

CO2-Preis: Bundesregierung sollte zu Koalitionsvertrag stehen

Berlin, der 28.01.2026: Angesichts des Koalitionsausschusses erinnert der BNW die Bundesregierung an ihr Bekenntnis zum CO2-Preis. Der Koalitionsvertrag spricht vom „System der CO2-Bepreisung als zentralem Baustein“ beim Klimaschutz. Marktwirtschaftlicher Klimaschutz braucht einen CO2-Preis, der fossile Technologie schrittweise verteuert und durch soziale Ausgleichsmaßnahmen ergänzt wird.

„Der CO2-Preis ist das zentrale Klimaschutzinstrument von Schwarz-Rot. So steht es im Koalitionsvertrag und daran messen wir die Bundesregierung. Klimaschutz mit marktwirtschaftlichen Mitteln setzt steigende CO2-Preise voraus. Und es setzt voraus, dass die Bundesregierung die sozialen Voraussetzungen schafft, damit der CO2-Preis seine Lenkungswirkung entfalten kann, ohne Haushalte zu überfordern. Auch dazu hat sich Schwarz-Rot im Koalitionsvertrag bekannt, aber faktisch wenig geliefert. Im Gegenteil: mit den angekündigten Änderungen bei der Wärmepumpenförderung könnte sie Bürger:innen sogar noch stärker in fossile Abhängigkeiten zwingen“ so Prof. Dr. Katharina Reuter, BNW-Geschäftsführerin.

2028 jetzt vorbereiten

Das europäische Emissionshandelssystem besteht seit 2005 und sollte 2027 geplant auf die Bereiche Gebäude und Verkehr (ETS II) ausgeweitet werden. Ein Beschluss der EU-Umweltminister sieht vor, die Einführung der ETS II auf 2028 zu verschieben. Damit stellt sich die Frage, wie Deutschland den nationalen CO2-Preis, der über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) geregelt wird, verfahren will. Für 2026 greift ein Preiskorridor zwischen 55-65€ pro Tonne CO2. Der BNW begrüßt diesen Korridor und sieht einen CO2-Preis von 65€ pro Tonne als Mindestmaß für 2027 an.

„Die aktuelle Debatte um den CO2-Preis ist hausgemacht. Die europäischen Regierungen wollen den ETS II verzögern, weil sie sich sozialpolitisch nicht auf steigende CO2-Preise vorbereitet und keine entsprechende Ausgleichsmaßnahmen entwickelt haben. Die Vorbereitung für 2028 muss jetzt anlaufen – über einen schrittweise steigenden CO2-Preis und ergänzende, sozial-gerechte Ausgleichsmaßnahmen, wie das lange debattierte Klimageld, Sanierungs- und Mobilitätsprämien“ so Reuter weiter.

Fehlender Wille zum sozialen Ausgleich

Die CDU hat sich in ihrem Wahlprogramm 2025 zum Emissionshandel bekannt und ihn als ‘Leitinstrument’ bezeichnet. Die damit einhergehenden Belastungen wollte die Partei ursprünglich über einen Klimabonus sozial ausgleichen – im Koalitionsvertrag ist davon aber keine Spur mehr.

Dabei könnte ein Teil des sozialen Ausgleichs sogar über EU-Mittel finanziert werden. „Zur Abfederung der Auswirkungen des neuen Emissionshandelssystems auf finanziell schwächere Haushalte“ stellt Brüssel bis zu 65 Milliarden zur Verfügung. Voraussetzung ist, dass die Mitgliedsstaaten einen Klima-Sozialplan vorlegen. Er soll Maßnahmen für weniger Energie- und Mobilitätsarmut im Land aufzeigen. Die ursprüngliche Frist im Juni 2025 hat die Bundesregierung verpasst. Auch ein halbes Jahr nach Fristende hat die Bundesregierung keinen Fahrplan zur Bekämpfung der Mobilitäts- und Energiearmut skizziert.

Legitimationsproblem ohne sozialen Ausgleich

Dass ein steigender CO2-Preis allein keine soziale Klimapolitik ist, zeigt eine Studie des paritätischen Wohlfahrtsverbands und dem Öko-Institut. Laut der Studie müsste der CO2-Preis auf 524€ pro Tonne CO2 steigen, um eine ähnliche Klimaschutzwirkung wie das bisherige Gebäudeenergiegesetz zu

entfalten. Dieser Preis ist sozial nicht hinnehmbar. Damit der CO₂-Preis wirken kann, müssen klimafreundliche Alternativen für alle ökonomisch erreichbar sein.

Der BNW schlägt zur Vorbereitung des ETS II daher vor, ein sozial-gestaffeltes Klimageld einzuführen sowie die bestehende 65%-Erneuerbare-Regelung im Heizungsbereich beizubehalten. Neben Förderprogrammen im Gebäudebereich muss auch Mobilität stärker sozial gewichtet werden. Mit dem Deutschlandticket steht ein etablierter Baustein klimafreundlicher Mobilität bereit, der stärker gefördert und durch entsprechende Investitionen in die Schienen, Rad- und Fußegeinfrastruktur zu ergänzen ist. Auch die E-Auto Förderung sollte so fortgesetzt werden, dass Mitnahmeeffekte reduziert werden und der Kauf reiner E-Autos (BEV) bessergestellt wird. Plug-In Hybride [stoßen Studien zu Folge](#) in der Praxis beinahe fünf Mal mehr CO₂ aus, als im Labor ermittelt und leisten damit keinen nennenswerten Beitrag für den Klima- und Umweltschutz.

Deutschland auf dem Sonderweg

„Deutschland geht keinen Sonderweg, wenn es in E-Autos und Wärmepumpen investiert. Es geht einen Sonderweg, wenn es an Verbrenner und Gasheizung festhält: Spanien will bis [2035 seine Automobilproduktion auf 95% E-Autos umstellen; 63% der norwegischen Haushalte heizen mit Wärmepumpe](#). Wir lösen die Probleme unserer Industrie nicht, indem wir die Augen verschließen. Wir lösen sie, indem wir den Technologiewandel begleiten und den Bürger:innen helfen, von neuen Technologien zu profitieren. Mehr Effizienz zahlt sich aus – für den Geldbeutel, für das Klima, für den Standort“ so Prof. Dr. Katharina Reuter abschließend.

Pressekontakt:

Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V.

Joscha Frost

Pressereferent

presse@bnw-bundesverband.de

Tel.: +49 1525 673 54 66

Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V.

Der Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V. (BNW) bringt die Stimme der progressiven Unternehmen direkt ins politische Berlin. Seit der Gründung 1992 setzt sich der BNW e.V. als unabhängiger Unternehmensverband für Umwelt-, Klimaschutz und soziale Nachhaltigkeitsaspekte ein. Mit seinen 700 Mitgliedsunternehmen steht der Verband für mehr als 200.000 Arbeitsplätze; Großunternehmen sowie Mittelstand sind in dem branchenübergreifenden Netzwerk genauso vertreten wie Cleantech-Startups und Social-Entrepreneurs.

<https://www.bnw-bundesverband.de/>