreiung des Kerosins nur bei Inlandsflügen als Subvention und beziffert den entsprechenden Anteil auf 402 Millionen Euro (BMF 2025a).		
Umwelt- und Klimawirkung	Der Flugverkehr ist eines der klimaschädlichsten Transportmittel, insbesondere auch wegen des Emissions-ausstoßes in großer Höhe. Die Energiesteuerbefreiung des Kerosins senkt die Betriebskosten für den Luftverkehr und infolge die Ticketpreise. Das begünstigt Mehrverkehr und schwächt Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs (UBA 2021). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatoren-be-reich 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

V3. Energiesteuervergünstigung für Dieselmotorkraftstoff			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 2 Energiesteuer-gesetz (Ener-gieStG)
Begünstigte	Dieselfahrzeugnutzer:innen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.1.1	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Da es sich im Definitionsrahmen des BMF nicht um eine Subvention handelt, gibt es keinen offiziellen Subventionszweck. Legitimiert wurde der geringere Steuersatz für Diesel aber meist mit der Förderung des gewerblichen Güterkraftverkehrs. Mit Blick auf Diesel-Pkw wurde häufig der angenommene Klimavorteil herangezogen.		
Kurzbeschreibung	Trotz des 36 % höheren Energiegehalts liegt der Energiesteuersatz auf Dieselmotorkraftstoff (47,04 ct/l) 28 % unter dem Steuersatz auf Benzin (65,45 ct/l, vgl. FÖS 2026b).		
Subventionsvolumen (2024)	6.483 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage Verkehr in Zahlen auf Grundlage DLR und DIW 2025). Das Subventionsvolumen ergibt sich aus der Differenz der Steuersätze für Diesel und Benzin multipliziert mit dem Absatz versteuerten Dieselmotorkraftstoffes.		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Subvention senkt die Betriebskosten und schafft so Anreize für höhere Fahrleistungen für Dieselfahr-zeuge, was zu einem höheren Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen führt. Zudem verzerrt die Subvention Mobilitätsentscheidungen zugunsten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und schwächt den finanziellen Anreiz für den Wechsel zur Elektromobilität. Darüber hinaus stoßen Dieselmotoren mehr Stickstoffoxide, Feinstaub und Ruß aus als Benzinmotoren (FÖS 2020b).		

V4. Entfernungspauschale			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Einkommensteuergesetz (EStG)
Begünstigte	Arbeitnehmer:innen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.2	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Ziel und Zweck der Entfernungspauschale ist die steuerliche Berücksichtigung notwendiger Wegekosten im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit.		
Kurzbeschreibung	Die Wegekosten für die einfache Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte können als Werbungskosten steuerlich geltend gemacht werden. Seit 2026 beträgt der Pauschalsatz 38 Cent pro Kilometer (zuvor: 30 Cent). Er gilt unabhängig vom verwendeten Verkehrsmittel. Die Entfernungspauschale greift effektiv aber erst, wenn die gesamten Werbungskosten (inklusive der Wegekosten) den Pauschalbetrag von 1.230 Euro jährlich übersteigen. Die tatsächliche Steuerentlastung hängt vom individuellen Steuersatz ab und steigt deshalb mit dem Einkommen. Für Arbeitnehmer:innen mit geringem Einkommen, die keine Einkommenssteuern zahlen, gibt es eine „Mobilitätsprämie“ in Höhe von 14 % der Entfernungspauschale.		
Subventionsvolumen (2024)	6.200 Millionen Euro (IfW Kiel 2025)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Entfernungspauschale reduziert Pendelkosten und erhöht dadurch die Bereitschaft für längere Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsstätte (Jahn, Janeba und Agrawal 2024). Das führt zu höheren Fahrleistungen und trägt zur Zersiedelung bei. Zwar ist die Entfernungspauschale verkehrsmittelunabhängig und ihre Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl zunächst nur teilweise klimaschädlich. 81 % der Menschen mit erhöhten Werbungskosten nutzen für den Arbeitsweg jedoch das Auto (Destatis 2022), sodass die Entfernungspauschale ganz überwiegend diesem Verkehrsmittel zugutekommt. Die Entfernungspauschale verzerrt damit Mobilitätsentscheidungen zugunsten längerer Wege und damit in aller Regel auch zugunsten des Autos (FÖS 2023e).		

V5. Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 4 Nr. 2 i. V. m. § 8 Abs. 2 Nr. 1, § 15 Abs. 3 Nr. 1 Umsatzsteuergesetz (UStG)
Begünstigte	Luftfahrtunternehmen und Kund:innen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.9	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Vermeidung internationaler Doppelbesteuerung; Erleichterung des internationalen Verkehrs und internationale Wettbewerbsneutralität		
Kurzbeschreibung	Der grenzüberschreitende gewerbliche Flugverkehr ist in Deutschland (und international) anders als der inländische Flugverkehr von der Mehrwertsteuer befreit. Dadurch kommt es zu Steuerausfällen und einer wettbewerbsverzerrenden Begünstigung des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln.		
Subventionsvolumen (2024)	5.657 Millionen Euro (eigene Berechnungen auf Grundlage der Unternehmens- und Umsatzsteuerstatistik, vgl. Destatis 2026a; 2026b). Das Subventionsvolumen ergibt sich aus der Differenz zwischen der theoretisch zu zahlenden und der tatsächlich gezahlten Umsatzsteuer auf Leistungen in der Personenbeförderung sowie Vorsteuerabzüge auf steuerbefreite Leistungen. Der Umsatz aus dem Personenverkehr in der Luftfahrt betrug gemäß Unternehmensstatistik 30.839 Millionen Euro im Jahr 2024. Theoretisch wäre demnach 5.859 Millionen Euro Umsatzsteuer zu zahlen (bei Anwendung des Regelsteuersatzes von 19 %). Tatsächlich entrichtet wurden gemäß Umsatzsteuerstatistik 2.041 Millionen Euro, sodass sich Steuermindereinnahmen in Höhe von 3.818 Millionen Euro ergeben. Hinzu kommen überschlagsweise 50 % der abziehbaren Vorsteuer (1.839 Millionen Euro), denn trotz der Befreiung von der Umsatzsteuer (§ 4 Nr. 2 UStG) sind Luftfahrtunternehmen vom „Ausschluss vom Vorsteuerabzug“ ausgenommen (§ 15 Abs. 3 Nr. 1 UStG). Ein Anteil von 50 % wird dabei angenommen, da der Anteil der steuerfreien Leistungen mit Vorsteuerabzug an den Leistungen insgesamt gemäß Umsatzsteuerstatistik zuletzt bei rund 50 % lag. Dieser Wert ist eher konservativ geschätzt, da die steuerfreien Leistungen in der Umsatzsteuerstatistik aufgrund der Steuerbefreiung unvollständig erfasst werden und der Anteil demnach noch höher liegen müsste.		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Mehrwertsteuerbefreiung induziert zusätzliche Nachfrage und begünstigt den Luftverkehr gegenüber anderen, klimaschonenderen Verkehrsträgern.		

V6. Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und 3, § 8 Abs. 2 Satz 2 bis 5 Einkommensteuergesetz (EStG)
Begünstigte	Angestellte oder Unternehmer:innen mit privat genutzten Dienstwagen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.3	BMF (2025a):	teilweise: Lfd.-Nr. 65 (nur Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge)
Subventionszweck	Steuervereinfachung bei der Berechnung des zu versteuernden geldwerten Vorteils bei gewerblich zugelassenen Fahrzeugen mit Privatnutzung. Als Nebeneffekt auch: industriepolitische Maßnahme zur Absatzförderung heimischer Hersteller.		
Kurzbeschreibung	Die private Nutzung gewerblich zugelassener Fahrzeuge (Dienstwagen) muss als geldwerter Vorteil versteuert werden. Der zugrunde gelegte pauschale Satz von einem Prozent des Bruttolistenpreises (1 %-Regel) bildet den tatsächlichen Nutzen aber unzureichend ab, wodurch im Durchschnittsfall ein steuerlicher Vorteil gegenüber einem privat zugelassenen Fahrzeug entsteht. Für elektrische (BEV) und Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) gelten zusätzlich reduzierte Steuersätze von 0,25 bzw. 0,5 %.		
Subventionsvolumen (2024)	Mindestens 4.920 Millionen Euro im Jahr 2025 (FiFo Köln 2026), darunter 4.626 Millionen Euro für Verbrenner und PHEV. Andere Studien kommen auf höhere Werte von rund 6.000 Millionen Euro jährlich (ERM 2024; FÖS und Prognos 2023; Plötz et al. 2024). Die Bundesregierung betrachtet nur die Begünstigung für Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge als Subvention und gibt dafür ein Volumen von 1,3 Milliarden Euro 2024 an (BMF 2025a).		
Umwelt- und Klimawirkung	Die pauschale Besteuerung von monatlich 1 % des Neuwagenpreises (bzw. 0,5 % und 0,25 % für PHEV und BEV) benachteiligt lange Haltedauern und Gebrauchtwagen. Das hat zur Folge, dass Dienstwagen schneller ausgetauscht und in der Regel als Neuwagen gekauft werden. Der Flatrate-Charakter der Pauschalbesteuerung regt zudem hohe Fahrleistungen an. Auch sind Dienstwagen überdurchschnittlich teuer, was mit höheren CO ₂ -Werten korreliert. Die Subvention wird aufgrund der zusätzlichen Förderung von BEV als teilweise klimaschädlich ausgewiesen. Der Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge betreffende Teil der Subvention wird in der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) in den Indikatorenbereichen 3.2.a und b Luftbelastung, 7.1.a Ressourcenschonung, 7.2.a Erneuerbare Energien und 13.1.a Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimapositiv bewertet.		

V7. Energiesteuerbefreiung der Binnenschifffahrt			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§§ 27 Abs. 1 und 52 Abs. 1 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt; Fallzahl: nicht bekannt	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.5	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 79
Subventionszweck	„Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse der auf anderen Wasserstraßen verkehrenden Schifffahrt an die aufgrund internationaler Verträge für das Rheinstromgebiet geltende Abgabenbefreiung“; Erhaltung des Anteils an Binnenschifffahrt an Gesamtbeförderungsvolumen; Entlastung von Schienen- und Straßeninfrastruktur (BMF 2025a: 538).		
Kurzbeschreibung	Auf Energieerzeugnisse (konkret: Dieseldieselkraftstoff), die in der gewerblichen Binnenschifffahrt eingesetzt werden, wird keine Energiesteuer erhoben. Das Subventionsvolumen laut BMF ergibt sich aus dem Absatz sowie der Differenz zwischen dem eigentlichen Steuersatz für Dieseldieselkraftstoff (47,04 ct/l) und dem tatsächlichen Nullsteuersatz. Unter der Voraussetzung einer Gleichbesteuerung von Diesel mit Benzin (Steuersatz: 65,45 ct/l) jedoch liegt das Subventionsvolumen höher (siehe Dieselparadox). Der Subventionsabbau ist nur in Zusammenarbeit mit anderen EU- und Vertragsstaaten möglich (BMF 2025a).		
Subventionsvolumen (2024)	173 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage DLR und DIW 2025)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Subventionierung von Dieseldieselkraftstoff in der Binnenschifffahrt ist als teilweise klimaschädlich zu betrachten. Die Energiesteuerbefreiung fördert eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Wasser, was potenziell positive Klima- und Umweltwirkungen hat. Gleichzeitig aber verringert sie den Anreiz zu Sparsamkeit und Effizienz und fördert so den Ausstoß umweltschädlicher Schadstoffe und Treibhausgasemissionen (UBA 2021). Mit anderen Instrumenten könnte das Ziel der Verlagerung ohne den negativen Effekt der Subventionierung des Kraftstoffs verfolgt werden (a. a. O.). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a,b Luftbelastung negativ und 13.1.a Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

V8. Kostenlose Zuteilung der CO ₂ -Emissionsberechtigungen (Luftverkehr)			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 9 Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) basierend auf Art. 10a der Richtlinie 2003/87/EG; EU -Zuteilungsverordnung (EU-ZuVO)
Begünstigte	Luftfahrzeugbetreiber (nach EU-ZuVO)	Subventionstyp	Staatl. Bereitstellung von Rechten unter dem Marktpreis
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen; Verhinderung von Produktionsverlagerung an Standorte mit schwächeren CO ₂ -Regulierungen (Carbon Leakage)		
Kurzbeschreibung	Im Rahmen des europäischen Emissionshandels (EU-ETS) müssen Unternehmen für das Ausstoßen von CO ₂ -Emissionen Emissionszertifikate am Markt erwerben. Für Luftfahrzeugbetreiber erfolgt jedoch eine teilweise kostenlose Zuteilung von Zertifikaten, deren Umfang jährlich sinkt. Im Jahr 2024 waren es 63,75 % der Zertifikate; im Jahr 2025 noch 42,5 %. Ein Auslaufen der kostenlosen Zuteilung für den Luftverkehr ist für 2026 geplant. Ausnahmen bleiben bestehen für den Einsatz nachhaltiger Luftfahrttreibstoff bzw. Sustainable Aviation Fuels (SAF).		
Subventionsvolumen (2024)	168 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis EEA 2025; EEX 2026)		
Umwelt- und Klimawirkung	Durch kostenlos zugeteilte Zertifikate wird die Emissionsbepreisung teilweise abgeschwächt, auch wenn die erlaubte Emissionsobergrenze (Cap) im Markt unverändert bleibt. Der Anreiz für Luftfahrzeugbetreiber zur Emissionsminderung wird dadurch gebremst und es besteht die Gefahr von Lock-in-Effekten in emissionsintensive Verfahren und Technologien (UBA 2021).		

V9. Steuerbefreiungstatbestände im Rahmen der Luftverkehrsteuer			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§§ 5 und 11 Abs. 3 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG)
Begünstigte	Luftverkehrsunternehmen; mittelbar auch Passagier:innen und Flughafenstandorte Fallzahl: ca. 6,2 Millionen (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 84
Subventionszweck	Berücksichtigung besonderer Umstände bei bestimmten Personengruppen und Flugzwecken, Daseinsvorsorge, Vermeidung unbilliger Härten (BMF 2025a)		
Kurzbeschreibung	Es gelten eine Reihe von Ausnahmen von der für Abflüge in Deutschland pro Passagier:in erhobenen Luftverkehrsteuer. Von der Steuer befreit sind unter anderem Kleinkinder, Flüge mit medizinischem, militärischem oder hoheitlichem Zweck oder auch Abflüge von Personen mit Hauptwohnsitz auf bestimmten, schwer erreichbaren inländischen Inseln. Die Höhe der Subvention ergibt sich aus dem kumulierten Steuerverzicht aller Steuerbefreiungstatbestände.		
Subventionsvolumen (2024)	145 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Der Flugverkehr ist eines der klimaschädlichsten Transportmittel, insbesondere auch wegen des Emissionsausstoßes in großer Höhe. Eine Befreiung bestimmter Zwecke von der Luftverkehrsteuer vergünstigt die entsprechenden Abflüge und die damit einhergehenden Umweltschäden. In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 8.4 wirtschaftliche Leistungsfähigkeit positiv sowie insgesamt als ohne Effekt auf Klimaschutzwirkung bewertet.		

V10. Förderung von Regionalflughäfen			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	LL 2014/C 99/03 (Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften)
Begünstigte	Regionaler Flugverkehr	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	Kapitel 2.2.11	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Verbesserung der Verkehrsanbindung		
Kurzbeschreibung	Die meisten Regionalflughäfen in Deutschland sind defizitär und auf Subventionen der öffentlichen Hand angewiesen. In Form von Verlustübernahmeverträgen, Betriebskosten- und Investitionszuschüssen finanzieren die meist öffentlichen Inhaber (in der Regel Länder, Kreise, Kommunen) die jährlichen Defizite, den Betrieb und den Ausbau der Regionalflughäfen. In den Leitlinien der EU (LL 2014/C 99/03) für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften aus dem Jahr 2014 war eigentlich ein Ende der Subventionen nach einer Übergangsfrist von zehn Jahren vorgesehen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und der Energiekrise infolge des Angriffskriegs Russlands wurde diese Frist bis zum 4.4.2027 verlängert.		
Subventionsvolumen (2024)	Mindestens 98,3 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis der Jahresabschlüsse von 22 Regionalflughäfen und der Methodik aus FÖS 2020b), darunter 60,8 Millionen Euro Verlustübernahmen, 14,4 Millionen Euro Betriebskostenzuschüsse und 23,2 Millionen Euro Investitionszuschüsse. Nicht berücksichtigt sind dabei Garantien und Bürgschaften, Kreditvergaben aus öffentlichen Mitteln, Rangrücktrittserklärungen oder die Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflughäfen.		
Umwelt- und Klimawirkung	Der Flugverkehr ist eines der klimaschädlichsten Transportmittel, insbesondere auch wegen des Emissionsausstoßes in großer Höhe. Die Verlustübernahmen, Betriebskosten- und Investitionszuschüsse durch die öffentliche Hand ermöglichen diesen Verkehr, der in vielen Fällen andernfalls oft nicht wirtschaftlich zu betreiben wäre.		

V11. Energiesteuerbegünstigung für Flüssiggas und Erdgas als Kraftstoff			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 2 Energiesteuergesetz (EnergieStG)
Begünstigte	Halter:innen gasbetriebener Kraftfahrzeuge Fallzahl: nicht bekannt	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 76
Subventionszweck	Förderung des vermehrten Einsatzes von gasbetriebenen Motoren aus umwelt- und klimapolitischen Gründen		
Kurzbeschreibung	Für Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas, LPG; auch Autogas genannt) und Erdgas (Compressed/Liquefied Natural Gas, CNG/LNG) galten bzw. gelten vergünstigte Steuersätze, wodurch der Kraftstoff für Fahrzeuge mit Gasantrieb gegenüber anderen Antriebsarten begünstigt wird. Die Subvention für Flüssiggas lief 2022 aus, für Erdgas soll sie 2026 beendet werden.		
Subventionsvolumen (2024)	67 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Gasbetriebene Fahrzeuge sind zwar etwas umwelt- und klimafreundlicher als mit Diesel- oder Benzin-Kraftstoff betriebene vergleichbare Fahrzeuge, verursachen aber deutlich höhere Emissionen als etwa batterieelektrische Fahrzeuge (Cox et al. 2020; ifeu 2024). Die Subventionierung von Flüssig- oder Erdgas als Kraftstoff begünstigt somit fossile Energieträger gegenüber klimafreundlicheren Alternativen. Die Klimabilanz von Gasantrieben verbessert sich mit einer höheren Beimischung von Biomethan (Fraunhofer ISI, TUHH und IREES GmbH 2019). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 13.1.a – Klimaschutz positiv sowie insgesamt als klimafreundlich bewertet.		

V12. Energiesteuerbegünstigung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 3a EnergieStG
Begünstigte	Güter umschlagende Unternehmen (Terminalbetreiber) an Seehäfen; Fallzahl: nicht bekannt	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.2.7	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 77
Subventionszweck	Abbau von Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehafenbetriebe gegenüber ihren europäischen Konkurrenten (BMF 2025a)		
Kurzbeschreibung	Die in Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen im Güterumschlag an Seehäfen zum Einsatz kommenden Energieträger („Hafendiesel“) werden anstelle des regulären Kraftstoff-Steuersatzes von 47,04 ct/l mit dem vergünstigten Heizstoff-Steuersatz von 6,1 ct/l besteuert. Bei einer Gleichbesteuerung von Diesel mit Benzin-Kraftstoff (siehe Dieselprivileg) läge der Steuersatz noch höher (65,45 ct/l) und damit auch das Subventionsvolumen.		
Subventionsvolumen (2024)	25 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Kopplung der Beihilfe für Güter umschlagende Unternehmen an den Verbrauch fossiler Kraftstoffe stellt einen umweltschädlichen Anreiz dar, insbesondere aufgrund der technisch einfachen Umstellung auf andere Antriebe, der durch die Subvention gehemmt wird (Thöne 2019). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung, 7.1.b Ressourcenschonung/Primärenergieverbrauch und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

V13. Exportkreditgarantien (Hermesdeckungen) für Kreuzfahrtschiffe			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 3 Bundeshaushaltsgesetz (HG) 2024
Begünstigte	Werften; finanzierende Banken	Subventionstyp	Garantie
UBA (2021):	-	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Stärkung der deutschen Exportwirtschaft		
Kurzbeschreibung	Exportkreditgarantien („Hermesdeckungen“) sind staatliche Absicherungen, mit denen der Bund Zahlungsrisiken (bzgl. wirtschaftlicher oder politisch bedingter Forderungsausfälle) bei Exporten übernimmt und damit diese Geschäfte indirekt subventioniert. Im Falle des Ausfalls entschädigt der Bund die Höhe der gedeckten Förderung. Unter der neuen Klimastrategie seit November 2023 werden klimaschädliche Projekte der zivilen Schifffahrt perspektivisch ausgeschlossen und klimafreundliche Exporte bevorzugt behandelt; weiterhin deckungsfähig ist ein Schiff, wenn es „zum Betrieb mit CO ₂ -emissionsfreien oder erneuerbaren Kraftstoffen fähig [ist], einen EEDI-Wert hat, der mindestens 6 % unterhalb des IMO Richtwerts liegt und für das der AER-Wert für die Dauer der Deckung regelmäßig an den Bund berichtet wird“ (Bundesregierung 2024: 5; BMW 2023:). Die Anzahl der abgesicherten Geschäfte wird nicht transparent ausgewiesen; jedoch wurden im Jahr 2024 mindestens zwei Kreuzfahrtschiffe der Meyer Werft im Wert von 3 Milliarden Euro durch Exportkreditgarantien abgesichert (BMWK 2025a).		
Subventionsvolumen (2024)	Das eigentliche Subventionsvolumen ist nicht offiziell beziffert. Es müsste auf Basis des Zinsvorteils gegenüber marktüblichen Bedingungen ohne staatliche Garantie geschätzt werden.		
Umwelt- und Klimawirkung	Mit fossilen Brennstoffen betriebene Kreuzfahrtschiffe sorgen für hohe CO ₂ - und Luftschadstoffemissionen und gehören zu den klimaschädlichsten Transportmitteln. Neben den Treibhausgasen stoßen Kreuzfahrtschiffe Stickoxide, Ruß und Schwefel aus. Der Einsatz von Schweröl sorgt für zusätzliche Umweltbelastungen (UBA 2021; 2026)		

V14. Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen über KfW-Ipex-Kredite			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 1 Gesetz über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfWG)
Begünstigte	Kreuzfahrtindustrie	Subventionstyp	Leistungen oder Rechte unter dem Marktpreis
UBA (2021):	Kapitel 2.2.6	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie (Werften und Zulieferer), Unterstützung strukturschwacher Regionen (BMWK 2025b; NDR 2019)		
Kurzbeschreibung	Die KfW-Tochter IPEX unterstützt die Kreuzfahrtindustrie, indem sie zinsgünstige Aufträge an deutsche Werften finanziert. Dies wirkt in doppelter Hinsicht als implizite Subvention: Erstens können die Zinssätze unter Marktniveau liegen, zweitens übernimmt der Bund Zinsrisiken (BMWK 2025b).		
Subventionsvolumen (2024)	Das Subventionsvolumen ergibt sich aus der Differenz zwischen vergünstigtem und marktüblichem Zinssatz sowie dem Kreditvolumen. Hinzu kommt der schwer quantifizierbare Wert der Garantien (UBA 2021b).		
Umwelt- und Klimawirkung	Kreuzfahrtschiffe gehören zu den umweltschädlichsten Transportmitteln. Sie fahren in der Regel mit fossilen Brennstoffen und erzeugen hohe Treibhausgasemissionen. Hinzu kommen Umweltschädliche Emissionen wie Stickoxide, Ruß und Schwefel (UBA 2021).		

3.10.3 Land- und Forstwirtschaft

A1. Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der Europäischen Union			
Sektor	Landwirtschaft	Rechtliche Grundlage	Art. 38 bis 44 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)
Begünstigte	Landwirtschaftsbetriebe	Subventionstyp	Finanzhilfe
UBA (2021):	Kapitel 2.4.1	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Sicherstellung der europäischen Nahrungsmittelversorgung, Entlohnung landwirtschaftlicher Leistungen für die Gesellschaft und Einkommenssicherung/-stabilisierung von Landwirt:innen		
Kurzbeschreibung	Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) ist das zentrale Förderinstrument der EU für die Landwirtschaft und wird aus dem EU-Haushalt finanziert. Sie umfasst neben den Direktzahlungen an landwirtschaftliche Betriebe und den freiwilligen Öko-Regelungen der 1. Säule in der 2. Säule Programme zur Entwicklung des ländlichen Raums. Den Großteil der Förderungen machen die Direktzahlungen aus, welche überwiegend flächenbezogen erfolgen.		
Subventionsvolumen (2024)	3.460 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Basis der Daten des BMLEH 2024)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die flächenbezogenen Direktzahlungen unterscheiden bei den Auszahlungen nicht zwischen verschiedenen Produktionsweisen, so werden auch Betriebe begünstigt, die intensive Landwirtschaft betreiben. Dadurch entstehen erhebliche Klima- und Umweltschäden. Die Finanzhilfen sind an landwirtschaftliche Mindeststandards (Konditionalität) geknüpft, jedoch nur mit geringfügigen Umweltauflagen. Die Teilnahme an Agrarumwelt- und Klimaprogrammen der zweiten Säule ist freiwillig. Die Subvention ist teilweise klimaschädlich .		

A2. Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Lebensmittel			
Sektor	Landwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 12 Abs. 2 Nr. 1 UStG
Begünstigte	Endverbraucher:innen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.4.5	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Gewährleistung einer Grundversorgung für einkommensschwache Haushalte		
Kurzbeschreibung	Grundnahrungsmittel unterliegen dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % statt dem regulären Satz von 19 %. Inbegriffen sind Fleisch, Fisch, Milcherzeugnisse und pflanzliche Nahrungsmittel. Die steuerliche Erleichterung soll Lebensmittel des täglichen Bedarfs ermäßigen und vor allem einkommensschwachen Haushalten die Grundversorgung sichern.		
Subventionsvolumen (2024)	4.056 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage der Umsatzsteuerstatistik Destatis 2026a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Produktion tierischer Lebensmittel verursacht hohe Treibhausgasemissionen (CO ₂ , Methan, Lachgas) und ist für über 60 % der landwirtschaftlichen Emissionen verantwortlich (FÖS 2018; UBA 2021). Sie trägt zudem zu Biodiversitätsverlust, Gewässerbelastung und intensivem Anbau großer Flächen für Futtermittel bei (UBA 2021). Der ermäßigte Mehrwertsteuersatz für viele tierische Produkte setzt somit umwelt- und klimaschädliche Konsumanreize.		

A3. Mehrwertsteuerermäßigung für Brennholz			
Sektor	Forstwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 12 Abs. 2 Nr. 1 UStG
Begünstigte	Forstwirt:innen	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Steckbrief zu Kapitel 2.4.5	BMF (2025a):	-
Subventionszweck	Förderung von Holzenergie		
Kurzbeschreibung	Brennholz (bspw. als Plättchen, Schnitzel, Rundlinge, Scheite, Zweige, Reisigbündel) sowie Sägespäne, Holzabfälle und Holzausschuss (bspw. als Pellets, Briketts, Scheite) unterliegen dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % statt dem regulären Satz von 19 %. Grundlage ist eine EU-Richtlinie, die Holz als erneuerbare Energie einstuft und eine steuerliche Begünstigung ermöglicht. Begründet wird dies damit, dass nachwachsender Wald das bei der Verbrennung freigesetzte CO ₂ wieder aufnehmen kann und Holz daher als klimaneutral gilt (WWF 2022).		
Subventionsvolumen (2024)	Mindestens 49 Millionen Euro (eigene Berechnung auf Grundlage der Umsatzsteuerstatistik Destatis 2026a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Das Bundesumweltministerium (BMUKN) betont, dass Holzverbrennung nicht klimaneutral ist und pro Wärmeeinheit teils mehr CO ₂ als Kohle oder Gas verursacht. Neben Treibhausgasen entstehen auch weitere Luftschadstoffe, und entlang der gesamten Prozesskette fallen zusätzliche Emissionen an (BMUKN 2022). Zudem werden durch Holznutzung wichtige CO ₂ -Senken geschwächt (WWF 2022).		

A4. Steuerbefreiung landwirtschaftlicher Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer			
Sektor	Landwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 3 Nr. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG)
Begünstigte	Land- und Forstwirtschaftsbetriebe; Fallzahl: ca. 1,7 Millionen (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.4.3	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 18
Subventionszweck	Beibehaltung der Mechanisierung der Landwirtschaft und Versorgungssicherheit		
Kurzbeschreibung	Zulassungspflichtige Zugmaschinen und Sonderfahrzeuge sowie hinter diesen mitgeführten Anhänger (ausgenommen Sattelzugmaschinen und -anhänger) sind von der Kfz-Steuer befreit, solange sie ausschließlich in oder für Land- oder Forstwirtschaftsbetriebe zweckbestimmt verwendet werden.		
Subventionsvolumen (2024)	485 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Subvention verringert Anreize für effizientere, kleinere Maschinen. Der Trend zu immer schwereren Maschinen in der Landwirtschaft schädigt vermehrt die Luftqualität und die genutzten Böden durch Verdichtung (UBA 2021). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention im Indikatorenbereich 3.2.a Luftbelastung negativ sowie 13a,b Klimaschutz als nicht betroffen bewertet.		

A5. Energiesteuerbegünstigung für Agrardiesel			
Sektor	Landwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 57 EnergieStG
Begünstigte	Land- und Forstwirtschaftsbetriebe; Fallzahl: 145.000 (BMF 2025a)	Subventionstyp	Steuervergünstigung
UBA (2021):	Kapitel 2.4.2	BMF (2025a):	Lfd.-Nr. 20
Subventionszweck	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Land- und Forstwirtschaftsbetriebe		
Kurzbeschreibung	Bis Februar 2024 erhielten land- und forstwirtschaftliche Betriebe für Agrardiesel für Ackerschlepper, standfeste oder bewegliche Arbeitsmaschinen und Motoren sowie Sonderfahrzeuge eine Energiesteuererstattung von 21,48 ct/l (45,7 %). Die Ampel-Regierung beschloss aus Klima- und Haushaltsgründen eine schrittweise Reduzierung der Erstattung ab März 2024 und ein vollständiges Auslaufen zum Januar 2026 (Deutscher Bundestag 2024). Diese Entscheidung wurde von der aktuellen Bundesregierung revidiert, sodass ab Januar 2026 wieder die volle Steuervergünstigung von 21,48 ct/l gilt (BMLEH 2025a).		
Subventionsvolumen (2024)	423 Millionen Euro (BMF 2025a)		
Umwelt- und Klimawirkung	Die Land- und Forstwirtschaft verbraucht jährlich rund 2 Milliarden Liter Diesel, was 5,4 Millionen Tonnen CO ₂ e verursacht (Thuenke und Remmele 2021). Die Subvention verringert Anreize für effizientere, kleinere Maschinen und für nachhaltigere Bewirtschaftungsformen (Thöne 2019; IFÖL 2019; UBA 2021). In der Nachhaltigkeitsprüfung der Bundesregierung (BMF 2025a) wird die Subvention in den Indikatorenbereichen 3.2.a Luftbelastung, 7.1.a Ressourcenschonung und 13.1.a Klimaschutz negativ sowie insgesamt als klimaneutral bewertet.		

Adresse | Kontakt

Bertelsmann Stiftung
Carl-Bertelsmann-Straße 256
33311 Gütersloh
Telefon +49 5241 81-0
bertelsmann-stiftung.de

Dr. Marcus Wortmann
Senior Expert – Zukunftsstandort Deutschland
Nachhaltige Soziale Marktwirtschaft
marcus.wortmann@bertelsmann-stiftung.de
Telefon +49 5241 81-81549

[https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/
zukunftsstandort-deutschland](https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/zukunftsstandort-deutschland)