



Bundesregierung bremst Energiewende aus!

Schon unter der Ampel Ankündigungen nur teilweise realisiert

2023 beschloss die damalige Bundesregierung „mit einem Klima- und Transformationsfonds einen zentralen Beitrag zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele Deutschlands zu bewirken“. Für die Förderung der Energiewende, des Klimaschutzes und der Transformation sollten von 2024 bis 2027 insgesamt 211,8 Milliarden Euro zur Verfügung stehen. Es hätten also pro Jahr über 50 Mrd. Euro für die Umsetzung der Energiewende abfließen müssen. Doch schon zum Ende der Ampel zeigte sich, dass die tatsächlich in die Haushaltsplanung eingestellten Fördersummen zu klein waren. Im letzten Haushaltsentwurf der Ampel standen im KTF nur 32 Mrd. Euro, von denen aber nur 12 gedeckt waren. Formal waren diese Mittel allerdings mehr als ausreichend, da sie in den Vorjahren zu großen Anteilen gar nicht abgeflossen sind, weil die Förderbedingungen in vielen Fällen die Nutzung verhinderten.

Neue Autobahnen statt Ausbau der Energieinfrastruktur

In 2025 wurde ein Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ von 500 Mrd. Euro beschlossen. Davon sollten 100 Mrd. direkt in den Klimaschutzfonds fließen. Viele glaubten auch, nun stünden unter dem Titel „Infrastruktur“ endlich zusätzliche Mittel für Investitionen in Stromnetzausbau, Aufbau eines Wasserstoffkernnetzes und Zubau von Energie-Speichern zur Verfügung. Doch weit gefehlt, die Bundesregierung überlässt die Infrastruktur der Energiewende weiterhin der nicht vorhandenen Investitionswilligkeit der Privatwirtschaft. Das zeigt sich auch bei der Verwendung des Sondervermögens für direkte Investitionen unabhängig vom KTF. Im aktuell verabschiedeten Infrastruktur-Beschleunigungs-Gesetz kommt die Energieinfrastruktur gar nicht vor, stattdessen soll vor allem der Neubau und Ausbau von Autobahnen, Flughäfen und Häfen beschleunigt werden. Die Sanierung maroder Autobahn-Brücken und die Sanierung des Schienennetzes ist sicherlich dringend erforderlich. (Übrigens, echter Neubau von Schiene, wie z. B. Brenner- und Gotthard-Zulauf, stehen noch in keinem Haushaltsplan). Doch wie sollen neue Autobahnen statt preisgünstiger grüner Energie die Industrie von der Abwanderung abhalten? Und ob neue und ausgebaute Autobahnen, die nicht mehr konkurrenzfähige Automobilindustrie retten, erscheint auch fraglich. Und erleichtern ausgebaute Flughäfen und Häfen den Export der wegen zu hohen Energiepreisen nicht mehr konkurrenzfähigen deutschen Produkte?

Kürzungen und Geldmissbrauch beim KTF

Dasselbe Vorgehen der Bundesregierung sieht man nun auch beim KTF (Klima- und Transformationsfonds), statt ihn endlich aufzustocken, wird er gekürzt. Standen 2024 noch

47 Mrd. Euro im Haushaltsplan, waren es 2025 nur noch 38,4 Mrd. und sind 2026 bereits auf 36,7 Mrd. gekürzt worden. Der KTF wird bislang mit ca. 21 Mrd. Euro/a aus den Einkünften der CO₂-Bepreisung und dem Emissionshandel (16,7 Mrd. + 4,3 Mrd.) finanziert, dazu kamen ca. 10 Mrd. Euro/a aus dem Sondervermögen und 2 Mrd. aus Rücklagen. Schon bislang diente der KTF zu großen Anteilen gar nicht zur Förderung der Transformation zu CO₂-freier Wirtschaft, sondern im Gegenteil zur Verlängerung des Einsatzes fossiler Energieträger. Denn sowohl die Strompreissubventionierung für Teile der Industrie wurden mit 6,5 Mrd. Euro/a und der Wegfall der Gasspeicherumlage mit 2,89 Mrd. Euro/a aus dem KTF finanziert. Dieses Geld fehlt natürlich der Förderung der Erneuerbaren Energien und dem Ausbau der Energie-Infrastruktur. Und nun soll der für Transformation verfügbare Anteil im KTF noch um weitere ca. 3 Mrd. gekürzt werden. Das heißt, die Gelder für die energetische Sanierung von Gebäuden, die Heizungsumstellung und übrigens auch die Verkehrswende werden weniger. Es stimmt, dass im Privatbereich bislang die meisten Gelder als Mitnahmeeffekt abgerufen wurden, von Haushalten, die sich die Sanierung oder Umstellung auch ohne Förderung hätten leisten können. Hier wäre eine Kürzung also durchaus sinnvoll. Doch andererseits wird die Förderung wirklich hilfsbedürftiger Haushalte nicht verbessert. Ein direkter Zugriff auf günstige KfW-Darlehen – und die Kreditunwürdigkeit vieler bedürftiger Haushalte war bislang das Haupthindernis – ist diesen Haushalten nach wie vor nicht möglich. Eine deutliche Abbremsung wird es auch bei der Verkehrswende geben, denn die Förderzuschüsse für die Umstellung im ÖPNV auf E-Fahrzeuge wird drastisch gekürzt. Und auch die Förderung von Wärmenetzen aus dem KTF bleibt nach wie vor völlig unzureichend.

Die Energiewende bremsen statt fördern ist das Konzept der Bundesregierung

Ein sinnvoller Einsatz des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität wäre z. B. eine staatliche Investition in den schnellen Ausbau der Stromnetze. Dann müssten die Ausbaukosten nicht auf die Strompreise aufgeschlagen werden und für die schnelle Umstellung auf CO₂-freie – statt teuren fossilen Energieträgern – würde überall genug billiger grüner Strom zur Verfügung stehen. Doch so bewirkt das Infrastrukturgesetz vielleicht ein Strohfeuer bei der Tiefbauwirtschaft, aber die Energiewende wird nicht beschleunigt. Angesichts dieses Versagens der Bundespolitik, rechtzeitig für eine bezahlbare Versorgung mit grüner Energie zu sorgen, sprechen sich inzwischen Teile der Politik, der Wirtschaft und Gewerkschaften für die Verschiebung der Klimaneutralität Deutschlands auf 2050 aus. Das beruht offensichtlich auf der fatalen Hoffnung, wenigstens mit staatlicher Subvention der teuren fossilen Energieträger über die nächsten 20 Jahre zu kommen. Eine Hoffnung, die sich nicht erfüllen wird, wenn mit billigem grünem Strom und Wasserstoff erzeugte Produkte wie z. B. Stahl aus Schweden oder Australien oder Chemieprodukte aus China die deutsche Industrie weitgehend überflüssig gemacht haben.

Auch die Subventionen für Strom- und Gaspreise, ausgerechnet aus dem KTF, sind kontraproduktiv. Solche Subventionen mögen als Übergangslösung vielleicht erforderlich sein, doch mit Geldern, die eigentlich für die Transformation eingesetzt werden sollten, wirken sie letztlich CO₂-Emissionen verlängernd. Die Subventionierung von Strom, dessen Defossilierung ausgebremst wird – da gleichzeitig Grünstrom-Erzeugung, Ausbau der Stromnetze und der Energiespeicher abgebremst wird – bedeutet automatisch eine Subventionierung des künstlich aufrecht erhaltenen fossilen Anteils. Das läuft somit auf eine Depriorisierung der Energiewende und Verlängerung der fossilen Energienutzung hinaus. Gleichzeitig wird der Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten um ganze 15 Prozent gekürzt. Dies wird zu einer Erhöhung der Stromkosten beitragen, insbesondere für Privatkunden und weitere Abnehmer, die nicht von der Subventionierung des Industriestroms profitieren. „Private Haushalte, Mieter und Gewerbe werden somit die Zeche für den möglichst langen Erhalt der fossilen Energieträger bezahlen“ kommentiert Michael Huber von der Fachgruppe Kommunaler Klimaschutz der Scientists for Future. Ohnehin ist es ein Münchhausen-Trick, ausgerechnet mit Geld aus CO₂-Emissionen einen Transformationsfond zu füllen, denn damit der der KTF sich füllt, müssen ja die CO₂-Emissionen möglichst hoch sein. Stattdessen wäre die Finanzierung des KTF eigentlich Aufgabe des laufenden Staatshaushalts. Der Geburtsfehler des EEG, fossile Energieträger teurer zu machen, aber gleichzeitig (!) keine alternativ nutzbaren, preisgünstigen grünen Energieträger zur Verfügung zu stellen, der darf im Interesse der Privathaushalte und der Industrie nicht verlängert werden.

Quellen:

1. Bundeshaushaltsplan 2026 (Stand 12.2025); Bundesregierung; <https://www.bundeshaushalt.de/static/daten/2026/soll/epl60.pdf>
2. Milliardeninvestitionen in Energiewende, Klimaschutz und Transformation; (08.2023); Bundesregierung; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ktf-sondervermoegen-2207614>
3. Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität; (Stand 07.2026); Bundesfinanzministerium; https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finanzen/SVIK/sondervermoegen-infrastruktur-klimaneutralitaet.html
4. Klima- und Transformationsfonds; (Stand 01.06.2026); Bundesfinanzministerium; https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/SVIK/KTF/klima-und-transformationsfonds.html
5. Klingbeil will auch beim Klimafonds sparen; (04.07.2026); ARD Tagesschau; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/klingbeil-klimafonds-100.html>
6. Weniger Geld – Regierung kürzt Finanzhilfen im Klimafonds; (Stand 15.07.2026); Handelsblatt; <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/subventionsabbau-weniger-geld-regierung-kuerzt-finanzhilfen-im-klimafonds/100240378.html>
7. Was sich beim Klimafonds ändern soll; (Stand 15.07.2026); ARD Tagesschau; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/ktf-klimafonds-finanzplanung-100.html>
8. Warum es Kritik am Einsatz des Sondervermögens gibt; (Stand 17.03.2026); ARD Tagesschau; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/sondervermoegen-infrastruktur-100.html>
9. Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes; Drucksache 21/4099, Deutscher Bundestag; <https://dserver.bundestag.de/btd/21/040/2104099.pdf>
10. Infopapier zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG); (14.07.2026); Bundesverkehrsministerium; <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/infopapier-infrastruktur-zukunftsgesetz.html>

11. Infrastruktur-Beschleunigung – Schneller, schneller, schneller – um jeden Preis?; (26.06.2026); DIE ZEIT; <https://www.zeit.de/politik/2026-06/infrastruktur-beschleunigung-gesetz-koalition-autobahnausbau-naturschutz>
12. Jetzt haben Autobahnen und Brücken Vorrang; (Stand 12.07.2026); Julia Naue t-online; https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/innenpolitik/id_101337112/infrastruktur-zukunftsgesetz-schienen-und-autobahnen-bekommen-vorrang.html
13. Mehr Tempo bei Verkehrsprojekten – Bundestag beschließt Gesetz; (26.06.2026); ARD Tagesschau; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/infrastruktur-zukunftsgesetz-100.html>
14. Kommentierung zum Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds; (15.07.2026); VDA; https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2026/260515_Kommentierung_Wirtschaftsplan_Klima-und_Transformationsfonds
15. Licht und Schatten beim Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds; (16.07.2026), BDEW; <https://www.bdew.de/presse/licht-und-schatten-bei-wirtschaftsplan-des-klima-und-transformationsfonds/>
16. Wirtschaft fordert Verschiebung des Klimaziels auf 2050; (11.07.2026); Handelsblatt; <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimawandel-wirtschaft-fordert-verschiebung-des-klimaziels-auf-2050/100239526.html>;
17. Deutsche Klimaneutralität soll auf 2050 verschoben werden; (11.07.2026); ARD Tagesschau; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/wirtschaft-klimaziele-100.html>
18. Reiche stellt Klimaziele für 2050 infrage – Reiche auf der Cera Week in den USA; (25.03.2026); Handelsblatt; <https://www.handelsblatt.com/politik/international/cera-week-reiche-stellt-klimaziele-fuer-2050-infrage/100209606.html>
19. Und dann stellt die neue Wirtschaftsministerin das Klimaziel 2045 infrage – Reiche auf de Tag der Industrie; (28.06.2025); WELT; <https://www.welt.de/wirtschaft/article256301048/Tag-der-Industrie-Und-dann-stellt-die-neue-Wirtschaftsministerin-Reiche-das-Klimaziel-2045-infrage.html>