Presse

Forum
für Zukunftsenergien

Nr. 26/3 vom 02.03.2026

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Die Zukunft des Emissionshandels im Verkehrsbereich: Wie weiter mit dem BEHG ohne ETS2?

Berlin, 25. Februar 2026 – Anlässlich der Verschiebung des EU-ETS 2 auf das Jahr 2028 diskutierte das Forum für Zukunftsenergien im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ über die Zukunft des Emissionshandels in Deutschland. Gemeinsam mit Vertretern der Europäischen Kommission sowie der Wissenschaft und der Wirtschaft wurde beleuchtet, wie ein Emissionshandel im Verkehrsbereich zukünftig tragfähig, wettbewerbsfähig und sozial ausgewogen ausgestaltet werden kann – insbesondere unter der Prämisse, wie ein „Plan B“ für das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) aussehen müsste, sollte das europäische System durch politische Widerstände weiter verzögert werden oder ganz scheitern.

Tobias Maaßen, Political Advisor bei der Europäischen Kommission, betonte, dass der Emissionshandel in Europa ein bewährtes System sei – nicht nur für den Erfolg des Klimaschutzes, sondern auch für die klimaneutrale Transformation der europäischen Volkswirtschaften. Seit 2005 habe der Emissionshandel über 260 Milliarden Euro erwirtschaftet. Der EU-ETS2 richte sich zwar u.a. an die Inverkehrbringer fossiler Brennstoffe, was die CO_2-Preise für die Bevölkerung spürbarer mache. Zur Abfederung dieser Lasten und zur Förderung der Teilhabe an der grünen Transformation sei jedoch der Klimasozialfonds eingerichtet worden. In diesem Zusammenhang stellte Maaßen klar, dass der EU-ETS2 als Ganzes nicht verschoben wurde, lediglich das Auktionssystem und der verpflichtende Handel seien für ein Jahr ausgesetzt worden. Die EU-Kommission habe Reformvorschläge erarbeitet, um zur Einführung des EU-ETS2 eine Preisstabilisierung zu ermöglichen. Kernpunkte seien die Verlängerung der Zertifikatsgültigkeit über 2030 hinaus sowie feinere Marktmechanismen für eine präzisere Steuerung bei unvorhersehbaren Preisentwicklungen. Zentral sei zudem eine „weiche“ Preisobergrenze von 45 Euro, die durch zusätzliche Reserve-Zertifikate gesichert werde. Abschließend hielt Maaßen fest, dass die ersten Auktionen bereits 2027 stattfinden sollen, um frühzeitig verlässliche Preissignale zu schaffen und bestehende Marktunsicherheiten aufzulösen, damit Dekarbonisierung und Marktwirtschaft auch künftig als Einheit Hand in Hand gehen können.

Christopher Leisinger, designierter stellvertretender Leiter der PIK Policy Unit beim Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), unterstrich die Notwendigkeit einer ambitionierten CO_2-Bepreisung, um die Emissionslücke bis 2030, insbesondere im Verkehrs- und Gebäudesektor, zu schließen. Ein stabiler Preis sichere die Finanzbasis des Klima- und Transformationsfonds (KTF) und damit die staatliche Förderung grüner Technologien. Zudem stärke der EU-ETS2 die Wettbewerbsfähigkeit von Clean-Tech-Lösungen und sichere Deutschlands Position in Zukunftsmärkten. Geopolitisch reduziere das System die Importabhängigkeit und dämpfe langfristig internationale Energiepreise. Leisinger plädierte für einen nationalen Mindestpreis, um den EU-Durchschnitt zu stabilisieren und Planungssicherheit für Wirtschaft und Gesellschaft zu schaffen.

Enno Harks, Director External Affairs & Communications, DACH bei BP Europa SE, hob die Bedeutung einer konsequenten CO_2-Bepreisung als kostengünstigste Maßnahme für die

Dekarbonisierung hervor. Da das System über eine Verbrauchsumlenkung wirke, sei der Erfolg jedoch an entscheidende Kriterien geknüpft. So müsse die regressive Verteilungswirkung adressiert werden, um einkommensschwächere Haushalte nicht überproportional zu belasten. Zudem gelte es, die Modellgrenzen und Wettbewerbseffekte für Industrie und Logistik an den Außengrenzen zu wahren. Harks mahnte zudem an, bereits jetzt über Alternativen für ein mögliches Scheitern des Systems nachzudenken. Dies sei für die gesellschaftliche Nachhaltigkeit essenziell, da die Akzeptanz der Bürger bei signifikant steigenden Preisen bis 2040 gesichert sein müsse. Abschließend verwies es auf die künftigen Einnahmen aus dem Verkehrssektor, die, angesichts wegfallender Mineralölsteuern, auch zur allgemeinen Haushaltsstabilität beitragen müssten und nicht allein im KTF gebunden sein dürften.

Frank Huster, Hauptgeschäftsführer beim DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. sprach sich mit Blick auf die Verschiebung des EU-ETS2 gegen die Fortführung des BEHG aus. Zudem bemängelte er die schleppende Umsetzung politischer Zusagen sowie die aktuelle Mehrfachbepreisung im Straßengüterverkehr. Die Kombination aus CO_2-Maut und BEHG belaste die Liquidität sowie Margen und wirke im EU-Vergleich wettbewerbsverzerrend. Die Einführung des EU-ETS2 befürwortete Huster, sofern diese eine europäische Harmonisierung bewirke und nationale Sonderwege ablöse. Er gab jedoch zu bedenken, dass ein Emissionshandel nur bei ausreichenden wirtschaftlichen Spielräumen für Investitionen funktioniere. Solange technologische Alternativen im Schwerlastverkehr fehlten, bleibe die Lenkungswirkung gering und führe primär zu Mehrkosten. Abschließend forderte er, den EU-ETS2 zwingend mit der Streichung der nationalen CO_2-Mautkomponente zu verknüpfen, um ein einheitliches europäisches System zu schaffen.

In der anschließenden Podiumsdiskussion unter der Moderation von **Ulrike Drachsel**, Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien, diskutierten **Tobias Maaßen**, **Christopher Leisinger**, **Enno Harks** und **Frank Huster** über die Chancen und Hürden des EU-ETS2 im Verkehrssektor. Alle Diskutanten begrüßten die Einführung des EU-ETS2 als marktwirtschaftlichen Hebel, um die Dekarbonisierung im Verkehrssektor voranzutreiben. Dabei seien Preissignale und Marktkräfte notwendige Instrumente, um die angestrebte Lenkungswirkung marktwirtschaftlich und effizient zu gestalten. Da die Auswirkungen des EU-ETS2 in der Bevölkerung spürbar sein werden, müsse die soziale Akzeptanz durch Ausgleichsmechanismen wie den Klimasozialfond unterstützt werden. Kritisch diskutiert wurde hingegen der aktuelle Policy-Mix. Stimmen aus dem Auditorium argumentierten, dass dieser, bestehend u.a. aus Flottengrenzwerten, EU-ETS2, Mautbefreiung für E-LKW und Verbrennerverbot ab 2035, zur Folge hätte, dass die Elektromobilität einseitig gefördert würde und Investitionen in alternative Kraftstoffe verhindere. Ebenfalls herrschte weitestgehend große Unsicherheit sowohl unter den Teilnehmern als auch den Diskutanten, ob der EU-ETS 2 im Jahr 2028 komme. Zuletzt wurde auch die Mittelverwendung aus den Einnahmen sowie die fehlenden Einnahmen aus der Kraftstoffbesteuerung kritisch diskutiert.

Wir danken **BP Europa SE** für die Unterstützung sowie der **Robert Bosch GmbH** für die Gastfreundschaft!

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca.

230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
www.zukunftsenergien.de
LinkedIn @FfZeV