



WWF Stellungnahme

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG)

Berlin, Juli 2026

Zusammenfassung

Der WWF bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes der Bundesregierung und lehnt gleichzeitig die im Referentenentwurf vorgesehene Fortführung des Preiskorridors von 55 bis 65 Euro je Tonne CO₂ für das Jahr 2027 ab. Mit der Änderung soll der nationale CO₂-Preis entgegen der bisherigen gesetzlichen Regelung nicht an das Preisniveau des EU-Emissionshandels (EU-ETS 1) angepasst werden, sondern auf dem Niveau des Jahres 2026 verbleiben. Zur Begründung verweist die Bundesregierung auf die angestrebte Stabilisierung der Energiekosten für Bürger:innen und Unternehmen.

Aus Sicht des WWF schwächt die geplante Änderung jedoch die Wirksamkeit des nationalen Emissionshandels als zentrales Klimaschutzinstrument in den Bereichen Wärme und Verkehr. Die Wirksamkeit des Instruments hängt auch davon ab, dass Investierende mit künftig steigenden CO₂-Preisen rechnen. Nur so entsteht die langfristige Lenkungswirkung für Investitionen und Märkte. Gleichzeitig drohen erhebliche Einnahmeausfälle im Klima- und Transformationsfonds (KTF), wodurch die Finanzierung von Investitionen in klimafreundliche Alternativen erschwert wird.

Bewertung des Gesetzentwurfs

1. Das Einfrieren des CO₂-Preises untergräbt die Klimaschutzwirkung des BEHG

Der nationale CO₂-Preis soll Investitions- und Konsumententscheidungen in Richtung klimafreundlicher Alternativen lenken. Dieser Lenkungseffekt setzt voraus, dass fossile Energieträger schrittweise teurer werden und dadurch Investitionen in emissionsarme Technologien wirtschaftlich attraktiver werden.

Der Referentenentwurf sieht hingegen vor, den bereits für 2026 geltenden Preiskorridor von 55 bis 65 Euro/t CO₂ unverändert auch für 2027 fortzuführen. Damit wird bewusst von der bislang im BEHG vorgesehenen Regelung abgewichen, wonach sich der Preis im Falle einer Verschiebung des ETS 2 am durchschnittlichen Marktpreis des EU-ETS 1 orientieren sollte.

Dies sendet ein problematisches Signal an Unternehmen und private Haushalte und schwächt das Vertrauen in die Verlässlichkeit klimapolitischer Rahmenbedingungen. Investitionsentscheidungen – etwa für Wärmepumpen, energetische Sanierungen oder klimafreundliche Mobilität – benötigen verlässliche Erwartungen über künftig steigende Kosten fossiler Energieträger. Ein politisch motiviertes Einfrieren des Preises schwächt diese Planungssicherheit und gefährdet die Glaubwürdigkeit der CO₂-Bepreisung als zentrales Klimaschutzinstrument.



2. Das Einfrieren des CO₂-Preises verzögert die für den Klimaschutz notwendige Elektrifizierung

Der CO₂-Preis wirkt konkret auf das Verhältnis zwischen dem Preis von Strom und dem Preis fossiler Energieträger ein. Dieses Preisverhältnis ist eine entscheidende ökonomische Stellgröße – etwa für den Umstieg auf Wärmepumpen und Elektrofahrzeuge: Wenn Strom im laufenden Betrieb günstiger wird als die fossile Alternative, wird die Elektrifizierung von Wärme, Industrie und Verkehr auch jenseits befristeter Förderprogramme dauerhaft wirtschaftlich tragfähig.

Der CO₂-Preis auf fossile Energieträger ist einer der zentralen Hebel, um dieses Preisverhältnis zu beeinflussen. Deutschland liegt bei der Elektrifizierung von Wärme, Industrie und Verkehr bereits heute deutlich hinter den für die Erreichung der Klimaziele erforderlichen Pfaden zurück. Seit Jahren stagniert der Anteil der Elektrizität am Endenergieverbrauch bei etwas über 20 Prozent. Das reicht nicht aus, um die erforderlichen Dekarbonisierungspfade zu erreichen.

Das Einfrieren des CO₂-Preises sendet somit vor dem Hintergrund weiterhin hoher Preis- und Versorgungsrisiken fossiler Energieträger ein Signal der Unverbindlichkeit, das Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen untergräbt und Attentismus begünstigt. Ein klarer Preispfad wäre hingegen dringend notwendig, damit die Elektrifizierung voranschreitet und sich Unternehmen und Haushalte endlich unabhängiger von teuren, risikoreichen fossilen Energieimporten machen können. Letztlich führt ein klarer Elektrifizierungspfad auch zu mehr Kosteneffizienz bei der Energiewende. Entsprechend sind konträr wirkende Maßnahmen, wie das Einfrieren des CO₂-Preises, als nicht zielführend zu bewerten.

3. Es droht eine erhebliche Finanzierungslücke im Klima- und Transformationsfonds

Besonders kritisch ist, dass die Bundesregierung die finanziellen Folgen der Entscheidung unterschätzt. Zwar weist der Gesetzentwurf auf veränderte Erlöserwartungen hin, quantifiziert die daraus resultierenden Mindereinnahmen jedoch nicht. Zugleich zeigt der Bundesfinanzplan, dass die Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz die wichtigste Einnahmequelle des Klima- und Transformationsfonds darstellen. Allein für das Jahr 2027 waren gemäß Finanzplanung Einnahmen von über 21 Mrd. Euro aus dem BEHG vorgesehen.

Eine aktuelle Analyse des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS 2026) kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Beibehaltung des niedrigen Preiskorridors im Jahr 2027 eine Finanzierungslücke von rund **4 Milliarden Euro** entstehen könnte. Diese Mittel waren bislang fest für die Finanzierung zentraler Transformations- und Klimaschutzmaßnahmen eingeplant.

Damit entsteht ein doppelter negativer Effekt:

- Fossile Energieträger bleiben günstiger und setzen schwächere Anreize zur Emissionsminderung.
- Gleichzeitig sinken die finanziellen Spielräume für die Förderung klimafreundlicher Alternativen, weil die entsprechenden Einnahmen im KTF fehlen.

4. Weniger KTF-Mittel bedeuten weniger Klimaschutzinvestitionen

Aus dem Klima- und Transformationsfonds werden zentrale Investitionsprogramme zur Erreichung der deutschen Klimaziele finanziert. Dazu zählen insbesondere:

- die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), darunter
 - die Förderung von Wärmepumpen,



- die energetische Gebäudesanierung,
- der Ausbau von Wärmenetzen,
- die Förderung der Elektromobilität,
- der Ausbau von Ladeinfrastruktur,
- die Dekarbonisierung des Verkehrssektors sowie
- das Aktionsprogramm natürlicher Klimaschutz.

Bereits heute stehen verschiedene Programme unter erheblichem finanziellem Druck. Eine zusätzliche Lücke von 4 Mrd. Euro würde den Konsolidierungsdruck weiter erhöhen und Kürzungen bei weiteren Klimaschutzmaßnahmen wahrscheinlicher machen.

Der WWF bewertet dies besonders kritisch, da öffentliche Förderung in vielen Bereichen nach wie vor erforderlich ist, um bestehende Wirtschaftlichkeitslücken bei klimafreundlichen Technologien zu schließen. Gerade im Gebäudesektor hängen Investitionsentscheidungen privater Haushalte häufig maßgeblich von den verfügbaren Förderungen ab.

5. Klimaschutzförderung löst erhebliche private Investitionen aus

Anhand der verfügbaren Daten zur Bundesförderung für effiziente Gebäude wird deutlich, wie hoch die Hebelwirkung öffentlicher Investitionen in diesem Bereich ist.

Demnach wurden im Förderjahr 2024 durch 4,6 Mrd. Euro Bundesmittel Investitionen von rund 18,2 Mrd. Euro angestoßen. Im Bereich der Wärmepumpenförderung wurden durch knapp 2,3 Mrd. Euro Fördermittel Investitionen von rund 6,5 Mrd. Euro ausgelöst.

Überträgt man diese Erfahrungen auf eine KTF-Lücke von 4 Mrd. Euro, könnten Investitionen von **mehr als 15 Mrd. Euro** ausbleiben. Damit würde die geplante Gesetzesänderung nicht nur die Klimapolitik schwächen, sondern auch wichtige Zukunftsinvestitionen in den Wirtschaftsstandort Deutschland verhindern. (FÖS 2026)

Vor dem Hintergrund der aktuell schwachen Investitionstätigkeit ist dies auch ordnungs- und wirtschaftspolitisch das falsche Signal.

6. Höhere Emissionen verursachen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden

Die Finanzierungslücke hat nicht nur Folgen für Investitionen, sondern auch für die Emissionsentwicklung.

Das FÖS (2026) zeigt exemplarisch am Beispiel der Wärmepumpenförderung, dass Förderkürzungen in der Größenordnung von 4 Mrd. Euro über die Lebensdauer der Maßnahmen zu bis zu **41 Millionen Tonnen zusätzlichen CO₂-Emissionen** führen können.

Die daraus resultierenden Klimaschadenskosten sind erheblich. Auf Basis der aktuellen Kostensätze des Umweltbundesamtes ergeben sich Folgekosten in einer Größenordnung von **12 bis 39 Milliarden Euro**. Die gesellschaftlichen Schäden übersteigen damit die kurzfristigen fiskalischen Entlastungseffekte um ein Vielfaches.

Der Gesetzentwurf berücksichtigt diese langfristigen volkswirtschaftlichen Kosten nicht ausreichend.

Sollte - wie zuletzt bekannt wurde - das Fördervolumen der BEG in den kommenden Jahren reduziert werden, um die geringeren BEHG-Einnahmen teilweise zu kompensieren, entstünde für den Klimaschutz eine klassische Lose-Lose-Situation.



Denn sowohl die marktliche Lenkungswirkung der CO₂-Bepreisung als auch die Anreize für wirksame Klimaschutzinvestitionen würden geschwächt.

Schlussfolgerungen

Der WWF Deutschland fordert die Bundesregierung auf, von der geplanten Verlängerung des Preiskorridors für das Jahr 2027 Abstand zu nehmen.

Stattdessen sollte die bisher geltende Regelung beibehalten werden, wonach sich der nationale CO₂-Preis im Jahr 2027 am Preisniveau des EU-ETS 1 orientieren sollte und damit weiterhin an einen bestehenden europäischen CO₂-Markt gekoppelt bliebe. Dies würde:

- die Investitionssicherheit für Unternehmen und private Haushalte stärken,
- die Finanzierung des Klima- und Transformationsfonds sichern,
- zusätzliche private Investitionen mobilisieren,
- die Erreichung der deutschen Klimaschutzziele unterstützen und
- langfristige volkswirtschaftliche Klimaschäden vermeiden.

Gerade in der Übergangsphase zum ETS 2 ist ein verlässlicher und planbarer CO₂-Preispfad von zentraler Bedeutung. Dazu gehört aus Sicht des WWF auch die Einführung eines nationalen CO₂-Mindestpreises (vgl. [WWF Stellungnahme zur BEHV](#)). Die vorgeschlagene Gesetzesänderung schwächt hingegen sowohl die ökologische Lenkungswirkung der CO₂-Bepreisung als auch die finanzielle Grundlage zentraler Klimaschutz- und Transformationsprogramme und sollte daher im weiteren Gesetzgebungsverfahren entsprechend überarbeitet werden.

Quellen:

- Referentenentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes vom 02.07.2026
- FÖS Policy Brief „Eingefrorener CO₂-Preis 2027 – gebremster Klimaschutz, entgangene Milliarden“ (Juli 2026),
[https://foes.de/publikationen/2026/2026-07-FOES-Policy-Brief-Eingefrorener-CO₂-Preis-2027.pdf](https://foes.de/publikationen/2026/2026-07-FOES-Policy-Brief-Eingefrorener-CO2-Preis-2027.pdf)
- WWF-Stellungnahme zum Entwurf der zweiten Verordnung zur Änderung der BEHV (Juli 2025),
https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Glaeserne_Gesetze/21_LP/behv_2_aend_vo/Stellungnahmen/Verbaende/behv_2_aend_vo_stn_wwf_bf.pdf



Impressum

Wir sind mit der Veröffentlichung auf der Website des BMWs einverstanden.

© WWF Deutschland

Lobbyregister-Nr.: R001579

Kontakt: WWF Deutschland

