



FACTSHEET IM AUFTRAG VON GREENPEACE E.V. (06/2026)

Zwischenbilanz der Bundesregierung: 15 Mrd. Euro neue umweltschädliche Subventionen und Anreize beschlossen

Die Bundesregierung hat im Laufe ihres ersten Amtsjahres eine Reihe von umweltschädlichen Subventionen und Anreizen beschlossen. Das finanzielle Volumen aus zusätzlichen Ausgaben und entgangenen Einnahmen für den Staatshaushalt belaufen sich auf rund 11 Mrd. Euro im Jahr 2026. Angesichts knapper öffentlicher Mittel verursachen diese Maßnahmen nicht nur klimapolitische Fehlanreize, sondern verschenken auch finanzielle Spielräume für Zukunftsinvestitionen.

Trotz zahlreicher politischer Bekenntnisse gibt es in Deutschland **keinen ausreichenden Fortschritt bei der Reform umweltschädlicher Subventionen**. Das Umweltbundesamt schätzte deren Volumen zuletzt auf rund 65 Mrd. Euro pro Jahr. (UBA 2021). Infolge der Energiepreiskrise und zusätzlicher Entlastungsmaßnahmen stieg die staatliche Unterstützung fossiler Energieträger zeitweise sogar deutlich an auf über 85 Mrd. Euro (FÖS 2025a). Umweltschädliche Subventionen verteuern das Erreichen der Klima- und Umweltziele, setzen Fehlanreize für Investitionen und Konsum und belasten den öffentlichen Haushalt. In vielen Fällen wirken sie zudem regressiv, so dass wohlhabende Haushalte stärker begünstigt werden (FÖS 2021a). Gleichzeitig eröffnet ihr Abbau erhebliche Potenziale für Klimaschutz, Haushaltskonsolidierung und eine sozial ausgewogene Transformation (FÖS 2021b; FÖS 2023a; FÖS/Prognos 2023).

Angesichts absehbarer Finanzierungslücken und Sparzwänge im zukünftigen Bundeshaushalt wird derzeit intensiv darüber diskutiert, staatliche Subventionen und Förderprogramme stärker zu priorisieren oder über „Rasenmäher“-Ansätze zu verringern (Lehmann 2026;

Schwarte 2026). Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD enthält hingegen eine Reihe von **Maßnahmen, die bestehende umweltschädliche Subventionen sogar ausweiten oder neue klimaschädliche Anreize schaffen** sollen (CDU, CSU, SPD 2025). Seit Amtsantritt hat die Bundesregierung bereits mehrere dieser Vorhaben auf den Weg gebracht oder beschlossen. Dazu gehören unter anderem die Wiedereinführung der Agrardieselvergünstigung, die Ausweitung der Pendlerpauschale, die Senkung der Luftverkehrsteuer sowie zusätzliche Entlastungen bei Energiepreisen und für energieintensive Unternehmen. **Dieses Papier zieht eine Zwischenbilanz der bisherigen Beschlüsse und dokumentiert das finanzielle Volumen.**

Es zeigt, dass viele politische Maßnahmen des letzten Jahres dem Ziel der Haushaltskonsolidierung und zielgerechten Priorisierung öffentlicher Ausgaben und Subventionen entgegenstehen. Die Liste der Subventionen und Anreize hat die Finanzierungsnöte im Haushalt mitverursacht und die Hemmnisse für einen zukunftsgerechten Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft sogar verstärkt, statt sie abzubauen.

1 Beschlüsse über umweltschädlichen Subventionen und Anreize seit Mai 2025

Folgende Tabelle 1 fasst die von der Bundesregierung bereits beschlossenen Maßnahmen zusammen, die umwelt- und klimaschädliche Wirkungen entfalten und Auswirkungen auf den Staatshaushalt haben. Erfasst wurden

- Erhöhungen oder Einführungen direkter Finanzhilfen, inklusive staatlicher Zuschüsse zu Energiepreisbestandteilen
- Erhöhungen oder Einführungen von Steuervergünstigungen
- Rücknahmen oder Absenkungen bestehender (bzw. beschlossener) Instrumente zur Einpreisung von externen Umweltkosten.

Strompreissubventionen wurden dabei nur anteilig als umweltschädlich mit einbezogen, auf Basis des Anteils fossiler

Energieträger im nationalen Strommix (39% im Jahr 2025, siehe (AGEB 2025).

Die finanzielle Wirkung auf den Staatshaushalt beträgt für das Jahr 2026 rund 11 Mrd. Euro volle Jahreswirkung. Die Summe ist damit sogar höher als die jährlichen Mittel des neuen Sondervermögens von 10 Mrd. Euro, die für Klimaschutzinvestitionen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen.

Für das Jahr 2027 sind bereits 4 Mrd. Euro absehbar, wobei voraussichtlich noch weitere Maßnahmen hinzukommen und dann die Summe schnell wieder auf das Volumen von 2026 heranwachsen kann (siehe unten). Unklar ist auch noch, inwieweit der Zuschuss zu den Netzentgelten in 2027 fortgeführt werden wird.

Tabelle 1: Finanzielles Volumen der zusätzlichen umweltschädlichen Subventionen und Anreize (2026/2027) in Mio. Euro

Maßnahme	Beschluss (Zeitpunkt)	Volumen pro Jahr in Mio. Euro	
		2026	2027
Verkehr		3.039	2.344
Pendlerpauschale erhöht	12/2025	1.135	1.885
Befristeter Tankrabatt	04/2026	1.600	
Förderung Plug-in-Hybride (fossiler Anteil)	05/2026	119	119
Luftverkehrsteuer gesenkt	06/2026	185	340
Energie		5.598	-
Gasspeicherumlage abgeschafft**	11/2025	3.063	
Netzentgelte 2026 bezuschusst (fossiler Anteil)*	11/2025	2.535	k.A.
Industrie		2.170	1.312
Stromsteuersenkung entfristet (fossiler Anteil)*	11/2025	585	1.170
Strompreiskompensation ausgeweitet**	04/2026	1.000	1.000
Industriestrompreis eingeführt (fossiler Anteil)*	04/2026	585	312
Landwirtschaft		321	430
Agrardieselvergütung wieder eingeführt**	09/2025	321	430
Gesamt		11.128	4.086

Quelle: siehe Beschreibung zu den Maßnahmen im folgenden Abschnitt

* finanzielles Volumen gemäß Anteil fossiler Energieträger im nationalen Strommix.

** Die Subvention wird hier dem Jahr der Energiepreisentlastung zugeordnet, nicht dem Jahr der Belastung der öffentlichen Haushalte.

Die konkreten Angaben zum finanziellen Volumen der einzelnen Maßnahmen entstammen offiziellen Angaben und der Bundesregierung, oder wurden vom FÖS geschätzt. Die methodische Vorgehensweise und Quellen ist im folgenden Abschnitt dokumentiert.

Es ist bereits **absehbar, dass in Zukunft weitere Beschlüsse mit klimaschädlicher Wirkung und Belastung für den Haushalt hinzukommen**, sie haben ein Volumen von rund 5,7 bis 7 Mrd. Euro:

- Im Mai 2026 hat der Koalitionsausschuss beschlossen, den **CO₂-Preis im Bereich Gebäude und Verkehr** im

Jahr 2027 beim heutigen Niveau von 55 bis 65 Euro pro Tonne CO₂ (Preiskorridor) einzufrieren. Gegenüber der ursprünglichen Planung des Finanzministeriums mit Einnahmen von 21,3 Mrd. Euro (BMF 2026), fehlen im Klima- und Transformationsfonds dann Einnahmen von rund **4 Mrd. Euro** (Rapport 2026).

- Wirtschaftsministerin Katherina Reiche plant laut Medienberichten vom 9. Juni 2026, mit Erlaubnis der Europäischen Kommission den **Industriestrompreis um 1 Mrd. Euro auszuweiten** (Inou et al. 2026). Möglich sei dann eine gleichzeitige Nutzung von Industriestrompreis und Strompreiskompensation, die bisher ausgeschlossen ist.
- Laut Koalitionsvertrag sollen bestimmte **Ausnahmen vom ETS 2** gelten, wenn er im Jahr 2028 in der EU eingeführt wird. Geplant ist zum Einen, Kostenbelastungen aufgrund der CO₂-Bepreisung im ETS 2 für bestimmte Branchen zu kompensieren. Zum Anderen soll die Land- und Forstwirtschaft nicht wie von der vorigen Bundesregierung geplant in den Geltungsbereich des ETS 2 fallen. Das FÖS schätzt das finanzielle Volumen der beiden Ausnahmen auf rund **660 bis 1985 Mio.**

Euro, abhängig vom CO₂-Preis und der Ausgestaltung der Begünstigung (FÖS 2025b).

- Ohne Kosten für den Bundeshaushalt, aber eine neue Subvention mit potenziell klimaschädlicher Wirkung wird zudem aktuell im Bundestag beraten: Der Kabinettsentwurf zum „Gesetz zur Sicherung der Versorgungssicherheit und zur Bereitstellung neuer Kapazitäten“ (**Strom VKG**) sieht vor, einen Kapazitätsmarkt einzuführen, um die Stromversorgung in Deutschland ab dem Zieljahr 2031 durch vergütete, steuerbare Kraftwerksleistung abzusichern. In der Diskussion ist dabei vor allem, inwiefern Gaskraftwerke gegenüber umweltfreundlicheren Alternativen wie Batteriespeicher systematisch bevorzugt werden (Energie Zukunft 2026). Die Gesamtkosten dieser Förderung werden auf erhebliche 12,6 bis 35,5 Milliarden Euro bis zum Jahr 2045 geschätzt, wobei allein für das Jahr 2031 ein Finanzierungsbedarf von 1 bis 3 Milliarden Euro veranschlagt wird und in den Folgejahren jährlich 0,9 bis 2,3 Milliarden Euro anfallen. Diese Subventionen werden ab 2031 nicht aus Steuermitteln gezahlt, sondern über eine neue Umlage direkt auf den Strompreis gewälzt (Deutscher Bundestag 2026a).

2 Kurzdokumentation der Maßnahmen und Quellen

Im Folgenden werden die Maßnahmen kurz erläutert und die Quellen für das finanzielle Volumen dokumentiert.

2.1 Verkehr

2.1.1 Pendlerpauschale erhöht

Zum 01. Januar 2026 wurde die Entfernungspauschale, auch bekannt als Pendlerpauschale, einheitlich auf 38 Cent ab dem ersten gefahrenen Kilometer erhöht. Sie löst damit das vorherige Stufenmodell ab, welches einen Pauschbetrag von 30 Cent für die ersten 20 Kilometer und 38 Cent für jeden Kilometer darüber hinaus vorsah. Obwohl die Regelung verkehrsmittelunabhängig für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gilt, zeigen Analysen, dass längere Pendelstrecken sowie insbesondere die Nutzung CO₂-intensiver Verkehrsmittel wie Pkw de facto begünstigt werden. Gezielte steuerliche Anreize für klimaschonende Alternativen bleiben hingegen aus (Fraunhofer FIT/IER 2022; Plötz et al. 2024)). 81% der Menschen mit erhöhten Werbungskosten nutzen für den Arbeitsweg das Auto (Destatis 2022).

Zudem profitieren lediglich rund 25 % der Steuerzahlenden von der Pauschale, wobei es sich hierbei vor allem um Haushalte mit höherem Einkommen handelt. Der Grund

dafür ist, dass die meisten Beschäftigten auch mit dem erhöhten Satz unterhalb des Arbeitnehmer-Pauschbetrags (Werbungskostenpauschale) von 1.230 Euro bleiben, der überschritten werden muss, damit die Entfernungspauschale überhaupt erst in Anspruch genommen werden kann (FÖS 2023b).

Insgesamt ist durch die Anhebung der Pauschale ab dem ersten Kilometer mit erheblichen Ausfällen für den Staatshaushalt zu rechnen. **Für das Jahr 2027 werden die Mindereinnahmen auf 1,9 Milliarden Euro beziffert** (volle Jahreswirkung), die in den Folgejahren noch weiter anwachsen (Deutscher Bundestag 2025a).

2.1.2 Tankrabatt 2026 eingeführt

Im Frühjahr 2026 beschloss die Bundesregierung einen befristeten Tankrabatt in Form einer **Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel in den Monaten Mai und Juni 2026**. Die Maßnahme wurde als Reaktion auf die stark gestiegenen Kraftstoffpreise eingeführt. Ziel ist es, private Haushalte, Pendlerinnen und Pendler sowie Unternehmen kurzfristig von den höheren Mobilitätskosten zu entlasten.

Der Tankrabatt besteht aus einer temporären Senkung der Energiesteuer um 14,04 Cent je Liter Kraftstoff. Ein-

schließlich Mehrwertsteuer ergibt sich daraus eine rechnerische Entlastung von rund 17 Cent pro Liter Benzin oder Diesel (Deutscher Bundestag 2026b). Die Bundesregierung verband die Maßnahme mit der Erwartung, dass die Mineralölwirtschaft die Steuersenkung vollständig an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergibt. Die Regelung gilt befristet vom 1. Mai bis zum 30. Juni 2026. Nach Ablauf dieses Zeitraums gelten automatisch wieder die regulären Energiesteuersätze.

Für den Bundeshaushalt führt der Tankrabatt zu **Steuermindereinnahmen von rund 1,6 Milliarden Euro im Jahr 2026**. In der Gesetzesbegründung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Maßnahme den Verbrauch fossiler Kraftstoffe vorübergehend begünstigt und dadurch die Anreize zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs abschwächen kann (Deutscher Bundestag 2026b). Der Tankrabatt verbilligt die Nutzung fossiler Kraftstoffe und setzt damit ein gegenteiliges Signal zu den Zielen der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Zudem ist umstritten, in welchem Umfang die Steuerentlastung tatsächlich bei den Endverbrauchern ankommt oder teilweise von Mineralölunternehmen abgeschöpft wird.

2.1.3 E-Auto Prämie mit Förderung von Plug-in-Hybriden beschlossen

Mit dem im Jahr 2026 eingeführten E-Auto-Förderprogramm unterstützt die Bundesregierung den Kauf oder das Leasing neuer Elektrofahrzeuge durch private Haushalte. Ziel der Maßnahme ist es, den Absatz von Elektrofahrzeugen zu steigern, die Elektromobilität voranzubringen und die deutsche Automobilindustrie zu stärken. Darüber hinaus soll die Förderung insbesondere Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen den Umstieg auf ein elektrifiziertes Fahrzeug erleichtern. Die Förderung gilt rückwirkend für Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2026; Anträge können seit Mai 2026 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellt werden.

Kritisch zu bewerten ist insbesondere die Einbeziehung von Plug-in-Hybriden in die Förderung. Zwar verfügen diese Fahrzeuge über einen elektrischen Antrieb, gleichzeitig besitzen sie jedoch weiterhin einen Verbrennungsmotor und können dauerhaft mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Untersuchungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Plug-in-Hybride im realen Fahrbetrieb im Schnitt 300 % (400 bis 500 % bei Dienstwagen) höhere Kraftstoffverbräuche und CO₂-Emissionen aufweisen als in den offiziellen Testverfahren ausgewiesen (Fraunhofer ISI/ICCT 2022; Plötz et al. 2026). Ursache ist unter anderem, dass viele Fahrzeuge deutlich weniger elektrisch gefahren werden als es für die Prüfverfahren angenommen wird.

Die staatliche Förderung von Plug-in-Hybriden steht daher im Widerspruch zum Ziel, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern im Verkehrssektor zu reduzieren. Mit der Förderung von Plug-in-Hybriden fließen öffentliche Mittel weiterhin in Fahrzeuge, die auf fossile Kraftstoffe angewiesen sind. Die Maßnahme schafft damit einen klimapolitisch problematischen Anreiz und verringert die ökologische Treffsicherheit des Förderprogramms.

Für das Förderprogramm stellt die Bundesregierung insgesamt **3 Mrd. Euro für den Zeitraum 2026 bis 2029** aus dem Klima- und Transformationsfonds bereit (BMUKN 2026). Dies entspricht rechnerisch einem Fördervolumen von durchschnittlich rund **750 Mio. Euro pro Jahr**.

Davon werten wir aufgrund der Förderung von PHEV **15,9 %** als **klimaschädlich (119 Mio. Euro pro Jahr** bzw. 0,48 Mrd. Euro insgesamt). Basierend auf den Neuzulassungszahlen für Januar bis Mai 2026 (283.949 BEV und 131.581 PHEV laut KBA 2026), nehmen wir für das Förderprogramm einen PHEV-Anteil von 31,7 % an. Dabei ist die Basisförderung für BEV mit 3.000 Euro jedoch doppelt so hoch wie für PHEV, so dass der Anteil am Finanzvolumen demnach schätzungsweise 18,8 % beträgt. Hinzu kommt, dass der durchschnittliche Realverbrauch von PHEV mit 5,9 l/km zu 84,3 % dem eines Verbrenners (7 l/km) entspricht (Plötz et al. 2026). Somit beträgt der klimaschädliche Anteil 15,9 % (84,3 % von 18,8 %).

2.1.4 Luftverkehrsteuer gesenkt

Der Bundestag hat am 21. Mai 2026 beschlossen, die **Luftverkehrsteuer** zum 1. Juli 2026 zu senken, um die Luftverkehrsunternehmen steuerlich zu entlasten. Mit diesem Schritt wird die von der Vorgängerregierung im Mai 2024 vorgenommene Steuererhöhung vollständig zurückgenommen, sodass die Steuersätze wieder auf ihr ursprüngliches Niveau fallen. Dieses Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag ist eine Reaktion auf die anhaltenden Beschwerden der Fluggesellschaften und Flughafenverbände, die angesichts der hohen deutschen Standortkosten wiederholt den Verlust ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit beklagt hatten (ADV 2026; BDL 2026).

Standortkosten erklären allerdings nur einen kleinen Teil der schwachen Entwicklungen im deutschen Luftverkehr. Studien deuten darauf hin, dass etwa die zunehmende Verlagerung von Geschäftsreisen hin zu digitalen Kommunikationsformaten, die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie andere Preisfaktoren einen deutlich größeren Einfluss haben (Deloitte 2021; DLR 2025; TU Chemnitz 2025). Eine Senkung der Luftverkehrsteuer ändert an diesen strukturellen Veränderungen nichts.

Die Reduzierung der Steuer pro Fluggast erfolgt dabei gestaffelt nach den jeweiligen Ländergruppen der Zieldestination. Konkret sinkt der Steuerbetrag bei Kurzstreckenflügen von 15,53 auf 13,03 Euro, bei Mittelstreckenflügen

von 39,34 auf 33,01 Euro und bei Langstreckenflügen von 70,83 auf 59,43 Euro. Diese Reform begünstigt das CO₂-intensivste Verkehrsmittel und führt zu zusätzlichem Luftverkehr und klimaschädlichen Emissionen.

Als direkte Folge dieser Maßnahme ist **im Jahr 2027 mit Steuermindereinnahmen in Höhe von 340 Millionen Euro** zu rechnen. Diese Einnahmeausfälle werden voraussichtlich bis zum Jahr 2030 um jährlich rund 5 Millionen Euro ansteigen und dann einen Wert von 355 Millionen Euro erreichen. Um dieses finanzielle Defizit für den Staat auszugleichen, sollen die Mindereinnahmen vollständig durch Kürzungen an anderer Stelle im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums gegenfinanziert werden (Deutscher Bundestag 2026c).

2.2 Energie

2.2.1 Gasspeicherumlage abgeschafft

Der Bundestag hat am 6. November 2025 beschlossen, die Gasspeicherumlage zum 1. Januar 2026 abzuschaffen. Ursprünglich sollte sie noch bis zum 31. März 2027 erhoben werden.

Die Gasspeicherumlage wurde 2022 im Rahmen des Energiesicherungsgesetzes eingeführt, um die Kosten für die gesetzlich vorgeschriebene Befüllung der deutschen Erdgasspeicher auf Gaslieferanten umzulegen, die diese an ihre Kunden weitergaben. Für Haushaltskunden machte sie zuletzt rund 2,4 Prozent des Gaspreises aus, für Großkunden rund 5 Prozent (Deutscher Bundestag 2025b). Mit dem Beschluss der Bundesregierung, die Umlage vollständig abzuschaffen, sollen Haushalte und Unternehmen dauerhaft bei den Gaspreisen entlastet werden (Deutscher Bundestag 2025b).

Die Maßnahme wirkt umweltschädlich, weil sie die Nutzung von Erdgas finanziell verbilligt und damit wirtschaftliche Anreize zur Einsparung und zum Umstieg auf klimafreundliche Alternativen wie Wärmepumpen schwächt. Gleichzeitig werden die Kosten der staatlichen Gasspeicherinfrastruktur in den allgemeinen Bundeshaushalt ausgelagert, statt verursachungsgerecht über den Marktpreis zu internalisieren.

Die einmalige Haushaltbelastung durch den Ausgleich des negativen Saldos auf dem Gasspeicherumlagekonto beträgt rund **3,1 Milliarden Euro** für das Jahr 2025 (finanziert aus dem KTF) (Bundesregierung 2025; Deutscher Bundestag 2025b). Sie werden in hier in der Bilanz dem Jahr 2026 zugerechnet, da in diesem Zeitraum die Entlastung bei den Endkunden wirksam wird. Laut Gesetzentwurf rechnet die Bundesregierung darüber hinaus mit keinen weiteren Kosten, wobei „etwaige Mehrbedarfe im Bundeshaushalt bzw. Sondervermögen gegenfinanziert werden [müssen]“ (Deutscher Bundestag 2025b).

2.2.2 Zuschuss zu den Netzentgelten 206

Der Bundestag hat am 13. November 2025 das Gesetz für einen Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten für das Jahr 2026 beschlossen; es trat am 1. Januar 2026 in Kraft (Deutscher Bundestag 2025c).

Die Netzentgelte sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Um die daraus resultierende Kostenbelastung für Haushalte und Unternehmen im Jahr 2026 zu dämpfen, erhalten die vier großen Übertragungsnetzbetreiber (TenneT, 50Hertz, Amprion, TransnetBW) einen einmaligen staatlichen Zuschuss zu ihren Netzkosten aus dem KTF. Die Netzbetreiber sind gesetzlich verpflichtet, diesen Zuschuss vollständig als Senkung der Netzentgelte weiterzugeben (Deutscher Bundestag 2025c). Die Belastung für den KTF beträgt 6,5 Milliarden Euro in 2026, eine Verlängerung über das Jahr 2027 ist noch unklar und im Gesetz bisher nicht enthalten.

Die Maßnahme wirkt anteilig umweltschädlich, weil günstigere Strompreise den Verbrauch von Strom, einschließlich des aus fossilen Energieträgern erzeugten Anteils, verbilligen und damit Effizienzanreize abschwächen. Auf Basis des fossilen Anteils am nationalen Strommix von rund 39 Prozent im Jahr 2025 (AGEB 2025) entfallen rund **2,5 Mrd. Euro des Zuschusses rechnerisch auf fossil erzeugten Strom**. Gleichzeitig verringert der Zuschuss die Kostentransparenz, anstatt strukturell auf eine Senkung der Netzausbaukosten oder eine gerechtere Umlagensystematik hinzuwirken.

2.3 Industrie

2.3.1 Stromsteuersenkung entfristet

Bereits Ende 2023 hatte die Bundesregierung die Stromsteuer für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes sowie für Land- und Forstwirtschaft befristet auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau abgesenkt. Im Jahr 2025 wurde beschlossen, diese Regelung dauerhaft fortzuführen. Nach Angaben der Bundesregierungen soll dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen gestärkt und die Belastung durch Energiekosten reduziert werden (Deutscher Bundestag 2025b)..

Der entsprechende Gesetzentwurf wurde am 13. November 2025 beschlossen und trat am 1. Januar 2026 in Kraft. Die Regelung sieht vor, dass Unternehmen die Stromsteuer weiterhin zum europäischen Mindeststeuersatz von 0,05 Cent je Kilowattstunde entrichten. Die Vergünstigung gilt für Betriebe ab einem Entlastungsbetrag von 250 Euro, d.h. mit einem jährlichen Stromverbrauch von mindestens 12,5 Megawattstunden. Nach Angaben der Bundesregierung profitieren davon rund 600.000 Unternehmen (Deutscher Bundestag 2025b).

Für den Bundeshaushalt ist die dauerhafte Fortführung der Steuerermäßigung mit Steuermindereinnahmen verbunden. Nach Angaben des Bundesfinanzministeriums werden diese für das Jahr 2026 auf rund 1,5 Mrd. Euro geschätzt. Ab 2027 wird die volle jährliche Haushaltswirkung mit etwa 3 Mrd. Euro angegeben. Etwa **1,2 Mrd. Euro** der Subventionen können aufgrund ihres Anteils am Strommix fossilen Energieträgern zugerechnet werden (BMF 2025).

2.3.2 Strompreiskompensation ausgeweitet

Im Jahr 2026 wurde die bestehende Strompreiskompensation im Zusammenhang mit dem Europäischen Emissionshandelssystem erweitert. Anlass dafür waren Änderungen der europäischen Beihilfavorschriften, die Ende 2025 von der Europäischen Kommission verabschiedet wurden. Durch die neuen Vorgaben können mehr energieintensive Unternehmen von finanziellen Entlastungen profitieren, zudem wurde die Zahl der förderfähigen Wirtschaftsbereiche ausgeweitet (Europäische Kommission 2025). Die entsprechende Regelung trat am 7. Mai 2026 in Kraft und ist für die Abrechnungsjahre 2026 bis 2028 vorgesehen. Mit der Erweiterung geht auch eine Erhöhung des Fördervolumens einher, es werden **zusätzliche Mittel von rund 1 Mrd. Euro** veranschlagt (BMW 2026a). Im Bundeshaushalt sind für den entsprechenden Titel im Klima- und Transformationsfonds Ausgaben von insgesamt 4 Mrd. Euro vorgesehen (Bundeshaushaltsplan 2026).

Durch die Strompreiskompensation erhalten Unternehmen eine finanzielle Entlastung für indirekte Kosten des europäischen Emissionshandelssystems, die über den Strompreis entstehen können. Die Förderung richtet sich an Unternehmen in Sektoren und Teilsektoren, bei denen nach den Vorgaben der europäischen Union ein Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen angenommen wird (BMW 2024).

2.3.3 Industriestrompreis eingeführt

Um der Abwanderung von Industrien in Länder mit niedrigeren Stromkosten vorzubeugen und somit die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Hersteller zu stärken, hat die Bundesregierung im Mai 2026 einen Industriestrompreis als Kompensationszahlung beschlossen, der rückwirkend von 2026 bis 2028 gilt. Möglich wurde dies durch die neuen Beihilfeleitlinien der EU (Clean Industrial Deal State Aid Framework CISA).

Profitieren können potenziell bis zu 9.500 Unternehmen aus vorerst 91 Sektoren, u.a. der Chemie-, Gummi-, Kunststoff-, Glas-, Keramik- und Metallbranche. Die Entlastung wird auf Antrag als rückwirkende Billigkeitsleistung gewährt und deckt 50 Prozent des Stromverbrauchs einer Produktionsstätte ab (BMW 2026b). Als Gegenleistung

verpflichten sich die Unternehmen, mindestens 50 Prozent der erhaltenen Beihilfe in Dekarbonisierungsmaßnahmen zu investieren (BAFA 2026).

Die Berechnung der Strompreisentlastung basiert auf dem Großhandelspreis (Einjahresfuture). Es gilt eine absolute Preisuntergrenze von 5 ct/kWh, und die maximale Entlastung ist auf 50 Prozent des Referenzpreises gedeckelt. Für das Abrechnungsjahr 2026 ergibt sich daraus ein konkreter Förderbetrag von etwa 3,75 ct/kWh für den förderfähigen Stromverbrauch (BMW 2026c).

Die Gesamtkosten der Förderung belaufen sich über die drei Jahre auf 3,1 Milliarden Euro, wobei die größten Ausgaben **im Jahr 2027 mit 1,5 Milliarden**, und 800 Millionen in den beiden Folgejahren erwartet werden (Gleiss Lutz 2025). Diese Summen werden über den KTF finanziert. Auf Basis des fossilen Anteils am nationalen Strommix von rund 39 Prozent können etwa **585 Mio. Euro der Kosten im Jahr 2027** fossilen Energieträgern zugerechnet werden. Sie entstehen im Folgejahr und werden in der Gesamtbilanz dem Jahr der Preisentlastung 2026 zugeordnet.

2.4 Landwirtschaft

Die dauerhafte Senkung der Stromsteuer (s.o.) gilt auch für Land- und Forstwirtschaft. Da der Anteil an der Subvention nicht offiziell aufgeschlüsselt wird und vermutlich gering ist (gemessen am Stromverbrauch der Landwirtschaft im Vergleich zum Produzierenden Gewerbe), wird die Subvention dem Bereich Industrie zugerechnet.

2.4.1 Agrardieselvergütung wieder eingeführt

Im Jahr 2025 entschied die Bundesregierung, gemäß ihrer Vereinbarung im Koalitionsvertrag die zuvor beschlossene Abschaffung der Agrardieselvergütung zurückzunehmen. Mit dem entsprechenden Gesetzentwurf, der am 10. September 2025 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde, soll die Steuerentlastung für Diesel, der in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt wird, wieder vollständig gewährt werden. Die Bundesregierung begründete diesen Schritt mit der wirtschaftlichen Situation der Landwirtschaft und dem Ziel, die Betriebe finanziell zu entlasten. Die neue Regelung sieht vor, dass land- und forstwirtschaftliche Betriebe ab dem 1. Januar 2026 erneut eine Rückvergütung der Energiesteuer für Agrardiesel erhalten. Die Steuerentlastung beträgt dabei wieder 21,48 Cent je Liter eingesetzten Dieselmotors und entspricht damit dem Niveau vor dem schrittweisen Abbau (BMEL 2025). Es werden **Steuermindereinnahmen von 321 Mio. Euro in 2027 und 430 Mio. Euro** jährlich in den Folgejahren erwartet, wobei die Kosten für den Staatshaushalt verzögert zum Entlastungsjahr (ab 2026) auftreten. Aus umweltpoli-

tischer Sicht kann die Maßnahme kritisch bewertet werden, da sie den Einsatz eines fossilen Energieträgers finanziell begünstigt. Agrardiesel wieder eingeführt

Im Jahr 2025 entschied die Bundesregierung, gemäß ihrer Vereinbarung im Koalitionsvertrag die zuvor beschlossene Abschaffung der Agrardieselvergütung zurückzunehmen. Mit dem entsprechenden Gesetzentwurf, der am 10. September 2025 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde, wird die Steuerentlastung für Diesel, der in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt wird, seit dem Jahr 2026 wieder vollständig gewährt. Die Bundesregierung begründete diesen Schritt mit der wirtschaftlichen Situa-

tion der Landwirtschaft und dem Ziel, die Betriebe finanziell zu entlasten. Die Regelung sieht vor, dass land- und forstwirtschaftliche Betriebe ab dem 1. Januar 2026 erneut eine Rückvergütung der Energiesteuer für Agrardiesel erhalten. Die Steuerentlastung beträgt dabei wieder 21,48 Cent je Liter eingesetzten Dieselmotorkraftstoff und entspricht damit dem Niveau vor dem schrittweisen Abbau (BMEL 2025). Es werden **Steuermindereinnahmen von 321 Mio. Euro in 2027 und 430 Mio. Euro** jährlich in den Folgejahren erwartet, wobei die Kosten für den Staatshaushalt verzögert zum Entlastungsjahr (ab 2026) auftreten. Aus umweltpolitischer Sicht kann die Maßnahme kritisch bewertet werden, da sie den Einsatz eines fossilen Energieträgers finanziell begünstigt.

QUELLENVERZEICHNIS

ADV (2026): ADV-PRESSEMITTEILUNG Nr. 01/2026.

AGEB (2025): Bruttostromerzeugung und Nettostromerzeugung in Deutschland nach Energieträgern. Abrufbar unter: <https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2025/02/Strerz-Abgabe-2025-02.pdf>.

AGEB Energiewirtschaft in Deutschland – wir ziehen Bilanz und informieren über aktuelle Entwicklungen. Abrufbar unter: <https://ag-energiebilanzen.de/>.

BAFA (2026): Industriestrompreis. Abrufbar unter: https://www.bafa.de/DE/Energie/Industriestrompreis/industriestrompreis_node.html.

BDL (2026): BDL-Statement zur Absenkung der Luftverkehrsteuer. Abrufbar unter: <https://www.bdls.aero/presse/externe-meldungen/bdl-statement-zur-absenkung-der-luftverkehrsteuer>.

BMEL (2025): Entscheidung im Bundeskabinett: Agrardieselrückvergütung kommt zurück. Abrufbar unter: <https://www.bmlh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2025/078-agrardiesel.html>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.

BMF (2025): Standort Deutschland stärken, Arbeitsplätze sichern und Verbraucher entlasten: Bundesregierung beschließt Maßnahmen für niedrigere Energiepreise – Bundesfinanzministerium – Presse. Abrufbar unter: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2025/09/2025-09-03-massnahmen-niedrigere-energiepreise.html>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.

BMF (2026): Finanzbericht 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/finanzbericht-2026.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

BMUKN (2026): Das Förderprogramm für Elektroautos. Abrufbar unter: <https://www.bundesumweltministerium.de/das-foerderprogramm-fuer-elektroautos>. Letzter Zugriff am: 17.6.2026.

BMWE (2026a): Richtlinie über die Gewährung von Leistungen zur finanziellen Kompensation an strom- und handelsintensive Unternehmen zur Strompreisentlastung (Industriestrompreis) für die Abrechnungsjahre 2026 bis 2028.

BMWE (2026b): Industriestrompreis wird eingeführt – Europäische Kommission genehmigt das Entlastungsinstrument für die energieintensive Industrie. Abrufbar unter: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2026/04/20260416-industriestrompreis-wird-eingefuehrt.html>.

BMWE (2026c): Im Fokus: Wettbewerbsfähige Strompreise – Industriestrompreis entlastet die Industrie. Abrufbar unter: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2026/06/02-wettbewerbsfaehige-strompreise.html>.

BMWK (2024): Richtlinie für Beihilfen für Unternehmen in Sektoren beziehungsweise Teilsektoren, bei denen angenommen wird, dass angesichts der mit den EU-ETS-Zertifikaten verbundenen Kosten, die auf den Strompreis abgewälzt werden, ein erhebliches Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen besteht (Beihilfen für indirekte CO₂-Kosten) für die Abrechnungsjahre 2023 bis 2030.

Bundshaushaltsplan (2026): Haushaltsplan 2026 – Einzelplan.

Bundesregierung (2025): Abschaffung der Gasspeicherumlage | Bundesregierung. Abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/abschaffung-gasspeicherumlage-2375074>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.

CDU, CSU, SPD (2025): Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode. Abrufbar unter: https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag_2025.pdf.

Deloitte (2021): Return to a world transformed. Abrufbar unter: <https://www.deloitte.com/us/en/insights/industry/transportation/future-of-business-travel-post-covid.html>. Letzter Zugriff am: 12.6.2026.

- Deutscher Bundestag (2025a): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Fiskalische, verteilungspolitische und umweltpolitische Folgen einer Anhebung der Entfernungspauschale (Drucksache 21/1145).
- Deutscher Bundestag (2025b): Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes. Abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/014/2101496.pdf>. Letzter Zugriff am: 10.6.2026.
- Deutscher Bundestag (2025c): Entwurf eines Gesetzes für einen Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten für das Jahr 2026. Abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/018/2101863.pdf>.
- Deutscher Bundestag (2026a): Gesetzentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung der Versorgungssicherheit Strom und zur Bereitstellung neuer Kapazitäten und zur Änderung der Besonderen Gebührenverordnung BNetzA (Drucksache 21/6279).
- Deutscher Bundestag (2026b): Deutscher Bundestag. Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (2. Energiesteuersenkungsgesetz), 2026.
- Deutscher Bundestag (2026c): Bundestag beschließt Senkung der Luftverkehrssteuer. Abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw21-de-luftverkehrssteuer-1174746>.
- DLR (2025): BMDV Report Location Costs - Executive Summary English. Abrufbar unter: https://www.dlr.de/en/lv/multimedia/publications/studies-reports/report_dlr_bmdv_locations-costs_executive-summary_english_final.pdf. Letzter Zugriff am: 12.6.2026.
- Energie Zukunft (2026): Kabinett beschließt StromVKG Milliarden-Förderung für Gaskraft. Abrufbar unter: <https://www.energiezukunft.eu/wirtschaft/milliarden-foerderung-fuer-gaskraft>.
- Europäische Kommission (2025): Kommission ändert Leitlinien für EHS-Beihilfen. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_3141. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.
- FÖS (2021a): Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan.
- FÖS (2021b): Klimaschädliche Subventionen abbauen, den Gordischen Knoten der Klimapolitik lösen Wirkung, Akzeptanz und die Pläne der Parteien. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-07_FOES_PolicyBrief-Subventionsabbau.pdf. Letzter Zugriff am: 29.9.2021.
- FÖS (2023a): Sozial gerechter Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_5_FOES_Amos_Sozial_gerechter_Abbau_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf.
- FÖS (2023b): Subventionssteckbrief: Die Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-11_Subventionssteckbrief-Entfernungspauschale.pdf. Letzter Zugriff am: 8.1.2025.
- FÖS (2025a): G7 - Leere Versprechungen. Wo Deutschland und G7 beim Subventionsabbau stehen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-02-FOES_G7_fossile_Subventionen.pdf. Letzter Zugriff am: 8.2.2015.
- FÖS (2025b): Umweltschädliche Subventionen und Anreize im Koalitionsvertrag. Abrufbar unter: <https://foes.de/publikationen/2025/2025-06-FOES-KOA-Vertrag-Subventionen.pdf>.
- FÖS, Prognos (2023): Reform umweltschädlicher Subventionen – Auswirkungen auf Klima, Gesellschaft und Wirtschaft. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/W_Reform_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2023.
- Fraunhofer FIT, IER (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierungen_der Verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf. Letzter Zugriff am: 27.4.2023.
- Fraunhofer ISI, ICCT (2022): Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: a 2022 update von fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions. Abrufbar unter: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/06/real-world-phev-use-jun22-1.pdf>. Letzter Zugriff am: 9.8.2024.

- Gleiss Lutz (2025): Industriestrompreis ab dem 1. Januar 2026: Kostensenkung für stromintensive Unternehmen. Abrufbar unter: <https://www.gleisslutz.com/de/know-how/industriestrompreis-ab-dem-1-januar-2026-kostensenkung-fuer-stromintensive-unternehmen>.
- Inou, M., AFP, Reuters (2026): Industriestrompreis: EU erlaubt weitere Entlastung der Industrie beim Strompreis. Artikel vom: Die Zeit. Hamburg.
- KBA (2026): Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach ausgewählten Kraftstoffen im Mai 2026. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Umwelt/umwelt_node.html. Letzter Zugriff am: 17.6.2026.
- Lehmann, A. (2026): Debatte über Subventionsabbau: Rasenmäher oder Heckenschere?. Artikel vom: Die Tageszeitung: taz. Abrufbar unter: <https://taz.de/Debatte-ueber-Subventionsabbau/!6181986/>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.
- Plötz, P., Koch, N., Bach, S., Haan, P., Kistingner, D., Illenseer, N. (2024): Klimaschädliche Subventionen entsprechen negativen CO₂-Preisen. Abrufbar unter: https://publications.pik-potsdam.de/pubman/item/item_29818. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.
- Plötz, P., Gnann, T., Kasten, P., Steinbach, I., Jöhrens, J. (2026): Regulatorischer Anpassungsbedarf bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen in Europa. Abrufbar unter: https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/Publikationen/Mobilit%C3%A4t/Analyse_PHEV_2025_DE_final_corr.pdf. Letzter Zugriff am: 17.6.2026.
- Rapport (2026): Einigung im Koalitionsausschuss: Einfrieren des CO₂-Preises reißt neue Haushaltslücke. Artikel vom: Der Tagesspiegel Online. Abrufbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/politik/einigung-im-koalitionsausschuss-einfrieren-des-co2preises-reisst-neue-haushaltslucke-15593482.html>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.
- Schwarte, G. (2026): Einmal "Rasenmäher" à la Koch und Steinbrück? Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/rasenmaeher-kuerzungen-koch-steinbrueck-100.html>. Letzter Zugriff am: 11.6.2026.
- TU Chemnitz (2025): Location costs in aviation. Abrufbar unter: https://uploads.transportenvironment.org/production/files/TE-study_Location-costs-in-aviation.pdf?dm=1761743294. Letzter Zugriff am: 12.6.2026.
- UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0>. Letzter Zugriff am: 26.1.2022.

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

Autor:innen: Swantje Fiedler, Theresa Hecke, Magdalena Rattenberger, Matthias Runkel, Pablo Zanon, Florian Zerzawy

Foto: © Gina Sanders - Fotolia.com