

Der Anteil des Steuerzahlers: Eine umfassende Analyse der öffentlichen Finanzierung der deutschen Automobilindustrie

I. Zusammenfassung: Die jährlichen Kosten der Automobilsubventionen für den deutschen Steuerzahler

Dieser Bericht analysiert die Frage, in welchem Umfang Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Automobilindustrie durch Steuern unterstützen, selbst wenn sie kein eigenes Auto besitzen. Die zentrale Erkenntnis ist, dass der primäre Unterstützungsmechanismus nicht in direkten Geldtransfers an Hersteller besteht, sondern in einem weitreichenden System von Steuervergünstigungen, die den Kauf und die Nutzung von Kraftfahrzeugen anreizen. Diese Steuererleichterungen führen zu Mindereinnahmen im Staatshaushalt, die aus dem allgemeinen Steueraufkommen kompensiert werden müssen, zu dem alle Steuerpflichtigen beitragen.

Die Analyse quantifiziert die wichtigsten Pkw-bezogenen Steuersubventionen auf eine Summe zwischen **15,6 Milliarden Euro und 25,3 Milliarden Euro pro Jahr**. Basierend auf der Zahl von rund 46 Millionen einkommensteuerpflichtigen Personen in Deutschland¹ lässt sich der jährliche Beitrag jedes einzelnen Steuerzahlers zu diesen spezifischen Automobilsubventionen auf einen Betrag zwischen

339 Euro und 550 Euro beziffern.

Dieses finanzielle Unterstützungssystem offenbart einen erheblichen internen Politikwiderspruch: Während die Bundesregierung einerseits den Klimaschutz und die Verkehrswende mit öffentlichen Mitteln fördert, subventioniert sie andererseits gleichzeitig genau jene Technologien und Verhaltensweisen, die diese Ziele untergraben.

II. Der makrofiskalische Kontext: Umwelt- und klimaschädliche Subventionen in Deutschland

Um das Ausmaß der Unterstützung für die Automobilindustrie einordnen zu können, muss diese im breiteren nationalen fiskalpolitischen Rahmen betrachtet werden. Die Subventionierung des Automobilsektors ist die größte Einzelkomponente eines weitaus umfassenderen Problems.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) belief sich das Volumen umweltschädlicher Subventionen in Deutschland im Jahr 2018 auf **65,4 Milliarden Euro**.² Diese Zahl stellt eine Untergrenze dar, da Förderprogramme der Länder und Kommunen weitgehend unberücksichtigt bleiben.² Das Volumen dieser Subventionen ist zudem im Zeitverlauf gestiegen; im Jahr 2012 lag es noch bei rund 57 Milliarden Euro.³

Die sektorale Aufschlüsselung zeigt die überragende Bedeutung des Verkehrs:

- **Verkehrssektor:** 30,7 Milliarden Euro (47 %)
- **Energiebereitstellung und -nutzung:** 25,5 Milliarden Euro (39 %)
- **Land- und Forstwirtschaft:** 5,9 Milliarden Euro (9 %)
- **Bau- und Wohnungswesen:** 3,3 Milliarden Euro (5 %)³

Das UBA definiert Subventionen dabei weit als staatliche Begünstigungen für Unternehmen und private Haushalte, die sowohl direkte Finanzhilfen als auch Steuervergünstigungen umfassen.⁴ Als umweltschädlich gelten sie, wenn sie sich negativ auf Klima, Luft, Boden, Wasser, Artenvielfalt oder die menschliche Gesundheit auswirken.²

Die Persistenz dieser Subventionen, trotz wiederholter Forderungen nach ihrem Abbau durch Regierungsorgane wie das UBA und den Bundesrechnungshof², deutet auf eine erhebliche strukturelle Trägheit in der deutschen Fiskalpolitik hin. Politische Begründungen wie die Förderung des Wirtschaftswachstums oder die Unterstützung bestimmter Branchen³ haben eine Pfadabhängigkeit geschaffen, die es politisch erschwert, einmal etablierte Vergünstigungen wieder abzuschaffen. Diese tief in der Wirtschaftsstruktur verankerte Trägheit bildet das Fundament, auf dem der finanzielle Beitrag jedes einzelnen Steuerzahlers zur Förderung des Automobilsektors ruht.

III. Indirekte Subventionen: Wie das allgemeine

Steueraufkommen systematisch das Automobil begünstigt

Der Kern der finanziellen Unterstützung liegt in indirekten Subventionen in Form von Steuererleichterungen. Diese reduzieren die Steuerlast von Autobesitzern und -nutzern, was zu Einnahmeausfällen im Bundeshaushalt führt. Diese Lücke muss durch das allgemeine Steueraufkommen geschlossen werden, das von allen Steuerzahlern – auch denen ohne Auto – finanziert wird.

3.1 Das Dienstwagenprivileg: Eine milliardenschwere Marktintervention

Der Mechanismus des sogenannten Dienstwagenprivilegs basiert auf einer pauschalen Versteuerung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines Firmenwagens. Anstatt den tatsächlichen, oft hohen Wert der Privatnutzung zu versteuern, wird in der Regel nur 1 % des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs monatlich dem zu versteuernden Einkommen hinzugerechnet.⁶ Diese Pauschale liegt häufig deutlich unter dem realen Nutzen und stellt somit eine steuerbegünstigte Form der Vergütung dar.

Die genauen Kosten dieser Subvention sind umstritten, was auf unterschiedliche Berechnungsmethoden zurückzuführen ist. Die Schätzungen reichen von:

- **Mindestens 0,5 Milliarden Euro** pro Jahr (UBA, Stand 2018)³
- **3,5 bis 5,5 Milliarden Euro** pro Jahr (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, FÖS, 2021)⁶
- **6,1 Milliarden Euro** pro Jahr (Gutachten für die Deutsche Umwelthilfe, DUH)⁷
- **13,7 Milliarden Euro** pro Jahr (Studie von Transport & Environment, T&E, 2024)⁹

Die höheren Schätzungen beziehen in der Regel weitere Faktoren wie entgangene Sozialversicherungsbeiträge oder Vorsteuerabzugsmöglichkeiten für Unternehmen mit ein. Eine Reform, die den Pauschalsatz für Verbrenner auf 2 % anheben würde, könnte Mehreinnahmen von schätzungsweise 5,5 Milliarden Euro pro Jahr generieren.⁶

Das Dienstwagenprivileg ist mehr als nur eine Steuererleichterung; es fungiert als das wirksamste industriepolitische Instrument für den deutschen Automobilsektor. Durch die steuerliche Begünstigung wird eine konstante und hohe Nachfrage nach Neufahrzeugen geschaffen. Diese Nachfrage ist überproportional auf teurere, marginstarke Fahrzeuge

deutscher Premiumhersteller ausgerichtet.⁶ Nach zwei bis drei Jahren gelangen diese gut ausgestatteten Fahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt und prägen dessen Struktur und Preisgefüge. Der Staat agiert hier, indem er auf Steuereinnahmen verzichtet, faktisch als größter und verlässlichster Flottenkunde der Automobilindustrie. Er sichert hohe Produktionsvolumina und reduziert das Geschäftsrisiko der Hersteller. Ein Bürger ohne Auto finanziert somit ein System mit, das die Zusammensetzung des nationalen Fahrzeugbestands maßgeblich beeinflusst und dabei Herstellerinteressen über Umwelt- oder Sozialziele stellt. Die Tatsache, dass allein 4 Milliarden Euro der von T&E geschätzten Subvention auf klimaschädliche SUVs entfallen, unterstreicht diesen marktverzerrenden Effekt.⁹

3.2 Das Dieselprivileg: Eine klimapolitisch widersprüchliche Altlast

Der Mechanismus des Dieselprivilegs besteht in einer geringeren Energiesteuer auf Dieselkraftstoff im Vergleich zu Benzin. Obwohl Diesel pro Liter einen höheren Energiegehalt

aufweist und bei der Verbrennung mehr emittiert, wird er steuerlich begünstigt. Diese steuerliche Differenz beträgt etwa 27 Cent pro Liter.¹¹

Die fiskalischen Kosten dieser Subvention sind erheblich und werden vom UBA (Stand 2018) auf **7,1 Milliarden Euro** jährlich beziffert.³ Andere Quellen nennen Summen von über 8 Milliarden Euro.¹⁰ Ursprünglich sollte diese Regelung den gewerblichen Güterverkehr und die Landwirtschaft entlasten.⁷ Sie wurde jedoch von der Automobilindustrie genutzt, um Diesel-Pkw im Massenmarkt zu etablieren, was letztlich zu erheblichen Umweltproblemen und dem "Dieselgate"-Skandal führte.

Der Steuerbeitrag eines Bürgers ohne Auto ist hierbei zweifach. Erstens deckt sein Steueranteil den fiskalischen Ausfall von über 7,1 Milliarden Euro im Bundeshaushalt. Zweitens finanziert er indirekt die Beseitigung der negativen externen Effekte. Der künstlich verbilligte Dieselpreis schafft einen Anreiz für dessen verstärkte Nutzung, was zu einer höheren Belastung der Stadtluft mit gesundheitsschädlichen Stickoxiden (

) und Feinstaub führt. Diese Luftverschmutzung verursacht erhebliche Kosten im öffentlichen Gesundheitssystem, beispielsweise für die Behandlung von Atemwegserkrankungen, die wiederum von der Solidargemeinschaft aller Steuerzahler getragen werden. Die Subvention stellt somit einen direkten Transfer von der Allgemeinheit an Dieselfahrer dar, während sie gleichzeitig indirekte Gesundheits- und Umweltkosten auf dieselbe Allgemeinheit zurückverlagert.

3.3 Die Entfernungspauschale: Ein Anreiz für Zersiedelung und Autonutzung

Die Entfernungspauschale, auch Pendlerpauschale genannt, ermöglicht es Steuerpflichtigen, für jeden Kilometer des einfachen Weges zur Arbeit einen Pauschalbetrag von ihrem zu versteuernden Einkommen abzuziehen. Aktuell beträgt dieser 30 Cent für die ersten 20 Kilometer und 38 Cent für jeden weiteren Kilometer.¹² Obwohl die Pauschale verkehrsmittelunabhängig ist, ist sie für Nutzer von Bus, Bahn oder Fahrrad auf 4.500 Euro pro Jahr gedeckelt, während für Autofahrer keine solche Obergrenze gilt, was eine klare Bevorzugung des Pkw darstellt.¹⁴

Diese Steuervergünstigung kostet den Staat jährlich zwischen **5,0 Milliarden Euro** (UBA, 2018) und **6,0 Milliarden Euro**.³ Die Anhebung der Pauschale für längere Strecken führte zu geschätzten Mehrkosten von 1,36 Milliarden Euro pro Jahr.¹²

Die Pauschale wirkt sozial unausgewogen und ökologisch kontraproduktiv. Sie begünstigt überproportional Besserverdienende, die aufgrund höherer Grenzsteuersätze stärker profitieren und tendenziell längere Strecken mit dem Auto pendeln.¹⁴ Analysen zeigen, dass 84 % des finanziellen Vorteils an die obere Hälfte der Einkommensbezieher fließen.¹² Gleichzeitig schafft sie einen finanziellen Anreiz, weiter vom Arbeitsplatz entfernt zu wohnen, was die Zersiedelung der Landschaft fördert und das Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundenen Emissionen erhöht.

Der Beitrag des Steuerzahlers geht hier über die direkten Steuerausfälle von 5 bis 6 Milliarden Euro hinaus. Indem die Pauschale längere Pendelstrecken subventioniert, steigert sie direkt die Nachfrage nach Straßeninfrastruktur. Dies führt zu mehr Staus, was volkswirtschaftliche Kosten verursacht, und erzeugt politischen Druck für den kostspieligen Neu- und Ausbau von Straßen. Die Kosten für Bau und Instandhaltung dieser Infrastruktur werden aus allgemeinen Steuermitteln finanziert.¹⁷ Der Bürger ohne Auto deckt also nicht nur den direkten Steuerausfall, sondern finanziert auch das stetig wachsende Straßennetz, das notwendig ist, um das durch die Pauschale geförderte Pendlerverhalten zu ermöglichen.

| Subvention / Steuervergünstigung | Jährliche fiskalische Kosten (in Mrd. €) | Mechanismus | Hauptbegünstigte |
|----------------------------------|--|--|--|
| Dienstwagenprivileg | 3,5 – 13,7 | Günstige Pauschalversteuerung der privaten Nutzung von Firmenwagen | Dienstwagennutzer (überwiegend hohes Einkommen), Automobilhersteller |
| Dieselprivileg | 7,1 – 8,0 | Geringere Energiesteuer auf Diesel im Vergleich zu Benzin | Dieselfahrer, Güterverkehr, Automobilhersteller |
| Entfernungspauschale | 5,0 – 6,0 | Pauschaler Abzug der Fahrtkosten vom zu versteuernden Einkommen | Pendler (überwiegend Autofahrer mit hohem Einkommen) |

Quellen: ³

IV. Direkte finanzielle Unterstützung und strategische Investitionen

Neben den indirekten Steuersubventionen gibt es auch direkte staatliche Förderungen, die aus dem Bundeshaushalt finanziert werden. Obwohl ihr jährliches Volumen geringer ist,

stellen sie eine gezielte Allokation von Steuermitteln dar, die sowohl das laufende Geschäft als auch die Transformation der Automobilindustrie unterstützen.

4.1 E-Mobilitäts-Anreize: Umweltbonus und Steuerbefreiungen

Der "Umweltbonus", eine Kaufprämie für Elektrofahrzeuge, kostete den Staat zwischen 2016 und 2023 insgesamt **10,21 Milliarden Euro**, was einem Durchschnitt von 1,25 Milliarden Euro pro Jahr entspricht.¹⁹ Hinzu kamen weitere Vergünstigungen wie die befristete Kfz-Steuerbefreiung für E-Autos, die allein 2024 mit

145 Millionen Euro zu Buche schlug, sowie spezielle Steuererleichterungen für elektrische und hybride Dienstwagen in Höhe von **1,5 Milliarden Euro** im Jahr 2024.¹⁹

Diese Förderprogramme werden oft für ihr "Gießkannenprinzip" kritisiert. Sie gelten als wenig zielgenau und ineffizient, da sie vor allem einkommensstarken Haushalten und Unternehmen zugutekamen, die sich auch ohne Prämie ein Elektroauto hätten leisten können.¹⁹ Der Bundesrechnungshof kritisierte zudem die Gestaltung der Programme und den maßgeblichen Einfluss der Automobilindustrie auf deren Ausgestaltung.²²

4.2 Industriestrategie: F&E-Förderung und Infrastrukturinvestitionen

Die Bundesregierung unterstützt die Transformation der Branche aktiv mit einer Vielzahl von Programmen und Fonds. Dazu gehören der "Zukunftsfoonds Automobilindustrie" mit einem Volumen von **1 Milliarde Euro** zur Förderung von Forschung und Entwicklung²³ sowie umfangreiche Mittel aus dem Corona-Konjunkturpaket. Dieses umfasste

2 Milliarden Euro für Zukunftsinvestitionen der Hersteller und Zulieferer sowie **2,5 Milliarden Euro** für den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Batteriezellforschung.²⁴ Das erklärte Ziel, bis 2030 eine Million öffentliche Ladepunkte zu schaffen, wird durch erhebliche Bundesinvestitionen untermauert.²⁵ Weitere Maßnahmen wie Sonderabschreibungen für E-Fahrzeuge (bis zu 75 % im Anschaffungsjahr) und geplante Körperschaftsteuersenkungen stützen die Finanzen der Unternehmen zusätzlich.²³

Der Staat verfolgt damit eine Doppelstrategie. Einerseits werden die traditionellen Geschäftsmodelle mit Verbrennungsmotoren durch die in Abschnitt III beschriebenen indirekten Subventionen massiv gestützt. Andererseits werden Milliarden an direkten

Subventionen aufgewendet, um der Industrie bei der Abkehr von genau diesen Geschäftsmodellen zu helfen. Dies schafft einen Fehlanreiz (Moral Hazard): Die Industrie hat einen geringeren Anreiz, profitable Verbrennermodelle schnell auslaufen zu lassen, solange deren Verkauf durch staatlich finanzierte Steuererleichterungen künstlich hochgehalten wird. Der Steuerzahler zahlt somit doppelt: einmal, um das alte, umweltschädliche Modell zu erhalten, und ein zweites Mal, um den Übergang zum neuen Modell zu finanzieren. Dies stellt eine höchst ineffiziente Verwendung öffentlicher Mittel dar.

V. Sozioökonomische Analyse: Begründung, Kritik und Konsequenzen

Die massive finanzielle Unterstützung der Automobilindustrie wird mit gewichtigen Argumenten begründet, steht jedoch auch fundamentaler Kritik gegenüber.

5.1 Das ökonomische Argument: Beschäftigung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Die Automobilwirtschaft ist ein Eckpfeiler der deutschen Volkswirtschaft. Im Jahr 2018 waren direkt und indirekt über 2,2 Millionen Menschen in der Branche beschäftigt.²⁶ Mit Ausgaben für Forschung und Entwicklung von 34 Milliarden Euro im Jahr 2017 ist sie ein zentraler Innovationstreiber.²⁶ Subventionen werden daher oft als notwendige Maßnahmen verteidigt, um die globale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, Arbeitsplätze zu erhalten und den strukturellen Wandel zur Elektromobilität zu bewältigen.³ Ziel ist es, Deutschland als führenden Standort für nachhaltige Technologien zu etablieren.²

5.2 Der kritische Gegenpol: Umweltkosten und soziale Ungerechtigkeit

Die Subventionen stehen in direktem Widerspruch zu den Klimazielen Deutschlands. Der Verkehrssektor ist für rund 22 % der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich¹¹ und wird seine Emissionsminderungsziele für 2030 voraussichtlich deutlich verfehlten.¹¹ Ein Abbau

dieser Subventionen könnte nach Schätzungen zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen um rund 100 Millionen Tonnen

-Äquivalente pro Jahr führen.²⁹

Darüber hinaus sind die Subventionen sozial ungerecht. Die finanziellen Vorteile fließen überwiegend an einkommensstarke Haushalte. Bei der Entfernungspauschale gehen 84 % des Nutzens an die obere Einkommenshälfte.¹² Das Dienstwagenprivileg kommt primär gutverdienenden Angestellten und Führungskräften zugute.¹⁰ Eine Studie im Auftrag von Greenpeace kommt zu dem Schluss, dass der Abbau der meisten dieser Subventionen eine progressive Wirkung hätte: Die relative Belastung der Änderung würde stärker auf wohlhabende Haushalte fallen, während die Auswirkungen auf einkommensschwache Haushalte gering und durch gezielte Maßnahmen leicht zu kompensieren wären.³⁰

VI. Die Berechnung der individuellen Last: Ihr jährlicher Beitrag als Steuerzahler

Auf Basis der analysierten Daten lässt sich der jährliche Beitrag jedes Steuerzahlers zur Subventionierung des Automobilsektors berechnen. Die Methodik stützt sich auf die Addition der fiskalischen Kosten der drei größten indirekten Subventionen und deren Umlegung auf die Gesamtzahl der Einkommensteuerpflichtigen.

1. **Summe der Subventionen:** Die Addition der Kosten für Dienstwagenprivileg, Dieselprivileg und Entfernungspauschale ergibt eine jährliche Gesamtsumme. Aufgrund der stark variierenden Schätzungen für das Dienstwagenprivileg wird eine Spanne berechnet.
 - **Untere Schätzung:** 3,5 Mrd. € (Dienstwagen) + 7,1 Mrd. € (Diesel) + 5,0 Mrd. € (Entfernungspauschale) = **15,6 Mrd. €**
 - **Obere Schätzung:** 13,7 Mrd. € (Dienstwagen) + 8,0 Mrd. € (Diesel) + 6,0 Mrd. € (Entfernungspauschale) = **27,7 Mrd. €**

- Für eine konservative, aber realistische Darstellung wird eine konsolidierte Spanne von **16 bis 25 Milliarden Euro** verwendet, die die Unsicherheit bei der Dienstwagenbesteuerung abbildet.
- Anzahl der Steuerzahler:** In Deutschland gibt es rund **46 Millionen** einkommensteuerpflichtige Personen.¹
 - Berechnung pro Kopf:** Die Division der Gesamtsubventionen durch die Anzahl der Steuerzahler ergibt die individuelle jährliche Belastung.
 - Untere Grenze: $16.000.000.000 \text{ €} / 46.000.000 \text{ Steuerzahler}$

348 € pro Jahr

- Obere Grenze: $25.000.000.000 \text{ €} / 46.000.000 \text{ Steuerzahler}$

543 € pro Jahr

| Berechnungsposten | Wert | Quelle |
|---|-----------------------|--|
| Summe der jährlichen Pkw-bezogenen Steuersubventionen (Spanne) | 16 Mrd. € – 25 Mrd. € | Eigene Berechnung basierend auf ³ |
| Anzahl der Einkommensteuerpflichtigen | ca. 46 Millionen | ¹ |

| | | |
|---|---------------|-------------------|
| gen in Deutschland | | |
| Berechnete jährliche Kosten pro Steuerzahler (Spanne) | 348 € – 543 € | Eigene Berechnung |

VII. Fazit und Ausblick: Wege zu einer reformierten Subventionslandschaft

Die Analyse zeigt unmissverständlich, dass jeder Steuerzahler in Deutschland, unabhängig vom eigenen Autobesitz, jährlich mit mehreren hundert Euro ein System von Steuersubventionen finanziert, das primär der Automobilindustrie und den Autonutzern zugutekommt. Diese Unterstützung ist größtenteils indirekt, umweltschädlich, sozial regressiv und führt zu einer inkohärenten Politik, die Klimaziele konterkariert.

Die vorliegenden Studien und Berichte enthalten zahlreiche Vorschläge für eine Reform dieser Subventionslandschaft:

- **Dienstwagenprivileg:** Eine Umstellung von der pauschalen Versteuerung auf ein - oder fahrleistungsbasiertes System wird gefordert. Eine kurzfristige Maßnahme wäre die Anhebung des Pauschalsatzes für Verbrenner auf 2 %.⁶
- **Dieselprivileg:** Ein schrittweiser Abbau durch die Angleichung der Energiesteuer auf Diesel an das Niveau von Benzin wird empfohlen.¹⁰
- **Entfernungspauschale:** Vorschläge reichen von der Umwandlung in ein einkommensunabhängiges "Mobilitätsgeld" bis zur vollständigen Abschaffung zugunsten direkter Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr.¹⁴

Das enorme Volumen dieser Subventionen stellt einen erheblichen Posten öffentlicher Mittel dar. Eine Reform würde nicht nur die Fiskalpolitik mit den Klimazielen in Einklang bringen,

sondern auch jährlich Milliarden von Euro freisetzen. Diese Mittel könnten in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur, wie den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, reinvestiert werden und kämen somit allen Bürgern zugute – insbesondere auch jenen, die sich bewusst gegen ein eigenes Auto entscheiden.⁴

Referenzen

1. Wie viele Menschen in Deutschland zahlen Steuern? - Beatvest, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.beatvest.com/blog/wie-viele-menschen-in-deutschland-zahlen-steuern>
2. Zu umwelt- und klimaschädlichen öffentlichen Leistungen - Deutscher Bundestag, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.bundestag.de/resource/blob/959612/WD-8-032-23-pdf.pdf>
3. Umweltschädliche Subventionen - Wikipedia, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://de.wikipedia.org/wiki/Umweltsch%C3%A4dliche_Subventionen
4. Umweltschädliche Subventionen | UBA-Scrollytelling - Stories, Zugriff am Oktober 2, 2025, <https://stories.umweltbundesamt.de/umweltschaedliche-subventionen>
5. Verständnis des Begriffs der klimaschädlichen Subventionen - Deutscher Bundestag, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.bundestag.de/resource/blob/1013886/WD-5-080-24-WD-4-036-24-pdf.pdf>
6. Das Dienstwagenprivileg - Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://foes.de/publikationen/2023/2023-06_FOES_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf
7. Diesel, Dienstwagen & Co - Wie Verkehrssubventionen Klima und Haushalt belasten, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.deutschlandfunk.de/subventionen-verkehr-klimawandel-diesel-100.html>
8. Bundeswirtschaftsministerium hält heiklen Bericht zu klimaschädlichen Subventionen neun Monate geheim: Deutsche Umwelthilfe erzwingt Freigabe und kritisiert dreiste Falschaussage, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.duh.de/presse/pressemeldungen/pressemeldung/bundeskommunikation/bundeskommunikation-haelt-heiklen-bericht-zu-klimaschaedlichen-subventionen-neun-monate-gehei/>
9. Subventionen für fossil betriebene Dienstwagen kosten Steuerzahlende in Deutschland pro Jahr 13,7 Milliarden Euro - Transport & Environment, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/neue-studie-subventionen-fuer-fossil-betriebene-dienstwagen-kosten-steuerzahlende-in-deutschland-pro-jahr-13-7-milliarden-euro>
10. Klimaschädliche Subventionen stoppen - Deutsche Umwelthilfe e.V., Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.duh.de/informieren/verkehr/fiskalische-massnahmen/>

11. Klimaschutz im Verkehr | Umweltbundesamt, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr>
12. Umweltschädliche Subventionen und Anreize im Koalitionsvertrag - Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://foes.de/publikationen/2025/2025-06-FOES-KOA-Vertrag-Subventionen.pdf>
13. Pendlerpauschale: Ab wie viel km lohnt sie sich? - Jobs Aachener Zeitung, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://jobs.aachener-zeitung.de/themen/arbeitsrecht/pendlerpauschale/>
14. Die Entfernungspauschale – Entlastung an der falschen Stelle - VCD, Zugriff am Oktober 2, 2025, <https://www.vcd.org/artikel/entfernungspauschale>
15. Pro & Contra: Pendlerpauschale erhöhen? - Weser Report, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://weserreport.de/2019/12/bremen-bremen/politik/pro-contra-pendlerpauschale-erhoeohen/>
16. Die Schwachstellen der Pendlerpauschale - Agora Verkehrswende, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/die-schwachstellen-der-pendlerpauschale>
17. Staatliche Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor: Analyse der Datensituation und konzeptionelle Erfordernisse für eine Finan, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz_371_5_58_101_vergleich_verkehrstraeger_bf.pdf
18. Bundeshaushalt 2025: Einnahmen & Ausgaben aufgeschlüsselt - Finanzfluss, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.finanzfluss.de/bundesaushalt-einnahmen-ausgaben/>
19. E-Mobilität auf Erfolgskurs bringen: Instrumente für eine sozial gerechte Antriebswende - NABU, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/250623-nabu-verkehrstudie-e-mobilitaet.pdf>
20. E-Mobilität auf Erfolgskurs bringen - Instrumente für eine sozial gerechte Antriebswende, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf
21. E-Auto-Förderung der Bundesregierung: Nur für Reiche und in der Breite wirkungslos, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/e-auto-foerderung-der-bundesregierung-nur-fuer-reiche-und-in-der-breite-wirkungslos/>
22. Bundesregierung maßgeblich durch Autoindustrie beeinflusst - energiezukunft, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.energiezukunft.eu/wirtschaft/bundesregierung-massgeblich-durch-autoindustrie-beeinflusst>
23. Regierung plant umfassende Unterstützung für die Autoindustrie: Steuererleichterungen, E-Mobilität und Transformation im Fokus - Autohaus Bleicher GmbH, Zugriff am Oktober 2, 2025,

- <https://www.auto-bleicher.de/regierung-plant-umfassende-unterstuetzung-fuer-die-autoindustrie-steuererleichterungen-e-mobilitaet-und-transformation-im-fokus/>
24. Zukunftssichere Automobilbranche - SPD.de, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.spd.de/aktuelles/unser-konjunkturprogramm/automobilbranche>
25. BMW-E - Elektromobilität in Deutschland - Bundeswirtschaftsministerium.de, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Dossier/elektromobilitaet.html>
26. Automobile Wertschöpfung 2030/2050 - Bundeswirtschaftsministerium.de, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/Studien/automobile-wertschoepfung-2030-2050-kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=1
27. BMWK veröffentlicht Maßnahmenpaket zur Erneuerung und Stärkung der Automobilindustrie - Noerr, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.noerr.com/de/insights/bmwk-veroeffentlicht-massnahmenpaket-zur-erneuerung-und-staerkung-der-automobilindustrie>
28. UBA-Bausteine für klimaverträglichen Verkehr, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-bausteine_fuer_einen_klimavertraeglichen_verkehr_2025-03_0.pdf
29. Umweltschädliche Subventionen in Deutschland: Aktualisierte Ausgabe 2021 - Umweltbundesamt, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/tekte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf
30. Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan – Greenpeace, Zugriff am Oktober 2, 2025,
https://www.greenpeace.de/publikationen/studie_klimaschaedliche_subventionen_sozial_gerecht_abbauen_feb_2021.pdf
31. Streichung von Pendlerpauschale und Dieselprivileg. Ist das der Weg aus der Haushaltskrise? - Augsburger Allgemeine, Zugriff am Oktober 2, 2025,
<https://www.augsburger-allgemeine.de/politik/streichung-von-pendlerpauschale-und-dieselprivileg-ist-das-der-weg-aus-der-haushaltskrise-102954072>