

Hannes Märtin - CO2-Steuer wird erneut angehoben: Der nächste Kostenschock für heimische Haushalte

Die hohe Abgabenlast, unter der deutsche Haushalte leiden, verschärft sich weiter. Mit dem Jahreswechsel wurde die CO2-Steuer erneut angehoben. Bürger sehen sich damit vor allem mit steigenden Kosten für Heizen und Tanken konfrontiert. Doch damit ist es noch nicht getan: **Ab 2028 droht eine regelrechte Kostenexplosion.** Weiterlesen auf [apollo-news.net](https://apollo-news.net/co2-steuer-wird-erneut-angehoben-der-naechste-kostenschock-fuer-heimische-haushalte/)

05.01.2026 • 113 [Analyse](#)

CO2-Steuer wird erneut angehoben: Der nächste Kostenschock für heimische Haushalte

<https://apollo-news.net/co2-steuer-wird-erneut-angehoben-der-naechste-kostenschock-fuer-heimische-haushalte/>

Die hohe Abgabenlast, unter der deutsche Haushalte leiden, verschärft sich weiter. Mit dem Jahreswechsel wurde die CO2-Steuer erneut angehoben. Bürger sehen sich damit vor allem mit steigenden Kosten für Heizen und Tanken konfrontiert. Doch damit ist es noch nicht getan: Ab 2028 droht eine regelrechte Kostenexplosion.

Hannes Märtin

Zum Jahresbeginn wurde die CO2-Steuer für die Sektoren Gebäude und Verkehr, die in Deutschland über das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) geregelt sind, erneut angehoben – auf einen Korridor von **55 bis 65 Euro pro Tonne CO2**. Der tatsächliche Preis wird sich dabei je nach Nachfrage bilden.

Erstmals eingeführt wurde die Abgabe von der Bundesregierung im **Jahr 2021. Damals lag die Steuer noch bei 25 Euro pro Tonne ausgestoßenem CO2**. Seitdem ist die Abgabe von Jahr zu Jahr deutlich gestiegen. 2022 wurde sie dann auf 30 Euro angehoben. Die für 2023 geplante Erhöhung auf 35 Euro wurde aufgrund der Energiekrise ausgesetzt, bevor 2024 schließlich die nächste Anhebung auf 45 Euro folgte. Zum Januar 2025 wurde dann die nächste Erhöhung auf 55 Euro umgesetzt.

Zwar kommen die Lieferanten fossiler Brennstoffe für die Abgabe auf, **am Ende werden die Kosten jedoch an die Endverbraucher weitergegeben. Mit steigender CO2-Steuer verteuern sich somit Benzin und Diesel ebenso wie das Heizen mit Erdgas und Öl.**

Aktuelle Zahlen aus einer Erhebung des Automobilclubs ADAC zeigen, wie stark die Anhebungen der CO2-Steuer in den vergangenen Jahren die Spritpreise verteuert haben. **Im Vergleich zum Referenzjahr 2020, als die Emissionsabgabe noch nicht existierte, habe sich in Deutschland bis 2025 ein Preisanstieg von rund 15,7 Cent pro Liter Diesel ergeben. Bei Benzin seien es sogar 17,3 Cent pro Liter.**

Mit der nächsten Anhebung der CO2-Steuer prognostiziert der ADAC **für 2026 weitere Anstiege von 2,9 Cent pro Liter Benzin im Vergleich zu 2025**. Bei Diesel könnten die Kosten sogar um 3,2 Cent steigen.



CBAM EU führt CO2-Zoll für Importe ein: Handelskonflikte und erhebliche Belastungen für die Exportindustrie befürchtet [Jonas Aston • 107](#)

Durch die kontinuierlichen Anhebungen der Abgabenquote **verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Treibhausgasemissionen zu reduzieren, indem höhere Kosten Anreize schaffen sollen, von fossilen**

Brennstoffen wie Benzin, Diesel und Heizgasen abzurücken und auf „umweltfreundliche“ Alternativen wie Elektroautos und Wärmepumpen umzusteigen.

Dass die genannten Alternativen – insbesondere die Nutzung von Elektroautos – jedoch keine wirklich nachhaltige Herangehensweise darstellen, wurde inzwischen mehrfach untersucht und dokumentiert.

Aus einer Untersuchung des Verbands Deutscher Ingenieure (VDI) gemeinsam mit dem Karlsruhe Institute of Technology (KIT) aus dem Jahr 2023 zum Beispiel geht hervor, dass Elektroautos der Kompaktklasse erst ab einer Laufleistung von etwa 90.000 Kilometern einen klimafreundlicheren CO2-Fußabdruck als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erreichen.

Das liegt unter anderem daran, dass durch die energieintensive Rohstoffgewinnung von Lithium, Kobalt und Nickel sowie durch die Batterieproduktion, die häufig mit „kohlelastigem Strom“ in Asien erfolgt, eine Vielzahl an Emissionen und Umweltschäden entstehen. Dies hat zur Folge, dass ein durchschnittliches Elektroauto bereits vor dem ersten gefahrenen Kilometer einen erheblichen CO2-Rucksack mit sich trägt, der erst kompensiert werden muss.

Mit der sukzessiven Verschärfung der CO2-Steuer möchten die politischen Entscheidungsträger zudem den Übergang des nationalen Emissionshandelssystems (nEHS) in den europäischen Emissionshandel, auch bekannt als EU-ETS, vorbereiten.

Ab 2028 sollen die Emissionen aus den Sektoren Gebäude und Verkehr über jenes System abgewickelt werden, an das bereits ein Großteil der EU-Wirtschaft sowie der Luft- und Seeverkehr angeschlossen ist.

Für private Haushalte ist das keine gute Nachricht: Ab diesem Zeitpunkt droht dann eine regelrechte Kostenexplosion bei Heiz- und Spritpreisen. Auch der ADAC verweist auf die erheblichen Mehrkosten, die entstehen könnten. Bis 2030 könnten die Mehrkosten pro Liter Benzin – ausgehend vom Referenzwert 2020 – um 78,45 Cent steigen, bei Diesel sogar um 87,58 Cent. Ein massiver Kostenblock, der Heizen und Autofahren mit dem Verbrenner zum Luxusgut macht.

Hintergrund sind die strukturellen Unterschiede zwischen dem EU-ETS und dem deutschen Emissionshandel (nEHS): Während im nEHS feste Preise beziehungsweise für 2026 Preiskorridore für die CO2-Abgabe gelten, ist dies im EU-ETS nicht der Fall.

Die Zertifikate, die zum Ausstoß von Emissionen berechtigen, werden dort größtenteils versteigert. Der Preis ergibt sich aus Angebot und Nachfrage am Markt. Da das System jedoch auf dem sogenannten „Cap-and-Trade“-Prinzip basiert, wird die Anzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate von der EU jährlich verknapppt. Das verfügbare Angebot sinkt somit sukzessive. Auf diese Weise soll der Klimatransformation zusätzlicher Nachdruck verliehen und die Nutzung fossiler Energien so unattraktiv wie möglich gemacht werden.

Unterdessen bleibt die Nachfrage allerdings hoch – derzeit vor allem durch die Industrie, künftig aber auch durch Energielieferanten sowie private Verbraucher, die fossile Energieträger zum Tanken oder Heizen benötigen –, es entsteht ein Nachfrageüberhang, der die Preise deutlich nach oben treibt.

Während sich politische Entscheidungsträger in Berlin wie auch in Brüssel gerne als Klimahüter inszenieren, die ausschließlich das Wohl der Umwelt im Blick haben, sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass hinter der Anhebung der CO2-Steuer und der Verschärfung des Emissionshandels auch ein finanzielles Interesse steht.

Der Emissionshandel ist nämlich eine durchaus lukrative Einnahmequelle. Allein die Bundesrepublik Deutschland nahm durch den Emissionshandel (EU-ETS und nEHS) im Jahr 2024 rund 18,5 Milliarden Euro ein. An der European Energy Exchange (EEX) in Leipzig wurden 2024 insgesamt 278 Millionen nEHS-Zertifikate verkauft. Bereits 2023 lagen die Einnahmen mit 18,3 Milliarden Euro auf einem ähnlich hohen Niveau. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 13 Milliarden Euro eingenommen.