



Kabinett beschließt Klimaschutzprogramm 2026

Mit dem Kabinettsbeschluss vom 25. März 2026 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2026 vorgelegt und damit den gesetzlichen Auftrag nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz erfüllt. Das Programm dient zugleich als zentrale Nachsteuerung der bisherigen Klimapolitik und konkretisiert den Pfad zur Erreichung der nationalen Klimaziele bis 2030 sowie der Treibhausgasneutralität bis 2045.

Das Bundesverwaltungsgericht hat Anfang 2026 bestätigt, dass die bisherigen Klimaschutzprogramme nicht ausreichen, um die gesetzlichen Ziele – insbesondere das Minderungsziel von 65 Prozent bis 2030 – sicher zu erreichen, und eine Nachschärfung eingefordert (Az. BverwG 7 C 6.24).

Auch die aktuellen Projektionsdaten zeigen weiterhin Handlungsbedarf: Zwar werden die sektorübergreifenden Jahresemissionsmengen insgesamt eingehalten, das zentrale Klimaziel für 2030 wird jedoch voraussichtlich verfehlt. Besonders deutlich sind die Zielverfehlungen in den Sektoren Verkehr und Gebäude.

Vor diesem Hintergrund versteht sich das Klimaschutzprogramm 2026 als umfassendes Maßnahmenpaket zur Schließung bestehender Lücken und zur Beschleunigung der Transformation hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft.

Gebäude

Der Gebäudesektor bleibt einer der zentralen Problembereiche der deutschen Klimapolitik. Nach den aktuellen Projektionen wird er die Klimaziele bis 2030 deutlich verfehlen (Überschreitung von rund 110 Mio. t CO₂-Äquivalenten im Zeitraum 2021–2030).

Das Klimaschutzprogramm 2026 setzt im Gebäudebereich daher insbesondere auf eine Stärkung und Verstärkung der Förderlandschaft. Zentrales Instrument bleibt die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), die als wesentliches Steuerungsinstrument für energetische Sanierungen und klimafreundliches Bauen weiterentwickelt wird. Hervorzuheben ist, dass die BEG-Förderung bis 2029 auf hohem Niveau verlängert werden soll. Damit wird ein wichtiges Signal für Planungssicherheit gesetzt – sowohl für private Eigentümer als auch für die Bau- und Wohnungswirtschaft sowie die kommunale Ebene.

Mit Blick auf die europäische Ebene ist insbesondere Art. 6 der Energieeffizienzrichtlinie (EED) relevant. Dieser sieht für den öffentlichen Sektor jährliche Energieeinsparungen von 3 Prozent vor und begründet damit eine verstärkte Vorbildfunktion der öffentlichen Hand. Ein Inkrafttreten des geplanten Gesetzes ist nach aktuellem Stand für das erste Quartal 2027 vorgesehen.

Energie

Die Energiewirtschaft nimmt im Klimaschutzprogramm 2026 eine zentrale Rolle ein, da sie sowohl für erhebliche Emissionsminderungen verantwortlich ist als auch als Schlüssel für die Dekarbonisierung anderer Sektoren fungiert. Bereits in den vergangenen Jahren konnten in diesem Sektor deutliche Emissionsreduktionen erzielt werden. Gegenüber dem Jahr 1990 sind die Emissionen um rund 60 Prozent gesunken, und auch bis 2030 wird eine deutliche Übererfüllung der sektoralen Klimaziele prognostiziert. Damit wird die Energiewirtschaft als tragende Säule der nationalen Klimaschutzstrategie positioniert. Ein zentrales Ziel des Programms ist es, den Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch bis 2030 auf mindestens 80 Prozent zu steigern. Dies soll insbesondere durch den weiteren Ausbau von Wind- und Solarenergie erreicht werden.

Windkraft an Land wird mit regional ausgeglichenen Ausschreibungen gefördert, um das Ziel von 115 GW installierter Leistung bis 2030 zu erreichen. Der Ausbau erneuerbarer Energien soll systemdienlicher gestaltet werden, indem Netzanschlüsse optimiert, Engpässe berücksichtigt und Redispatchkosten reduziert werden. Flexibilitäten im Stromsystem, Digitalisierung und Stromspeicher sollen die Systemstabilität erhöhen und Netzausbaukosten reduzieren. Außerdem sollen neue Gaskraftwerke künftig auf klimaneutrale Brennstoffe wie Wasserstoff umgestellt oder entsprechend H2-ready errichtet werden. Durch die Förderung von Wasserstoffinfrastruktur, Importkorridoren und Speichern sollen wirtschaftliche Anreize geschaffen werden, die Umstellung auf klimaneutrale Brennstoffe frühzeitig zu realisieren. Darüber hinaus werden CCS-Technologien an Müllverbrennungsanlagen gefördert, um fossile Emissionen abzuscheiden und damit die Treibhausgasreduktion in schwer vermeidbaren Sektoren zu unterstützen.

Für Städte und Gemeinden ist wichtig, dass die Maßnahmen Versorgungssicherheit gewährleisten und lokalwirtschaftliche Effekte entfalten. Der enorme Kraftakt Energiewende kann nur gelingen, wenn, an den lokalen Gegebenheiten gemessen, ein breites Spektrum an alternativen Erzeugungs- und Speichertechnologien ermöglicht wird. Darüber hinaus ist der Netzausbau von zentraler Bedeutung. Hier müssen Engpässe vermieden werden, um den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien nicht zu bremsen. Die Förderung einer Wasserstoffinfrastruktur und ein regional ausgeglichener Ausbau der Windkraft an Land kann hier zielführend sein, es sollte aber immer die lokale Wertschöpfungsbeteiligung als zentraler Anker für die Akzeptanz vor Ort im Blick behalten werden.

Wärmewende und Wärmenetze

Das Fernwärmepaket zielt darauf ab, den Anteil erneuerbarer Energien und unvermeidbarer Abwärme in Wärmenetzen deutlich zu erhöhen. Zentrale Maßnahme ist die Aufstockung der Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (BEW) um 400 Mio. Euro auf 2,7 Mrd. Euro bis 2030. Dadurch werden sowohl der Neubau als auch die Dekarbonisierung bestehender Netze unterstützt. Ergänzend sollen Verordnungen wie die AVBFernwärmeV und WärmeLV novelliert werden, Geothermieprojekte gefördert und die Fündigkeitssicherung von Geothermie unterstützt werden. Bis 2045 werden Investitionen von über 100 Mrd. Euro in Wärmeerzeugung und Wärmenetze erwartet, die durch das Fernwärmepaket angereizt werden.

Für Städte und Gemeinden, die häufig über Stadtwerke Wärmenetze betreiben, ist die BEW-Aufstockung von zentraler Bedeutung. Sie ermöglicht Investitionen in klimafreundliche Wärmeversorgung, erhöht die lokale Wertschöpfung und verringert Abhängigkeiten von fossilen Brennstoffen. Eine Aufstockung der Förderung ist eindeutig zu begrüßen. Gleichzeitig sollte

die Wärmewende nicht einseitig auf einzelne Infrastrukturen ausgerichtet werden. Vielmehr bedarf es eines technologieoffenen und regional differenzierten Ansatzes, der neben Wärmenetzen auch dezentrale Lösungen wie Wärmepumpen berücksichtigt. Dafür ist insbesondere ein leistungsfähiger Ausbau der Stromnetze – auch in ländlichen Räumen – erforderlich, um den steigenden Strombedarf für elektrische Wärmeanwendungen zuverlässig decken zu können.

Ebenso ist eine ausgewogene und konsistente Förderarchitektur entscheidend: Förderinstrumente sollten aufeinander abgestimmt sein, um Zielkonflikte, Doppelstrukturen und volkswirtschaftliche Ineffizienzen zu vermeiden. Ziel muss ein integrierter, effizienter und langfristig verlässlicher Transformationspfad sein, der unterschiedliche Technologien sinnvoll kombiniert und für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen bezahlbar bleibt. Verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen sind dabei eine zentrale Voraussetzung, um Investitionssicherheit zu schaffen und den notwendigen Ausbau von Wärme-, Strom- und Wasserstoffinfrastrukturen gleichermaßen voranzubringen.

Verkehr

Im Klimaschutzprogramm 2026 wird deutlich, dass die Emissionsentwicklung im Verkehrssektor weiterhin hinter den Klimazielen zurückbleibt. Trotz bereits ergriffener Maßnahmen und zusätzlicher Instrumente wird für den Zeitraum bis 2030 eine deutliche Zielverfehlung prognostiziert. Die im Klimaschutzprogramm 2026 vorgesehenen Maßnahmen im Verkehrssektor konzentrieren sich im Wesentlichen auf drei zentrale Handlungsfelder: die Elektrifizierung und den Antriebswechsel, die Verkehrsverlagerung sowie die Defossilisierung von Kraftstoffen.

Im Bereich der Elektrifizierung setzt die Bundesregierung insbesondere auf die Förderung der Elektromobilität durch Instrumente wie die E-Auto-Prämie für Pkw, Förderprogramme für Elektrobusse sowie den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur. In diesem Zusammenhang wurde ein neues Förderprogramm mit einem Volumen von 500 Mio. Euro für Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern gestartet. Insbesondere beim Ausbau der Ladeinfrastruktur kann auch aus kommunaler Sicht ein Fortschritt konstatiert werden. Das neue Förderprogramm greift nun eine wichtige Lücke im System auf und dürfte vor allem das Laden in urbanen Quartieren begünstigen, wohingegen in ländlichen Räumen das Laden im Eigenheim dominiert.

Bei der Verkehrsverlagerung wird die stärkere Nutzung klimafreundlicher Verkehrsträger wie Schienenverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Radverkehr im Klimaschutzprogramm betont. Die Klimawirkung durch den Ausbau von Radinfrastruktur wird betont, etwa durch das „Sonderprogramm Stadt und Land“, dem ein hoher Umsetzungsstand zugeschrieben wird; zusätzlich sollen in den Jahren 2029 und 2030 weitere 349 Mio. Euro für entsprechende Maßnahmen der Radverkehrsförderung bereitgestellt werden. Aus kommunaler Sicht ist eine Fokussierung auf das eingespielte Sonderprogramm sinnvoll, sollte aber auch in den kommenden Jahren durch zusätzliche Mittel verstärkt werden. Bisherige Mittel sind weitestgehend gebunden.

Demgegenüber bleiben die Aussagen zum ÖPNV auffallend vage und beschränken sich im Wesentlichen auf allgemeine Zielsetzungen ohne konkrete neue Ausbau- oder Finanzierungsansätze. So fehlt insbesondere der im Koalitionsvertrag angekündigte „Modernisierungspakt“ vollständig. Diese Plattform zwischen Bund, Ländern und Kommunen wäre aber angesichts

der dramatischen Situation bei der Finanzierung des kommunalen ÖPNV sowie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und drängenden Zukunftsthemen wie Digitalisierung oder autonomem Fahren angebracht. Erwähnt werden neben der mittlerweile beschlossenen Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2030 lediglich die Formulierungen des Koalitionsvertrags zum Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Konkrete Aussagen zu den dringend benötigten Mittelerhöhungen bleiben aus. Es besteht hier jedoch zwingender Handlungsbedarf, um Bestandsverkehre zu erhalten und Modernisierungs- und Neubauprojekte bei der ÖPNV-Infrastruktur zu ermöglichen. Die Klimawirkung des Deutschlandtickets allein bleibt beschränkt, wenn bei Angeboten und Infrastruktur Qualitätsverluste drohen. Auch der ÖPNV-Ausbau und die bessere Anbindung ländlicher Räume sind nicht bzw. nicht ausreichend im Fokus.

Insgesamt entsteht im Verkehrssektor aus Sicht des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) ein Maßnahmenmix, der zwar wichtige Einzelaspekte adressiert, jedoch keine ausreichend konsistente und ambitionierte Strategie erkennen lässt. Klar ist auch hier, dass Klimaschutz im Verkehr auch handlungsfähige Kommunen braucht. Vor allem im Bereich des ÖPNV, der maßgeblich von Kommunen organisiert und finanziert wird, bleiben Zielbild, Maßnahmen und Finanzierung deutlich unter den Erfordernissen zurück.

Anmerkung:

Das Klimaschutzprogramm 2026 ist ein notwendiger Schritt zur Nachsteuerung der deutschen Klimapolitik. Dass nachgebessert werden muss, zeigt auch die aktuelle Rechtsprechung. Entscheidend ist nun, dass die Maßnahmen konsequent umgesetzt und insbesondere mit einer verlässlichen Finanzierung hinterlegt werden.

Klimaschutz findet vor Ort statt. Städte und Gemeinden tragen die Hauptlast der Umsetzung – sei es im Gebäudebereich, bei der Wärmeversorgung, im Verkehr oder beim Ausbau der Energieinfrastruktur. Dafür brauchen die Kommunen Planungssicherheit und dauerhaft auskömmliche Finanzierungsbedingungen.

Im Gebäudebereich ist die Verlängerung der Bundesförderung für effiziente Gebäude bis 2029 ein wichtiges Signal. Auch im Bereich der Wärmewende werden mit der Stärkung der Wärmenetze richtige Impulse gesetzt. Gleichzeitig kommt es darauf an, die Transformation technologieoffen und regional differenziert zu gestalten und eine abgestimmte Förderarchitektur sicherzustellen.

In der Energiewirtschaft übernimmt der Ausbau erneuerbarer Energien eine Schlüsselrolle. Entscheidend ist aus kommunaler Sicht, dass Versorgungssicherheit gewährleistet bleibt, Netze zügig ausgebaut werden und die Energiewende mit regionaler Wertschöpfung vor Ort verbunden wird.

Die Vorschläge für den Verkehrssektor reichen nicht aus. Zwar sind Fortschritte und Ambitionen bei der Elektromobilität und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur anzuerkennen, diese müssen allerdings konsequent verfolgt und verstetigt werden. Was fehlt, ist eine klare, ambitionierte Strategie für einen gut ausgebauten ÖPNV. Das Deutschlandticket allein genügt nicht wenn Verbindungen auf dem Land gänzlich fehlen und die Qualität in vielen Kommunen Sparmaßnahmen zum Opfer fällt. Ohne eine verlässliche Finanzierung der Angebote, eine Modernisierung von Infrastrukturen und einer Offensive für eine bessere Anbindung von Stadt- und Land sind die Klimaziele nicht erreichbar. Der im Koalitionsvertrag angekündigte Modernisierungspakt für den ÖPNV fehlt im Klimaschutzprogramm ebenso wie ein konkreter

Fahrplan für die dringend notwendigen Anpassungen des Regionalisierungsgesetzes und des GVFG.

Insgesamt gilt: Klimaschutz kann nur gelingen, wenn Bund, Länder und Kommunen gemeinsam handeln. Deshalb ist es folgerichtig, jetzt, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, die Einführung einer Gemeinschaftsaufgabe „Klimaschutz und Klimaanpassung“ nach Art. 91a Grundgesetz (GG) voranzubringen. Dies ist eine langjährige kommunale Forderung

Weitere Informationen:

Das Klimaschutzprogramm ist unter folgendem Link abrufbar: www.bundesumweltministerium.de

(Quelle: DStGB-Aktuell 1426-12)

gr-ru