

Zur Entwicklung des CO₂-Preises für fossile Brennstoffe in den Sektoren Gebäude und Verkehr

September 2025

Seit 2021 wird in Deutschland ein CO₂-Preis für fossile Heizenergie und Kraftstoffe erhoben, der seither in mehreren Schritten angehoben wurde. Der CO₂-Preis ist durch die Brennstoffhändler zu entrichten und verteuert die Heiz- und Benzinkosten für Endverbraucher. Ziel ist, Klimaschutzinvestitionen zu begünstigen und so die Treibhausgas-Emissionen zu senken.

Ab dem Jahr 2027 sind die CO₂-Preise nicht mehr jährlich festgelegt, sondern sie werden auf Basis des Handels mit Emissionsrechten ermittelt. Über die Höhe und Entwicklung des CO₂-Preises in den kommenden Jahren lassen sich daher aktuell keine definitiven Angaben machen, sondern es lassen sich lediglich Preiskorridore für den CO₂-Preis abschätzen.

Im Folgenden werden die aktuell diskutierten Preiserwartungen für die Jahre ab 2027 zusammengetragen und einige Merkmale des Emissionshandelssystems erläutert. Außerdem wird eine für den kirchlichen Kontext relevante Einordnung in die allgemeine Preis- und Kostenentwicklung in den Sektoren Gebäude und Mobilität vorgenommen.

Wie hoch ist der CO₂-Preis aktuell?

Im Jahr 2025 beträgt der CO₂-Preis 55 Euro/t CO_{2e}. Für das Jahr 2026 ist ein Korridor von 55 bis 65 Euro gesetzlich festgelegt¹. Der Preis ist seit Einführung des CO₂-Preises in Deutschland im Jahr 2021 von 25 Euro/t CO_{2e} schrittweise angehoben worden (vgl. Tabelle).

Tabelle: Höhe des gesetzlich festgelegten CO₂-Preises für fossile Brennstoffe in den Sektoren Verkehr und Gebäude in Deutschland

CO ₂ -Preis	Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 ff
	EUR/t	25	30	30	45	55	55-65	offen

¹ Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG (2019 (2025)).

Wie viel zahlen Endverbraucher für den CO₂-Preis?

Für das Heizen mit Erdgas oder Heizöl zahlen Endverbraucher im Jahr 2025 einen CO₂-Preis von 1,2 Cent pro kWh Erdgas und 17,5 Cent pro Liter Heizöl.² Um Mieter zu entlasten, die selbst keinen Einfluss auf Dämmstandard und Heizungsart ihrer Wohnung nehmen können, muss ein Teil des CO₂-Preises vom Vermieter übernommen werden. Dies gilt auch für Dienstwohnungen. Wie sich die Preise und Kostenübernahmeregelung für einzelne Gebäude in der Nordkirche auswirken, hängt von der energetischen Qualität des Gebäudes ab. Beispiele und Details erläutert die „[Kurzinfo CO₂ Preis 2025](#)“.

Benzin oder Diesel ist 2025 rund 16 bis 17 Cent pro Liter teurer³. Bei einer Jahresfahrleistung von 10.000 km summieren sich die Zahlungen für den CO₂-Preis für Benzin- und Diesel-Fahrzeuge im Jahr 2025 auf 120 bis 130 Euro⁴.

Marktbasierter CO₂-Preis ab 2027

Ab 2027 soll der für Endverbraucher geltende CO₂-Preis in Deutschland auf Grundlage der Preisbildung auf dem nationalen Emissionshandelsmarkt ermittelt werden. Emissionszertifikate werden dann durch die Deutsche Emissionshandelsstelle versteigert und können anschließend gehandelt werden. Die Brennstoffhändler müssen für alle an Endverbraucher veräußerten fossilen Brennstoffe und Kraftstoffe die entsprechende Menge Zertifikate erwerben und nachweisen. **Der für Endkunden geltende CO₂-Preis für Heizbrennstoffe und Kraftstoffe ist ein hoheitlich ermittelter Durchschnittspreis aus der Versteigerung der Emissionszertifikate.** Rechtliche Grundlage für diesen nationalen Emissionshandel ist das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG).⁵

Mittelfristiges Ziel ist, dieses nationale System schrittweise in den neuen Emissionshandelsmarkt der EU für Gebäude, Verkehr und kleine Industrieanlagen (EU-ETS 2) zu integrieren.⁶ Der Zeitplan und die Ausgestaltung des EU-ETS 2 ist aktuell noch nicht abschließend geregelt. Und auch für die nationale Versteigerung und die Preisbildungs-

² Bei einem Jahresverbrauch von 20.000 kWh (Standardverbrauch eines Einfamilienhauses) summiert sich der CO₂ Preis bei einer Gas- oder Ölheizung im Jahr 2025 auf 230 bzw. 290 Euro pro Jahr.

³ Es wird ein Anstieg um 2,4 Cent/Liter für Benzin und um 2,7 Cent/Liter für Diesel (jeweils ohne Mehrwertsteuer) angenommen. Der Einfachheit halber wurde ein gerundeter Brutto-Preis von 3 Cent/Liter angenommen, vgl. Agora Energiewende und Agora Verkehrswende (2023; S. 12).

⁴ Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr liegt der durchschnittliche Verbrauch von Pkws in Deutschland bei 7,4 Liter auf 100 Kilometer. BMDV (2024; S. 309). Demnach berechnet sich der angegebene Preis wie folgt: Verbrauch in Liter je Kilometer (7,4 / 100) * Jahresfahrleistung (10.000km) * CO₂-Preis je Liter (0,16 bzw. 0,17 Euro).

⁵ Die Einführung des Emissionshandels in Deutschland beginnt bereits im Jahr 2026. Ab diesem Jahr werden die Emissionszertifikate an die Brennstoffhändler versteigert, allerdings innerhalb eines festgelegten Preiskorridors zwischen 55 und 65 Euro/Tonne CO_{2e}. Vgl. Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen: Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG (2019 (2025)).

⁶ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (2024; S. 10).

mechanismen für den CO₂-Preis sind durch die amtierende Bundesregierung vor dem Handelsbeginn 2026 die Ausführungsdetails noch festzulegen.⁷

So funktioniert der Emissionshandelsmarkt für Brennstoffe

Jedes Jahr wird eine staatlich festgelegte Menge Emissionszertifikate – und damit eine festgelegte Gesamtmenge THG-Emissionen – an die Brennstoffhändler versteigert. Jedes Emissionszertifikat berechtigt zum Ausstoß einer festgelegten Menge Treibhausgase (THG). Soweit zuvor erworbene Zertifikate nicht benötigt werden, können diese an andere Brennstoffhändler weiterveräußert werden.

Die Menge der jährlich versteigerten Zertifikate wird kontinuierlich reduziert (nach dem europäischen Klimagesetz um rund 5% pro Jahr), so dass die insgesamt emittierte Menge THG jedes Jahr sinkt. Bis 2030 sollen so entsprechend den Verpflichtungen im Rahmen des European Green Deal (und der Effort Sharing Regulation⁸) im Vergleich zu 2005 40 Prozent der Emissionen der EU aus den genannten Sektoren reduziert werden. Bis 2050 soll THG-Neutralität erreicht sein.

Je nach Angebot und Nachfrage sinkt oder steigt der Preis für die Emissionszertifikate. Sinken die europäischen Emissionen in den betreffenden Sektoren entsprechend den Reduktionspfaden der europäischen Klimaschutzziele, so sind niedrige Handelspreise zu erwarten. Hinken die THG-Reduktionen hinterher, werden zusätzliche Zertifikate benötigt und die Handelspreise steigen.

Das zugrundeliegende Prinzip des Emissionshandels des EU-ETS 2 setzt auf die regelnde Kraft des Marktes:

- Die über den Emissionshandelsmarkt gebildeten Preissignale setzen, insbesondere wenn die Preise steigen, Anreize für Investitionen in klimafreundliche Alternativen und energiebewusstes Verbrauchsverhalten durch Endverbraucher.
- Auch Regierungen der EU-Mitgliedstaaten können (und sollen) durch den erwarteten Preisanstieg motiviert werden, Klimaschutzprogramme zur Förderung von Investitionen zu beschließen, um so die nationalen Reduktionsziele zu erreichen und Strafzahlungen im Rahmen der EU-Lastenteilungsverordnung zu vermeiden.⁹

Auch wenn der beschriebene Marktmechanismus als Anreiz für Klimaschutzinvestitionen genutzt werden soll, **besteht gleichzeitig auf politischer Ebene die Sorge, dass Teile der Bevölkerung und auch des Mittelstands durch stark steigende CO₂-Preis**

⁷ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (2024; S. 6).

⁸ Diese ist festgelegt in der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842.

⁹ Nach der **Verordnung 2018/842 (Lastenteilungsverordnung) der EU** (*Effort Sharing Regulation* ESR), auch **EU-Klimaschutzverordnung** sind für alle Mitgliedstaaten verbindliche Reduktionsziele bis zum Jahr 2030 für die einzelnen, dem Emissionshandel unterliegenden Sektoren festgelegt: Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, sonstige Industrie. Vgl. auch Öko-Institut (2025).

Zahlungen übermäßig belastet werden könnten.¹⁰ Außerdem können sich Entwicklungen, die nicht direkt durch die Marktteilnehmenden beeinflusst werden können, stark auf die Preisbildung auswirken. Das sind z.B. die Ausbauraten und Preisentwicklung für erneuerbare Energien und klimafreundliche Technologien oder das allgemeine Zinsniveau.¹¹

Deshalb wurden bereits einige Sonderregelungen für den Emissionshandel EU-ETS 2 festgeschrieben. **Um starke Preisanstiege zu verhindern und Preisschwankungen während der Markteinführung zu begrenzen, stehen der Marktregulierungsbehörde einige Instrumente zur Verfügung, die den Handel flankieren:**

- Das „Frontloading“ sieht vor, in den ersten drei Jahren eine zusätzliche Menge Zertifikate vorab auf den Markt zu bringen;
- aus der „Marktstabilitätsreserve“ können zusätzliche Zertifikate angeboten werden, wenn der Preis auf dem ETS 2 zwei Monate hintereinander oberhalb der Marke von 45 Euro pro Tonne CO₂ liegt;
- „im Falle außergewöhnlich hoher Energiepreise“¹² ist eine Verschiebung des Starts von 2027 auf das Jahr 2028 möglich;
- außerdem sind mit dem EU Klimasozialfonds Maßnahmen skizziert, die durch die Nationalstaaten zur Entlastung von vulnerablen Bevölkerungsgruppen oder Wirtschaftszweigen ergriffen werden können (z.B. das Klimageld).

Ziel all dieser Mechanismen ist es, den möglichen Preisanstieg für vulnerable Haushalte und Wirtschaftszweige und für wirtschaftlich schwächere Mitgliedsländer abzufedern und so die gesellschaftliche Akzeptanz für den CO₂-Preis zu gewährleisten.

Welcher CO₂-Preis wird in der Literatur für die Jahre ab 2027 erwartet?

Die zukünftige Entwicklung des CO₂-Preises ist Gegenstand verschiedenster fachlicher Expertisen und Studien. Je nach Szenario und Quelle unterscheiden sich die erwarteten Preise stark.¹³ Insbesondere zu Beginn der Einführung des EU-ETS 2 sind die sich am Markt bildenden Preise schwer zu prognostizieren. Die oben beschriebenen flankierenden Maßnahmen werden aber sehr wahrscheinlich den Preis zu Beginn des Handels –

¹⁰ Der Fachrat Energieunabhängigkeit spricht in diesem Zusammenhang von einem Dilemma der Politik. Die gewünschte Lenkungswirkung hoher Preise provoziert möglicherweise einen Preisschock und soziale Schieflagen, denen letztlich nur durch preissenkende Maßnahmen begegnet werden kann. Dies untergräbt die Wirksamkeit der Marktmechanismen und von derartigen Handelssystemen. Zit.n. Wissenschaftliche Dienst des Bundestages (2024), S. 16.

¹¹ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (2024).

¹² Art. 30k der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (2003; S. 102).

¹³ Vgl. die Zusammenstellung der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages (2024) dazu.

also in den Jahren ab 2027 bis 2029 – erfolgreich begrenzen und auf einem Niveau um die 50 Euro je Tonne CO₂ halten.

Dies könnte sich ab etwa dem Jahr 2030 ändern. Für das Jahr 2030 werden je nach Szenario Preise zwischen 60 und 380 Euro je Tonne CO₂ erwartet. Szenarien, die ihre Annahmen auf die bisherigen Handelsaktivitäten über den EU-ETS 1 stützen, kommen zu einem Preis zwischen 100 und 150 Euro je Tonne CO₂ für das Jahr 2030. Die EU-Kommission erwartet einen CO₂-Preis zwischen 40-80 Euro.¹⁴

Ein wichtiger Faktor für die Preisbildung am Markt wird sein, wie die begleitenden klimapolitischen Programme ausgestaltet werden und inwieweit Investitionen in Effizienzmaßnahmen durch staatliche Zuschüsse unterstützt werden. Gelingt z.B. der kontinuierliche Wechsel zur E-Mobilität und der Ausbau des ÖPNV, werden weiterhin und zunehmend gas- und ölbasierte Heizungsanlagen stillgelegt und werden in der Summe der Aktivitäten die Minderungsziele der EU für THG-Emissionen im Gebäude und Verkehrssektor eingehalten, ist ein eher niedriges Preisniveau zu erwarten. Da auf Deutschland allein 25 Prozent der Emissionen in den betroffenen Sektoren entfallen, werden die Einsparerfolge in Deutschland auch wesentlich auf die Preisbildung auf dem europäischen Markt einwirken.

Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass auch für die Jahre ab 2030 politische Maßnahmen zur Preisdämpfung und -Stabilisierung gefunden werden, um gesellschaftliche Verwerfungen oder populistische Wendungen der öffentlichen Meinungsbildung zum Thema CO₂-Preis zu vermeiden.

Politisch wird bereits über eine Verschiebung der Einführung des EU-ETS 2 diskutiert, da einige EU-Mitgliedsstaaten ihre Unternehmen noch nicht bereit sehen und auch einen Wettbewerbsnachteil im internationalen Vergleich befürchten. Eine Verschiebung auf 2028 ist eine gesetzlich bereits vorgesehene Option. Weitere Möglichkeiten werden zurzeit diskutiert.

Fazit

Aus heutiger Sicht ist eine Entwicklung der Diskussionen inkl. möglicher Anpassungen des Marktdesigns für den EU-Emissionshandel nicht absehbar! Gleiches gilt für die Regelungen, die entsprechend für die Weiterentwicklung des nationalen Emissionshandels gemäß BEHG getroffen werden. Aus politischen Gründen ist es nicht unwahrscheinlich, dass Maßnahmen zur Preisbegrenzung ergriffen werden und die in der Literatur genannten oberen Preissegmente also nicht erreicht werden.

¹⁴ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (2024; S. 14-18).

Aus der Perspektive von Endverbrauchern und auch von kirchlichen Verbrauchern ist jedoch deutlich, dass Energieeffizienz und der Umstieg auf Erneuerbare Energie in den Bereichen Gebäude und Mobilität die Abhängigkeit von Preisschwankungen für Energie insgesamt reduziert. **Je weniger fossile Energie, aber auch Energie aus erneuerbaren Energieträgern, verbraucht wird, desto geringer ist die Anfälligkeit für Preiserhöhungen und Preisschwankungen. Frühzeitiges Handeln lohnt sich.** Zu bedenken ist außerdem, dass kirchliche Träger anders als Haushalte und KMU nicht zu den klassischen Empfängergruppen von flankierenden Maßnahmen gehören und daher bei hohen CO₂-Preisen keine Ausgleichszahlungen erwartet werden können.

Literaturverzeichnis

Agora Energiewende und Agora Verkehrswende. (2023). *Der CO₂-Preis für Gebäude und Verkehr. Ein Konzept für den Übergang vom nationalen zum EU-Emissionshandel.*

BMDV - Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2024). *Verkehr in Zahlen 2024/2025.*

Brennstoffemissionshandelsgesetz - BEHG. (2019 (2025)). *Bundesamt für Justiz.* Von <https://www.gesetze-im-internet.de/behg/BJNR272800019.html> abgerufen

Öko-Institut. (2025). *Die EU-Klimaschutzverordnung und ihre Bedeutung für Deutschland, Policy Brief, 10.6.2025, Sabine Gores und Jakob Graichen.*

RICHTLINIE 2003/87/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES. (13. Oktober 2003). Von <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0087-20240301> abgerufen

Umwelt- und Klimaschutzbüro der Nordkirche. (2025). Von https://nordkirche-klimaportal.de/media/gebaeude/pdf/Kurzinfo_CO2_Preis_2025.pdf abgerufen

Wissenschaftliche Dienste des Bundestages. (11. September 2024). *Mögliche Auswirkungen des geplanten EU-ETS 2 auf den CO₂-Preis. WD 5 - 3000 - 105/24.* Von <https://www.bundestag.de/resource/blob/1025892/9e8726d3d401071e1f1c70267f040bf3/WD-5-105-24-pdf.pdf> abgerufen