

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.
zum Entwurf eines Gesetzes zum Klimaschutzprogramm

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, 13. Januar 2026

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über 2,3 Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit mehr als 75 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Klimapolitik ist Sozialpolitik – soziale Ausgangslage

Vulnerable Personengruppen¹ sind im besonderen Maße von den direkten und indirekten Folgen des Klimawandels betroffen. Die Mitglieder des Sozialverbands VdK spüren die Auswirkungen bereits heute ganz konkret: Hitzewellen verschärfen gesundheitliche Risiken, schlecht gedämmte Wohnungen treiben Energiekosten in die Höhe, Extremwetterereignisse treffen diejenigen besonders hart, die kaum finanzielle Rücklagen haben oder auf eine funktionierende soziale Infrastruktur angewiesen sind. Die Folgen des Klimawandels sind demnach für viele der Mitglieder des VdK keine abstrakte Zukunftsfrage, sondern schon heute Teil ihres Alltags.

Gleichzeitig zeigt sich, dass klimapolitische Maßnahmen zusätzliche Belastungen für genau diese Personengruppen mit sich bringen, wenn sie nicht sozialverträglich ausgestaltet sind. Steigende Energiepreise, Mobilitätspreise, Sanierungsmaßnahmen und Modernisierungsumlagen wirken regressiv, wenn die sozialen Auswirkungen nicht systematisch mitgedacht und spezifische Unterstützungsbedarfe berücksichtigt und bereitgestellt werden. Klimapolitische Maßnahmen müssen daher von Beginn an so gestaltet sein, dass sie niemanden überfordern und Teilhabe ermöglichen.

Die zentrale Voraussetzung dafür ist eine faire Verteilung der Kosten der Transformation. Wer mehr emittiert, muss auch einen größeren Beitrag leisten.² Umgekehrt gilt: Menschen, die am wenigsten zum Klimawandel beitragen und zugleich die geringsten finanziellen und strukturellen Möglichkeiten haben, um sich an die klimatischen Veränderungen anzupassen, müssen gezielt entlastet und unterstützt werden. Hierfür bedarf es eines Instrumentenmixes aus finanzieller Kompensation, niedrigschwelligen und zielgenauen Förderangeboten und Unterstützung beim Umstieg auf klimafreundliche Technologien. Ohne einen sozialen Ausgleich droht die sozial-ökologische Transformation ihren gesellschaftlichen Rückhalt mehr und mehr zu verlieren. Die steigenden Lebenshaltungskosten, insbesondere in den Bereichen Energie und Wohnen, führen zu einer weiteren Prekarisierung von ohnehin schon

¹ Aus Sicht des VdK gehören zu vulnerablen Gruppen insbesondere Personen und Haushalte mit niedrigem Einkommen, Bezieherinnen und Bezieher von Sozialleistungen, Rentnerinnen und Rentner mit kleinen Renten, Alleinerziehende, Familien mit mehreren Kindern, Menschen mit Behinderungen oder (chronischen) Erkrankungen sowie hochaltrige Menschen.

² Laut einer [Studie des DIW Berlin](#) haben einkommensstarke Haushalte einen doppelt so großen CO2-Verbrauch (10,1 Tonnen pro Kopf) wie Menschen mit niedrigem Einkommen (5,6 Tonnen pro Kopf).

angespannten Lebensrealitäten. Dies untergräbt nicht nur die Akzeptanz für Klimapolitik und die Energiewende, sondern nährt darüber hinaus (klima-)populistische Narrative und stärkt so extremistische Positionen. Eine sozial unausgewogene Klimapolitik gefährdet nicht nur den sozialen Zusammenhalt, sondern auch den klimapolitischen Fortschritt selbst.

Aktuelle Analysen³ zeigen zudem, dass die Einhaltung der deutschen Klimaziele gefährdet ist. Zwar wurde das nationale Emissionsbudget für 2025 nicht überschritten, doch die Emissionsminderung fiel insgesamt geringer aus als im Vorjahr. Insbesondere in den Sektoren Gebäude und Verkehr bleiben die notwendigen Einsparungen aus. Das auf europäischer Ebene in der Effort-Sharing-Regulation ESR festgesetzte Emissionsminderungsziel wurde somit um 30 Mio. CO2-Äquivalenten verfehlt. Laut dem Umweltbundesamt⁴ ist für die nächsten Jahre mit einer stetig wachsenden Zielwertüberschreitung zu rechnen, was neben den realen klimatischen Auswirkungen zu erheblichen Zusatzkosten führen wird, da zusätzliche CO2-Zertifikate eingekauft werden müssen⁵. Hier gilt es vulnerable Gruppen vor den zunehmenden sozialen, gesundheitlichen als auch finanziellen Risiken zu schützen.

Vor diesem Hintergrund braucht es eine ambitionierte, verlässliche Klimapolitik, die an den gesetzten Klimazielen festhält und Planungssicherheit schafft. Ständige Kurswechsel und das Infragestellen zentraler Maßnahmen untergraben Vertrauen und Investitionsbereitschaft. Erforderlich ist ein Dreiklang aus dem entschlossenen Ausbau klimafreundlicher Infrastruktur, einer zielgenauen und sozial ausgewogenen Förderkulisse sowie dem konsequenten Abbau fossiler Subventionen. Aus Sicht des VdK ist es entscheidend vulnerable Gruppen und Haushalte mit niedrigem Einkommen zu befähigen, aktiv am Klimaschutz teilzuhaben und ihre Anpassungsfähigkeit an Klimafolgen selber gestalten zu können. Klimaschutz, Klimaanpassung und soziale Gerechtigkeit sind untrennbar miteinander verwoben und müssen als Gemeinschaftsprojekt in eine sozialverträgliche Klimapolitik übersetzt und umgesetzt werden.

2. Stellungnahme

2.1. Welche zusätzlichen, konkreten Maßnahmen in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Landnutzung/Forst (auch sektorübergreifende Maßnahmen), bzw. Änderungen bestehender Maßnahmen können dabei helfen, diese Ziele sicher zu erreichen? Welche finanziellen oder rechtlichen Voraussetzungen, einschließlich Ordnungsrecht, sind dafür erforderlich?

2.1.1. Energiewirtschaft

Die Einführung des Europäischen Emissionshandelssystems ETS-II führt zu stetig steigenden Energiepreisen in den Bereichen Wärme und Mobilität. Diese Preissteigerungen belasten Haushalte mit niedrigen Einkommen überproportional stark. Haushalte mit höherem

³ [Agora Energiewende \(2026\)](#): Die Energiewende in Deutschland – Stand der Dinge 2025. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2026.

⁴ [Umweltbundesamt \(2025\)](#): Aktuelle Treibhausgas-Projektionen. Projektionsdaten 2025

⁵ Laut Agora könnte dies Zusatzkosten bis 2030 in Höhe von 34 Mrd. Euro ausmachen.

Einkommen können diese Preissteigerungen leichter kompensieren oder durch Investitionen in klimafreundlichere Technologien umgehen, die nicht nur günstiger im Verbrauch, sondern auch oftmals steuerlich subventioniert werden. Einkommensarmen Haushalten fehlen hierfür oftmals die nötigen Ressourcen. Für sie bedeutet die steigende CO2-Bepreisung eine unmittelbare Mehrbelastung im Alltag, während die finanziellen Mittel für einen Umstieg immer kleiner werden - bei weiter ansteigenden CO2-Preisen. Ohne gezielte Unterstützung besteht die Gefahr eines fossilen Lock-ins, da die notwendigen Anpassungen aus finanziellen und oftmals strukturellen Gründen nicht möglich sind.

Dies zeigt sich besonders deutlich am Beispiel der Gasnetzstilllegung. Zusätzlich zu den ETS-II-bedingten Preissteigerungen kommen erwartbar auf die Nutzerinnen und Nutzer erhebliche Preissteigerungen der Netzentgelte zu. Eine aktuelle Studie zeigt, dass bei einem kontinuierlichen Nachfragerückgang die weitgehend fixen Netzkosten auf eine immer kleiner werdende Nutzergruppe verteilt werden und ohne eine frühzeitige Planung zu einer Verzehnfachung der Netzentgelte⁶ bis 2045 führen wird. Besonders betroffen sind davon Menschen, die sich einen individuellen Umstieg des Heizsystems, wie zum Beispiel auf eine Wärmepumpe, nicht leisten können oder von der Investitionsbereitschaft ihrer Vermieter abhängig sind. Zunehmend werden aber auch Haushalte davon betroffen sein, die in ländlichen Regionen nicht die Möglichkeit haben an das kommunale Wärmenetz angeschlossen zu werden.

Der geplante Bundeszuschuss für die in 2026 erhobenen Netzentgelte ist nicht ausreichend, um die absehbaren Kostensteigerungen wirksam zu dämpfen und Haushalte vor weiter steigenden Strom- und Energiekosten zu schützen. Eine frühzeitige, sozial flankierte Stilllegungsplanung der Gasnetze ist daher ein zentrales Instrument, um soziale Härten und volkswirtschaftliche Zusatzkosten zu vermeiden.⁷ Dies entlastet verbleibende Haushalte, da sich die Anzahl derjenigen, die bis zur Stilllegung am Netz bleiben reduziert, während die Netzkostenbelastung weniger stark ansteigt. Zugleich verringert sich der staatliche Förderbedarf zur andernfalls dringend notwendigen Abfederung sozialer Härten immens.⁸ Die Voraussetzung für eine erfolgreiche frühzeitige Gasnetzstilllegung ist jedoch eine verlässliche Alternative für die betroffenen Haushalte, flankiert von einer transparenten und frühzeitigen Kommunikation, die aufzeigt, welche erheblichen Risiken auf die Nutzerinnen und Nutzer zukommen, wenn diese nicht vorgenommen wird und gleichzeitig die Vorteile einer geordneten Stilllegung der Gasnetze unterstreicht.

Eng damit verknüpft ist die kommunale Wärmeplanung, die für Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnenden bis zum 30. Juni 2026 abgeschlossen sein muss. Eine aktuelle Analyse⁹ zeigt, dass bislang rein technische Aspekte im Mittelpunkt der Wärmenetzplanung stehen und sozioökonomische Fragestellungen unzureichend berücksichtigt werden. Aus

⁶ Bei dem heutigen Ausgangswert von 2,33 Cent pro Kilowattstunde entspräche das einer Mehrkostenbelastung von 3.200 bis 4.200 Euro im Jahr. ([Fraunhofer IFAM \(2025\)](#): Kosteneinsparungen einer frühen Gasnetzstilllegung)

⁷ Die Gesamtnetzkosten können laut Studienautoren durch eine geordnete Rückführung um 20% reduziert werden, aufgrund der eingesparten Investitions- und Betriebskosten. (ebd.)

⁸ Laut Studie um mehr als 50%. (ebd.)

⁹ [Stiftung Klimaneutralität \(2025\)](#). Sozioökonomische Ableitungen aus den ersten Wärmeplanungen: Analyse von 15 Beispielkommunen

Sicht des VdK ist es unausweichlich, frühzeitig zu prüfen, ob und wie vulnerable Gruppen tatsächlich kommunale Wärmenetze erreichen können. Dort, wo eine zentrale Wärmeversorgung technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist, vornehmlich im ländlichen Raum mit einer geringen Bebauungsdichte, bedarf es zielgenauer Förderinstrumente für alternative Lösungen auf individueller Ebene. Hierzu zählen insbesondere eine sozial gestaffelte Förderung für den Kauf von Wärmepumpen sowie ein Social-Leasing-Modell über kommunale Energieversorger (beispielsweise die Stadtwerke), die aufgrund größerer Beschaffungsvolumina Kostenvorteile erzielen können. Für Haushalte in Mietverhältnissen ist ein wirksamer Schutz vor Mieterhöhungen, die über die tatsächlichen Einsparungen hinausgehen, sicherzustellen. Das Drittmodell vom Deutschen Mieterbund und BUND liefert hier eine tragfähige Lösung zur Überarbeitung der Modernisierungsumlage, die aus unserer Sicht dringend erforderlich ist.

Zudem sollten gemeinschaftliche Energieversorgungsmodelle stärker gefördert werden. So hätten Quartiere, die nicht an das kommunale Fernwärmennetz angeschlossen werden können, die Möglichkeit über eine Großwärmepumpe dezentral versorgt zu werden.

Ebenso zentral für eine sozial ausgewogene Energiewende ist der Ausbau einer dezentralen Erzeugung grünen Stroms. Niedrigschwellige Lösungen wie Balkonkraftwerke oder die gemeinschaftliche Gebäudeversorgung über Solarstrom sollten gezielt gefördert werden, da sie im Vergleich zu klassischen Mieterstrommodellen einfacher umzusetzen sind und auch Haushalte mit geringem Einkommen die Teilhabe an klimafreundlicher Stromerzeugung ermöglichen.

2.1.2. Verkehr

Für die Einhaltung der gesetzlich vereinbarten Klimaziele spielt der Verkehrssektor eine entscheidende Rolle. Ohne eine ambitionierte und zugleich sozial ausgewogene Klimaverkehrspolitik, werden die Emissionen bei zunehmend schrumpfender gesellschaftlichen Akzeptanz nicht ausreichend gesenkt werden können. Die Voraussetzung dafür ist, am beschlossenen Ausstieg aus den Verbrennungsmotoren ab 2035 festzuhalten und „hoch effiziente Verbrenner“¹⁰ ausdrücklich auszuschließen. Nur so kann Planungssicherheit für die Industrie, Infrastruktur sowie Verbraucherinnen und Verbraucher gewährleistet werden.

Die **Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs** muss sozial flankiert werden. Entsprechende Förderinstrumente für den Umstieg auf rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollten sich konsequent auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen sowie auf Fahrzeuge im unteren Preissegment fokussieren. Neben Kaufprämien sollten Social-Leasing-Modelle, wie sie in Frankreich bereits erfolgreich umgesetzt werden, stärker verfolgt werden. Nicht zuletzt da sie den zusätzlichen Effekt haben den Aufbau eines Gebrauchtwagenmarktes zu beschleunigen. Die bisher geteilten Eckpunkte einer E-Auto-Förderung¹¹ der Bundesregierung sind grundsätzlich zu begrüßen. Gleichwohl gibt es aus Sicht des VdK einige

¹⁰ Dieses Wording nutzt die Bundesregierung nach Bekanntgabe der Ergebnisse des Koalitionsausschusses am 28.11.2025 ohne eine entsprechende Definition zu liefern, was darunter zu verstehen ist.

¹¹ Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28.11.2025.

Kritikpunkte, die es zu überarbeiten gilt. Für Menschen mit sehr geringem Einkommen greift die Förderung nicht weit genug, um einen tatsächlichen Umstieg zu realisieren. Während gleichzeitig die angesetzte Einkommensobergrenze so hoch ist, dass erhebliche Mithahmeeffekte zu erwarten sind. Ein förderfähiges Jahreseinkommen von 80.000 Euro¹² für einen Ein-Personen-Haushalt steht in keinem Verhältnis zu den tatsächlichen Bedarfen einkommensschwacher Haushalte. Zugleich ist der vorgesehene Kinderbonus von 500 Euro je Kind und maximal 1.000 Euro zu niedrig, um die höhere finanzielle Belastung von Familien (insbesondere derer mit mehr als zwei Kindern) angemessen abzubilden.

Zudem bewerten wir es kritisch, dass unterschiedliche Einkommenskennzahlen herangezogen werden. So zählt für die Grundförderung von 3.000 Euro das zu versteuernde Jahreseinkommen als auch die Haushaltsgröße, während der Bonus für niedrige Einkommen an eine Gehaltsobergrenze des monatlichen Nettoeinkommens und ohne Berücksichtigung der Anzahl der Haushaltsmitglieder bemessen wird. Die monatliche Nettoeinkommensgrenze von unter 3.000 Euro benachteiligt zudem Menschen mit Behinderungen, die den Behinderten-Pauschbetrag¹³ oder weitere Nachteilsausgleiche beziehen.

Die angekündigte Finanzierung des 3-Milliarden-Euro-Förderprogramms aus dem europäischen Klimasozialfonds sehen wir aus VdK-Perspektive unter den bisher angekündigten Maßgaben kritisch. Der Klimasozialfonds wurde zur Abfederung sozialer Härten für vulnerable Gruppen ins Leben gerufen. Ein-Personen-Haushalte mit einem Jahreseinkommen von 80.000 Euro zählen unserer Meinung nach nicht zu dieser Personengruppe. Zudem orientiert sich die Förderberechtigungsgrenze nicht an sozialen Aspekten, sondern am Medianeinkommen der Neuwagenkäuferinnen und -käufer. Aus klimapolitischer Perspektive ist zudem die Berücksichtigung von Plug-in-Hybridfahrzeugen zu kritisieren, da sie die Klimaschutzwirkung der Förderung deutlich reduzieren.¹⁴

Flankierend zur Elektrifizierung ist ein zügiger Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur notwendig, insbesondere in Ballungsräumen. Hierbei muss Barrierefreiheit von Beginn an mitgedacht und umgesetzt werden. Ladesäulen müssen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nutzbar sein. Gleichzeitig darf der Ausbau nicht zulasten bestehender Parkplätze für Menschen mit Behinderungen erfolgen. Ihre autonome Mobilität darf durch den Infrastrukturausbau nicht eingeschränkt werden. Zusätzlich muss die Infrastruktur auch in die Quartiere vordringen, die nicht von Einfamilienhäusern geprägt sind. Anders als deren Besitzerinnen und Besitzer sind Mieterinnen und Mieter sowie Eigentümer und Eigentümerinnen in Mehrfamilienhäusern stärker auf eine gute öffentliche Infrastruktur angewiesen.

Neben der Elektrifizierung des Individualverkehrs ist der **Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** von zentraler Bedeutung für eine sozialverträgliche Mobilitätswende. Um soziale Teilhabe zu ermöglichen und gleichzeitig eine echte Alternative zum privaten Pkw anzubieten, bedarf es eines verlässlichen, flächendeckenden und

¹² Die Förderobergrenze des zu versteuernden Jahreseinkommens liegt auf Haushaltsebene bei 80.000 Euro, wobei je Kind die Berechtigungsgrenze um 5.000 Euro steigt. (Quelle: Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28.11.2025)

¹³ Nach § 33b Absatz 3 Einkommenssteuergesetz

¹⁴ Einer aktuellen [Studie](#) des Thinktanks transport&environment zufolge sind die tatsächlichen CO2-Emissionen dieser Fahrzeuge fast fünfmal höher als in offiziellen Tests angegeben.

vollständig barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs. Insbesondere im ländlichen Raum sind Bus- und Bahnangebote deutlich aufzustocken und mit On-Demand-Lösungen zu ergänzen. Insbesondere für Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten können und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, um wohnortnahe Arztpraxen, Apotheken, Lebensmittelgeschäfte etc. zu erreichen, verstehen wir Mobilitätsangebote als Daseinsvorsorge.

Der gesetzliche Anspruch auf vollständige Barrierefreiheit¹⁵ im ÖPNV muss mit verbindlichen Zielvorgaben zeitnah unterlegt und bei Nichteinhaltung sanktioniert werden. Zusätzlich braucht es ein zweckgebundenes Förderprogramm, um die Länder und Kommunen gezielt bei der Umsetzung zu unterstützen. Das bestehende Modernisierungsprogramm zum barrierefreien Umbau kleiner Bahnhöfe muss ausgeweitet, verstetigt und aufgestockt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch Bahnhöfe mit geringeren Fahrgastzahlen vollständig barrierefrei werden.

Neben Barrierefreiheit ist Bezahlbarkeit von Mobilität der Grundpfeiler für soziale Teilhabe. Wir fordern ein preisstables Deutschlandticket sowie die Einführung eines bundesweiten Sozialtickets. Ergänzend muss die Stadt- und Verkehrsplanung klimasozial weiterentwickelt werden. Dies beinhaltet den notwendigen Ausbau von Fuß- und Radwegen sowie grüner und blauer Infrastruktur. Gleichwohl ist auch hier darauf zu achten, dass dies nicht dazu führen darf, dass notwendiger Parkraum für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen abgebaut wird. Menschen mit Behinderungen haben ein Recht auf persönliche Mobilität und haben vielfach nicht die Möglichkeiten auf alternative Verkehrsformen auszuweichen. Die Bereitstellung ausreichender Parkflächen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen muss sich daher am tatsächlichen Bedarf orientieren und darf nicht dem allgemeinen Parkraumbau zum Opfer fallen und/oder gegen klimapolitische Maßnahmen ausgespielt werden. Insgesamt sind die öffentlichen Investitionen in den ÖPNV, den barrierefreien Umbau sowie die Ticketfinanzierung deutlich zu erhöhen, um Klimaschutz, soziale Teilhabe und Mobilitätssicherung zu gewährleisten.

2.1.3. Gebäude

Im Gebäudesektor ist das Gebäudemodernisierungsgesetz (ehemals Gebäudeenergiegesetz GEG) in Verbindung mit der Bundesförderung effizienter Gebäude BEG von zentraler Bedeutung. Der Expertenrat für Klimafragen bewertet das GEG in seiner aktuellen Ausgestaltung als einen der wichtigsten Klimaschutzhebel im Gebäudebereich. Aus Sicht des VdK ist entscheidend, dass die Energiewende im Gebäudebereich sozialverträglich umgesetzt wird und auf breite gesellschaftliche Akzeptanz stößt. Das sozial gestaffelte Förderinstrument der BEG ist hierfür unerlässlich. Als existenzieller Bestandteil der energetischen Modernisierung von Bestandsgebäuden ermöglicht sie Investitionen in Effizienzmaßnahmen unter Berücksichtigung sozio-ökonomischer Aspekte. Insbesondere der Klimageschwindigkeits- und der Einkommensbonus haben sich als wirksame Instrumente erwiesen, die Gebäudesanierung in Ansätzen sozialverträglich auszugestalten und

¹⁵ Nach § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz

selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer in bisher ineffizienten Häusern und mit geringem Einkommen bei der Umstellung auf klimafreundliche Heizsysteme zu unterstützen.

Aus Sicht des VdK bedarf es jedoch eine Weiterentwicklung der BEG, um ihre soziale Wirksamkeit auszuweiten. Die Boni sollten neben dem Heizungstausch auch auf andere Einzelmaßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung (Maßnahmen an der Gebäudehülle, Fenstertausch, Dach- und Fassadensanierung etc.) anwendbar sein. Insbesondere für einkommensschwächere Haushalte sind diese Maßnahmen oftmals die Voraussetzung dafür, dass der Heizungstausch technisch sinnvoll und wirtschaftlich tragfähig ist.

Darüber hinaus bedarf es einer weiteren Ausdifferenzierung des Einkommensbonus. Aktuell liegt die Berechtigungsobergrenze bei einem Jahreseinkommen von 40.000 Euro und ist angesichts des aktuellen Einkommensmedians¹⁶ zu niedrig angesetzt. Der VdK spricht sich daher für einen zweistufigen Einkommensbonus aus: ein erhöhter Bonus von 40% für niedrige Einkommen bis 40.000 Euro¹⁷ und weiterhin 30% Einkommensbonus für untere mittlere Einkommen bis 60.000 Euro¹⁸, unter ausdrücklicher Berücksichtigung der Haushaltsgröße¹⁹. Um eine wirksame sozial gestaffelte Förderung sicherzustellen, müssen die vorgesehenen Boni vollständig und ohne Kappungsgrenze miteinander kumulierbar sein.

Weiter muss der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeit für besagte Sanierungsvorhaben insbesondere für ältere Personen erleichtert werden. Eigentümerinnen und Eigentümer hohen Alters sind oftmals von restriktiven Kreditvergabepraxen betroffen und können dadurch notwendige Investitionen nicht realisieren. Um diese Altersdiskriminierung zu beseitigen fordern wir die Anpassung der Kreditvergaberichtlinien. Dadurch würden nicht nur alte Menschen vor dem fossilen Lock-in geschützt, sondern auch erhebliche Emissionsminderungen erzielt werden, da gerade ältere Personen oftmals in energetisch besonders ineffizienten Häusern (sogenannten worst performing houses) leben. Sämtliche Anforderungen der Barrierefreiheit müssen bei energetischen Sanierungen systematisch mitgedacht werden. Klimaschutz und Barrierefreiheit dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr sollten energetische Sanierungsmaßnahmen zu einer energieeffizienteren und barrierearmen Gestaltung führen, um so langfristig selbstbestimmtes klimafreundliches Wohnen zu ermöglichen.

2.2. Wie kann das Klimaschutzprogramm so ausgestaltet werden, dass es vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überfordert, eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen gewährleistet und eine hohe gesamtgesellschaftliche Akzeptanz findet?

Für eine sozialverträgliche Ausgestaltung klimapolitischer Maßnahmen müssen die sozialen Auswirkungen, die diese Maßnahmen mit sich bringen, von Beginn an systematisch mitgedacht werden. Hierfür braucht es verbindliche Sozialverträglichkeitschecks, die eine

¹⁶ Laut Statistischen Bundesamt lag der Median des mittleren Bruttojahresverdienst im Jahr 2024 bei 52.159 Euro.

¹⁷ Zu versteuerndes Jahreseinkommen.

¹⁸ Zu versteuerndes Jahreseinkommen.

¹⁹ Gemessen an der Anzahl der Haushaltmitglieder.

systematische Folgenabschätzung vornehmen.²⁰ Dabei sollte ein besonderes Hauptaugenmerk auf Energiearmut, Mobilitätsarmut und Gesundheitsrisiken gelegt werden, die durch die Folgen des Klimawandels, aber auch durch Klimapolitik selbst verstärkt werden (sofern diese nicht sozialverträglich ausgestaltet ist). Vulnerable Gruppen, darunter ältere Menschen, kranke Menschen, Menschen mit Behinderungen, einkommensschwache Haushalte, Kinder sowie Frauen (Schwangerschaft, Endometriose, Menopause) sind von Extremwetterereignissen wie Hitze besonders betroffen. Die zunehmende Zahl hitzebedingter Todesfälle²¹ verdeutlicht den akuten Handlungsbedarf. Klimaanpassungsstrategien wie Hitzeaktionspläne, aber auch verlässliche Katastrophenschutzkonzepte bei Starkregen und Flut müssen gezielt auf den Schutz ebendieser Gruppe ausgerichtet sein.

Ein zentrales Instrument zur sozialen Abfederung klimapolitischer Maßnahmen ist die finanzielle Kompensation der CO2-Bepreisung, die einkommensschwache Haushalte überproportional belastet und langfristig die Gefahr des fossilen Lock-ins verstärkt. Der VdK schlägt daher für die Übergangsphase einen sozial gestaffelten **FAIRteilungsbonus** vor. Dieser muss progressiv ausgestaltet sein, sodass Haushalte mit niedrigem Einkommen stärker entlastet werden als Haushalte mit mittleren oder hohen Einkommen. Ein pauschales, einkommensunabhängiges Klimageld lehnt der VdK ab, da es auch Haushalte begünstigen würde, die notwendige Anpassungen aus eigener Kraft leisten können.

Der einzige sinnvolle Schutz vor immer weiter steigenden CO2-Preisen ist die Umstellung auf Klimaneutralität. Daher braucht es entsprechende Förderprogramme, die die Bürgerinnen und Bürger bei der Umstellung auf klimafreundliche Technologien unterstützen, um ihren CO2-Ausstoß nachhaltig zu senken. Beispielsweise bei der Anschaffung energieeffizienter Haushaltsgeräte, wie sie bereits in Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Stärkungspakts NRW 2023 für „Weiße Ware“ umgesetzt wurden.

Die Menschen müssen konkret beim Energiesparen unterstützt werden, sowohl auf individueller als auch infrastruktureller Ebene. Individuell braucht es gezielte Förderungen für Umstellungsmaßnahmen, etwa durch eine sozial gestaffelte E-Auto-Förderung oder die BEG für selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer. Infrastrukturell braucht es einen verlässlichen, bezahlbaren und vollständig barrierefreien ÖPNV, ein preisstabiles Deutschlandticket sowie ein bundesweites Sozialticket. Ebenso müssen soziale Aspekte bei der kommunalen Wärmeplanung systematisch berücksichtigt werden, insbesondere die Frage, wie prekäre Quartiere und einkommensarme Haushalte das Fernwärmennetz erreichen können.

Vor diesem Hintergrund kommt dem Klimasozialplan eine besondere Bedeutung zu. Als Voraussetzung für den Mittelabfluss aus dem Klima-Sozialfonds, der soziale und verteilungspolitische Effekte des neuen Emissionshandelssystems ETS-II auf vulnerable Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsutzerinnen abfedern soll. Der Fonds dient zugleich dem solidarischen Ausgleich zwischen den EU-Mitgliedsstaaten sowie der sozialen

²⁰ Etwaige Pläne sollten bereits in der vergangenen Legislatur für ein „Sozialmonitoring Klimaschutz“ durch das BMWK erarbeitet werden.

²¹ Laut [Umweltbundesamt UBA](#) gab es in den Sommern 2023 und 2024 jeweils etwa 3.000 hitzebedingte Todesfälle in Deutschland. Betroffen waren insbesondere Menschen über 75 Jahren und mit Vorerkrankungen wie Demenz, Lungenerkrankungen oder Herz-Kreislaufproblemen.

Abfederung innerhalb der einzelnen Länder. Der Klimasozialplan, dessen Abgabefrist bereits im Juli vergangenen Jahres verstrichen ist, muss zusätzliche und wirksame Maßnahmen zur Abfederung sozialer Härten vorlegen. Aus Sicht des VdK bietet sich hierfür die Ausweitung der BEG und die damit verbundene Implementierung eines zweistufigen Einkommensbonus für einkommensärmere Haushalte an sowie die von uns geforderte Überarbeitung der Kreditvergaberichtlinien für ältere Personen, die oftmals in worst performing houses leben und im besonderen Maße vom fossilen Lock-in gefährdet sind. Ebenso bietet sich die Finanzierung eines bundesweiten Sozialtickets für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Klimasozialfonds an.

2.3. Welche Änderungen von Rahmenbedingungen und Anreizen können dabei helfen, weitere Investitionen in die Transformation zur Klimaneutralität und die Marktdurchdringung von Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität zu beschleunigen? Wie kann dabei die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie gestärkt werden? Wie kann die Wirksamkeit marktwirtschaftlicher Instrumente bestmöglich gewährleistet werden?

Eine wirksame sozialverträgliche Klimapolitik muss die Marktdurchdringung klimafreundlicher Technologien gezielt beschleunigen, insbesondere in einkommenssensiblen Segmenten. Entscheidend ist dabei, dass klimafreundliche Optionen nicht nur theoretisch verfügbar sind, sondern für breite Bevölkerungsgruppen tatsächlich bezahlbar werden. Im Bereich der Elektromobilität bedeutet dies vor allem, das Angebot im unteren Preissegment zu erhöhen und den bislang kaum entwickelten Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos aktiv aufzubauen. Ein zentraler Hebel hierfür sind Leasing-Modelle mit kurzer Laufzeit, bei denen Fahrzeuge nach zwei bis drei Jahren als junge Gebrauchtwagen wieder auf den Markt gelangen. Auf diese Weise kann mittelfristig das Angebot an E-Autos unter 20.000 Euro erweitert werden, was für viele Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen entscheidend ist. Ein vom Bund gefördertes Social-Leasing-Programm würde darauf einzahlen und gleichzeitig den Einstieg in klimafreundliche Mobilität, insbesondere für einkommensschwache Haushalte ermöglichen. Darüber hinaus profitieren die Fahrzeughersteller und Leasinggesellschaften von einer stabilen Nachfrage und planbaren Absatzmengen, was wiederum Investitionen in entsprechende Fahrzeugklassen begünstigt.

Insgesamt braucht es eine aktive Industriepolitik, die gezielt den Aufbau klimafreundlicher Leitmärkte adressiert. Anstelle pauschaler Entlastungen wie einer allgemeinen Senkung der Körperschaftssteuer, deren Lenkungswirkung gering und sozial wie klimapolitisch wenig zielgenau ist, sollten öffentliche Mittel strategisch eingesetzt werden, etwa für die Förderung von Forschung, Produktion und Markteinführung bezahlbarer klimafreundlicher Produkte. Eine solche industrielpolitische Steuerung stärkt die Innovationsfähigkeit des Standortes, sichert Beschäftigung und sorgt zugleich dafür, dass die sozial-ökologische Transformation nicht zu einem exklusiven Projekt für Besserverdienende wird, sondern als Gemeinschaftsprojekt in der Breite der Gesellschaft ankommt.

2.4. Wie kann das Klimaschutzprogramm Impulse zur Belebung der Konjunktur geben? Worauf sollte angesichts der substantiellen Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt sowie der gebotenen Kosteneffizienz besonderes Augenmerk gelegt werden?

Eine sozialverträgliche Klimapolitik kann zugleich ein zentraler Impulsgeber für wirtschaftliche Wertschöpfung, Innovation und Beschäftigung sein, wenn Fördermaßnahmen gezielt ausgestaltet werden. Entscheidend ist, dass staatliche Mittel nicht nur den Umstieg der Bevölkerung auf klimafreundliche Technologien erleichtern. Sondern gleichzeitig Zukunftsmärkte stärken und entsprechende Wirtschaftszweige systematisch ankurbeln.

Ein gutes Beispiel ist die Förderung der Elektromobilität. Derzeit fehlt es noch an einem funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos, zudem ist das Angebot im unteren Preissegment sehr begrenzt. Um sowohl soziale als auch industriepolitische Ziele zu erreichen, sollte die E-Auto-Förderung an eine Obergrenze des Bruttolistenpreises gekoppelt sein. Dies würde nicht nur die Zielgenauigkeit der Förderung erhöhen, sondern zugleich einen klaren Marktanreiz für die Automobilindustrie setzen, verstärkt Fahrzeuge in bezahlbaren Preisklassen zu entwickeln und zu produzieren. Aktuell sind vor allem chinesische Hersteller in den unteren Segmenten marktführend. Ein von der Bundesregierung angestrebtes Aufweichen des Verbrenner-Aus auf EU-Ebene würde die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie weiter schwächen, da finanzielle Mittel und Ingenieurskapazitäten weiterhin in eine technologisch längst überholte Antriebstechnik gesteckt wird, statt diese konsequent für Innovationen im Bereich der Elektromobilität zu nutzen. Damit droht Deutschland, den technologischen Rückstand gegenüber chinesischen aber auch französischen Herstellern weiter zu vergrößern, anstatt ihn gezielt aufzuholen.

Auch im Gebäudebereich zeigt sich, dass klimapolitische Maßnahmen erhebliche wirtschaftliche Potenziale entfalten können. Einzelmaßnahmen der energetischen Gebäudesanierung sind nicht nur wirksam in Sachen Klimaschutz, sondern zugleich profitabel für Hersteller, Zulieferer und insbesondere regionale Handwerksbetriebe. Eine verlässliche und langfristig angelegte Förderung stärkt hier lokale Wertschöpfungsketten, sichert Arbeitsplätze und erhöht die Planungssicherheit für Betriebe – insbesondere im Mittelstand.

Gleichzeitig müssen steuerliche Subventionierungen konsequent auf Klimaziele ausgerichtet werden. Die Verfestigung der Stromsteuersenkung für das produzierende Gewerbe sowie Forst- und Landwirtschaft verursacht Kosten von rund 3 Mrd. Euro jährlich und verbilligt zudem Strom aus fossilen Energieträgern. Diese Mittel sollten gezielt so eingesetzt werden, dass vorrangig grüne Energiequellen profitieren und der Umstieg auf erneuerbaren Strom beschleunigt wird, anstatt weiterhin fossile Strukturen zu stabilisieren. Zudem sollten explizit fossile Subventionen vollständig abgeschafft und erstrecht keine neuen verabschiedet werden. Die Senkung der Luftverkehrsabgabe, die faktisch die klimaschädlichste Verkehrsform subventioniert, führt zu Steuereinbußen von rund 350 Mio. Euro. Die häufig angeführte Begründung, man könnte so die Wirtschaft ankurbeln, ist wissenschaftlich nicht haltbar. Studien zeigen²², dass der Zusammenhang zwischen zunehmendem Flugverkehr und dem Wirtschaftswachstum deutlich geringer ausfällt als vielfach angenommen. Vielmehr ist es so,

²² Quelle Thinktank UK hinterlegen

dass steigende Einkommen zu mehr Flugreisen führen, nicht umgekehrt. Mehr Flüge sind überwiegend ein Ergebnis von Wohlstand, nicht dessen Ursache. In Ländern wie Belgien, Niederlande und Deutschland lassen sich zudem Sättigungseffekte (bei geschäftlichen Flugreisen) und teilweise negative Effekte feststellen hauptsächlich zurückzuführen auf touristische Flugreisen, die die Kaufkraft ins Ausland abführen.

Insgesamt zeigt sich, dass eine konsequent sozial und ökologisch ausgerichtete Förderpolitik nicht nur klimapolitisch notwendig ist, sondern auch eine wirtschaftspolitische Chance darstellt, die es zu nutzen gilt. Voraussetzung ist jedoch, dass öffentliche Investitionen in zukunftsfähige Technologien und nachhaltige Infrastrukturen fließen und klimaschädliche Subventionen konsequent und umgehend abgebaut werden.

2.5. Wie kann das Klimaschutzprogramm dazu beitragen, das Zusammenwirken bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zwischen Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu optimieren?

Aus Sicht des Sozialverbandes VdK kann das Klimaschutzprogramm KSP nur dann erfolgreich sein, wenn Klimapolitik konsequent als integraler Bestandteil von Sozialpolitik verstanden und entsprechend koordiniert, finanziert und umgesetzt wird. Die sozialen Auswirkungen klimapolitischer Maßnahmen entfalten sich überwiegend auf kommunaler Ebene. Also dort, wo Menschen wohnen, mobil sind, Energie verbrauchen und auf soziale Infrastruktur angewiesen sind. Für eine wirksame sozialverträgliche Klimapolitik bedarf es daher einer engen, niedrigschwälligen und verlässlichen Verzahnung von Bund, Ländern und Kommunen sowie einer umfassenden Kommunikation und Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern. Gleichzeitig muss die sozialpolitische Verantwortung auf allen Ebenen verankert sein.

Die Länder übernehmen dabei die koordinierende Rolle und sorgen für die Übersetzung bundespolitischer Zielsetzungen auf landesspezifischer und kommunaler Ebene. Entscheidend ist, dass die Länder und Kommunen hierbei nicht allein gelassen werden. Es braucht klare Abmachungen bezüglich der Zuständigkeiten von Bund und Ländern, um gemeinsame, tragfähige Umsetzungsstrukturen zu schaffen. Ein besonderes Augenmerk erfordert die finanzielle Situation vieler Kommunen. Viele Kommunen sind aufgrund struktureller Unterfinanzierung und Überschuldung kaum in der Lage zusätzliche Aufgaben zu übernehmen und klimapolitische Maßnahmen zu finanzieren, geschweige denn umzusetzen. Gleichzeitig besteht ein enger Zusammenhang zwischen der finanziellen Lage der Kommunen und den sozio-ökonomischen Lebensrealitäten der Einwohnerinnen und Einwohner. Fehlen der Kommune die entsprechenden Mittel für die Planung und Umsetzung infrastruktureller Projekte, wie die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots oder der kommunalen Wärmeplanung, hat das unmittelbare soziale Auswirkungen für die dort lebenden Personen, insbesondere vulnerabler Gruppen. Klimaschutz darf daher nicht an fehlender kommunaler Finanzkraft scheitern. Hier ist der Bund gefragt notwendige Mittel und Unterstützung bereitzustellen, um eine gleichwertige Umsetzung in allen Regionen des Bundesgebiets zu ermöglichen. Auch hier bietet sich das Konzept der sozial gestaffelten Förderung an, bei denen die finanzielle Unterstützung an den finanziellen Mitteln der jeweiligen Kommune ausgerichtet wird.

Gleichwohl braucht es zentrale Beratungs-, Schulungs- und Unterstützungsstrukturen, die insbesondere kleine und strukturschwache Kommunen bei der Umsetzung klimasozialer Projekte unterstützen. Diese sollten mit verlässlichen Anlaufstellen ausgestattet sein, um fachliche, rechtliche und soziale Frage kompetent bearbeiten zu können. Darüber hinaus sollten Sozialverbände und zivilgesellschaftliche Akteure frühzeitig und verbindlich einbezogen werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger systematisch in der Planung und Umsetzung berücksichtigt und soziale Schieflagen frühzeitig erkannt werden.