

Warum Deutschlands Klimaziele plötzlich ins Wanken geraten

Von **Stefan Beutelsbacher, Steffen Fründt, Daniel Wetzel, Daniel Zwick**

Stand: 08:25 Uhr | Lesedauer: 8 Minuten



Windpark, Windkraftanlage, Windräder, vor Sonnenuntergang, Gewitterwolken, Überlandleitungen, Sonnenstrahlen, Schwäbische Alb, Baden-Württemberg, Deutschland, Europa

Quelle: picture alliance/imageBROKER/Lilly

Grüne Technologien entpuppen sich als teuer, die Wirtschaft leidet unter dem Emissionshandel. Jetzt wollen Manager und Politiker das deutsche Klimaziel kippen – und der Traum eines CO₂-neutralen Europas droht tatsächlich zu platzen.

 Artikel anhören



-11:03

1.0x

Tief im Osten der Republik, auf dem Gelände der Ölraffinerie von [Schwedt](https://www.businessinsider.de/wirtschaft/pck-raffinerie-schwedt-jetzt-verklagt-rosneft-die-bundesregierung/) (<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/pck-raffinerie-schwedt-jetzt-verklagt-rosneft-die-bundesregierung/>) , zeigen sich die Kosten der großen Vision. Es ist Mitte Mai, Wirtschaftsministerin Katherina Reiche (CDU) und Brandenburgs Regierungschef Dietmar Woidke (SPD) sind zu Besuch, spazieren an Rohren, Tanks und Türmen vorbei. Am Ende versprechen sie Geld für eine Anlage zur Herstellung von klimaneutralem Flugbenzin und übergeben einen Förderbescheid. Die Summe darauf: fast 350 Millionen Euro.

Der Stromerzeuger Enertrag will das Fliegen sauberer machen und in Schwedt jährlich 30.000 Tonnen Sprit aus Wasserstoff und [Kohlendioxid](https://www.businessinsider.de/themen/co2-emissionen/) (<https://www.businessinsider.de/themen/co2-emissionen/>)  produzieren. Man bewaise hier, sagt Woidke, dass „Klimaschutz und Wirtschaft zusammengehen“. Was an jenem Tag niemand sagt: Die 30.000 Tonnen sind gerade einmal 0,3 Prozent des deutschen Kerosins.

350 Millionen Euro für drei Tausendstel grüne Luftfahrt also. Rechnet man das zu Ende, dürfte allein die Dekarbonisierung dieser Branche Hunderte Milliarden verschlingen. Und nach dem Willen der Bundesregierung soll bis 2045 die ganze deutsche Wirtschaft CO₂-neutral sein – noch fünf Jahre vor der europäischen. Zwar können andere Branchen mit Ökostrom statt mit Wasserstoff klimaneutral werden, doch es bleibt teuer, vielleicht unbezahlbar: Institute sehen die Gesamtkosten der Energiewende im Billionen-Euro-Bereich.

Spitzenmanager, Ökonomen, Politiker und Vertreter mehrerer Branchen fordern in Gesprächen mit WELT AM SONNTAG daher nun eine Verschiebung des deutschen CO₂-Ziels. Wer ihnen zuhört, gewinnt den Eindruck: Es zeichnet sich eine Rebellion gegen die aktuelle Klimapolitik ab.

„Der bisherige deutsche Sonderweg, fünf Jahre früher klimaneutral werden zu wollen, macht den Industriestandort Deutschland nur teurer, ohne klimapolitische Effekte“, sagt Markus Krebber, Chef des Kraftwerksbetreibers RWE. „Denn die in Deutschland eingesparten CO₂-Emissionen werden dann einfach in anderen EU-Ländern freigesetzt.“ Das deutsche Klimaziel, so Krebber, sollte deshalb dem europäischen angeglichen werden.

Der Manager fordert eine „langfristige Perspektive“. Unternehmen, sagt er, müssten wissen, wohin die Reise gehe. Maßnahmen wie zeitlich begrenzte Senkungen des Industriestrompreises böten keine Planungssicherheit und lösten keine Investitionen aus. „Es braucht strukturelle Lösungen“, meint Krebber, „vor allem auch beim europäischen Emissionshandel.“

Eine Tonne Kohlendioxid kostet 80 Euro

Subventionen wie jene 350 Millionen Euro (<https://www.welt.de/themen/Euro/>) , die Reiche und Woidke Enertrag gewährten, sollen bei der Dekarbonisierung helfen. Aber das zentrale Instrument der europäischen Klimapolitik – die wichtigste Waffe des Kontinents gegen die globale Erwärmung – ist der Emissionshandel (<https://www.welt.de/themen/emissionshandel/>) , auf Englisch „Emissions Trading System“, kurz ETS.

Die Idee dahinter: Wer Treibhausgase in die Luft bläst, muss dafür eine Erlaubnis kaufen, Experten sprechen von einem CO₂-Zertifikat. Für jede Tonne Kohlendioxid wird in der EU ein bestimmter Preis fällig, derzeit liegt er bei rund 80 Euro. Das soll Anreize für Investitionen in grüne Technologien schaffen.

Aber was geschieht, wenn Deutschland die Klimaneutralität schneller erreicht als seine Nachbarn? Dann dürften das eingesparte Kohlendioxid eben Frankreich, Polen oder Österreich ausstoßen, wie die Kritiker sagen – schließlich wären jetzt mehr CO₂-Zertifikate übrig. Nach dieser Logik hätten die deutschen Mühen vor allem eine Folge: dass sich andere europäische Staaten mit der Energiewende mehr Zeit lassen können.

Noch vergibt die EU einen Teil ihrer Zertifikate kostenlos, aber die Menge sinkt stetig und soll 2039 null erreichen. Die Idee des Emissionshandels ist Verknappung, höhere Preise für CO₂ sind politisch gewollt. 2030 könnten je Tonne Kohlendioxid 150 Euro fällig werden, 2038 sogar 250 Euro, wie die Gewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IGBCE) in einem noch unveröffentlichten Papier schätzt. Die Experten fürchten „irreversible Schäden“ an der Wirtschaft und das Erodieren „gesamter Wertschöpfungsketten“.

Auch die IGBCE will die Reduktion der CO₂-Zertifikate verlangsamen, das Zieldatum für Klimaneutralität von 2045 auf 2050 verschieben. Das folgt der Erkenntnis: Soll ein Stahlwerk künftig Wasserstoff statt Kohle nutzen oder eine Chemiefabrik ihre Dampfkessel elektrisch betreiben, dann dauert die Umstellung länger als gedacht. „Eine längere Zuteilung kostenfreier Zertifikate und die Einbeziehung von Technologien zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ wären sinnvoll“, sagt auch Michael Hüther, Chef des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW Köln). „So ließen sich die Kosten für die Industrie reduzieren.“

Brüssel reagiert auf all die Kritik: Die EU-Kommissare Teresa Ribera und Wopke Hoekstra, zuständig für Klimapolitik, wollen am 17. Juli eine Reform des Emissionshandels präsentieren. Und die könnte tatsächlich eine langsamere Verringerung der Gratis-Zertifikate vorsehen, wie man hört. Mehr Verschmutzungsrechte auf dem Markt – so das Kalkül – drücken den CO₂-Preis und entlasten die Wirtschaft.

Bei seinen Klimaregeln ist Europa gespalten

Was halten die Mitgliedstaaten davon? Wie so oft sind sie gespalten. Polen und Italien fordern radikale Lockerungen, Frankreich genügen kleine Anpassungen hier und da, die Skandinavier möchten am liebsten noch strengere Regeln. Deutschland hat noch keinen Kurs gefunden, die Bundesregierung ließ eine Anfrage dazu in dieser Woche unbeantwortet. Während die SPD (<https://www.welt.de/themen/spd/>) alles beim Alten lassen will, plädieren Teile der Union für eine Abschwächung des Emissionshandels.

„Klimaschutz braucht Ziele, aber wer den Unternehmen 2039 die Brücke wegnimmt, bevor das andere Ufer erreichbar ist, darf sich nicht wundern, wenn keiner mehr investiert“, sagt Gitta Connemann, Vorsitzende der CDU-Mittelstandsvereinigung MIT. „Wir wollen weniger CO₂, nicht weniger Industrie, deshalb muss der Emissionshandel zur Wirklichkeit passen.“ Gitta Connemann, die auch parlamentarische Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium ist, spricht sich für „einen realistischen Pfad bis 2049“ aus. „Ein Kalender spart kein Gramm CO₂“, sagt sie. „Vernünftige Politik schon.“ Zudem hatten Connemanns MIT und der Arbeitnehmerflügel CDA gefordert, das deutsche Ziel der Klimaneutralität an das europäische anzupassen. Aber die CDU insgesamt kann sich dazu nicht durchringen.

Klimaneutralität bedeutet für die EU mehr als Einsparen: Ein Teil der Treibhausgase, die Autos, Fabriken und Kraftwerke (<https://www.welt.de/themen/kohlekraftwerke/>) bereits ausgestoßen haben, muss wieder eingefangen werden. Entweder durch die Natur – von Wäldern, Mooren, Ozeanen – oder Maschinen, die CO₂ aus der Luft saugen und tief unter die Erde pressen. Ab 2050 soll die Art, wie die Europäer leben, produzieren und sich fortbewegen, nicht zur Erwärmung der Erde beitragen.

Deutschland steht mit dem Versuch, das schon fünf Jahre früher zu schaffen, auf der Welt recht allein da. China will bis 2060 klimaneutral sein, Indien bis 2070. Die USA strebten unter ihrem Ex-Präsidenten Joe Biden 2050 an wie die EU, aber Donald Trump kippte das Ziel.

In Europa führte der Emissionshandel in den vergangenen 20 Jahren zu einer Halbierung des CO₂-Ausstoßes in Industrie und Energieversorgung. Zudem bescherte er den Mitgliedstaaten hohe Einnahmen, allein im Jahr 2024 fast 40 Milliarden Euro. Doch das Ganze hat eine Kehrseite: 80 Euro für eine Tonne Treibhausgase ist deutlich mehr, als Unternehmen in anderen Weltregionen zahlen müssen. Rund 50 Länder setzen auf Zertifikate, fast überall sind sie günstiger – für die hiesige Wirtschaft ein Wettbewerbsnachteil. Die Krise in der Chemie-Industrie ufert bereits aus. „Der Emissionshandel bringt unsere Betriebe um“, sagt IGBCE-Chef Michael Vassiliadis.

Unter den Emissionshandel fällt, was besonders schmutzig ist: Kohlekraft und Luftfahrt, die Produktion von Stahl, Zement und Chemikalien, die Verarbeitung von Öl zu Benzin und Diesel wie in der Schwedter Raffinerie. Ab 2028 will die EU-Kommission mit dem sogenannten ETS 2 auch Gebäude und Straßenverkehr einbeziehen. Lieferanten von Gas und Benzin werden dann ebenfalls Zertifikate kaufen müssen und die Kosten wohl an Hausbesitzer und Autofahrer weitergeben.

Und so wird das Geschäft mit den Zertifikaten – diese so abstrakte Idee aus Brüssel – schon bald im Alltag zu spüren sein. „Der ETS 2 dürfte das Tanken und Heizen in Europa verteuern und Millionen Verbraucher belasten“, sagt IW-Chef Hüther. „Es ist daher wichtig, dass die EU kleine Firmen und einkommensschwache Haushalte finanziell unterstützt.“ Dafür richtet die Kommission gerade einen 65 Milliarden Euro schweren Topf ein. Zu wenig für 450 Millionen EU-Bürger, kritisiert der Paritätische Wohlfahrtsverband, zumal ein Großteil der Mittel an die „vulnerablen“ Bevölkerungsgruppen Osteuropas abfließen dürfte.

Wer in Deutschland wie viel Klima-Kompensation aus dem Fonds erhält, ist unklar. Die Bundesregierung hat die vor einem Jahr fällige Vorlage eines Klima-Sozialplans in Brüssel verschlafen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) warnt: Die Klimakosten könnten Personen belasten, „die für Beruf und Care-Arbeit weite Wege zurücklegen müssen und keinen Zugang zu einem bedarfsgerechten ÖPNV-Angebot haben oder für die der erhöhte Anschaffungspreis eines E-Pkw derzeit noch eine zu große Hürde darstellt“.

In Brüssel glauben politische Strategen, der Emissionshandel könnte die Wähler auf dem Kontinent schon bald elektrisieren wie einst das Thema Migration – und viele in die Arme rechter Parteien treiben. Die Menschen werden, so die Furcht, der EU und den Kräften der Mitte die Schuld an höheren Gas- und Tankrechnungen geben. Und auch das Fliegen droht teurer zu werden. Bisher müssen Airlines nur für innereuropäische Verbindungen Zertifikate kaufen. Aber jetzt erwägt Brüssel, den Emissionshandel auch auf Reisen zu Zielen außerhalb der EU anzuwenden.

„Eine Ausweitung des EU-Emissionshandels auf internationale Flüge würde europäische Airlines im Wettbewerb weiter benachteiligen und neue handelspolitische Konflikte provozieren“, sagt Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer des Luftfahrtverbandes BDL. „Letztlich würde sich das auch in höheren Ticketpreisen für Reisende bei europäischen Airlines niederschlagen.“

Das also scheint der Konsens zu sein: Nach vier Jahren Stagnation und Rezession kann sich Deutschland einen strengen Emissionshandel kaum leisten. In wenigen Tagen wird sich zeigen, ob die EU darauf Rücksicht nimmt.

Dieser Artikel wurde für das Wirtschaftskompetenzzentrum von WELT und „Business Insider Deutschland (<https://www.businessinsider.de/>)  geschrieben.

Stefan Beutelsbacher (<https://www.welt.de/autor/stefan-beutelsbacher/>) **ist Korrespondent in Brüssel. Er berichtet über die Wirtschafts-, Handels- und Klimapolitik** (<https://www.welt.de/themen/klimapolitik/>) **der EU. Zuvor war er US-Korrespondent in New York.**

Daniel Wetzel (<https://www.welt.de/autor/daniel-wetzel/>) **ist Wirtschaftsredakteur in Berlin. Er berichtet über Energiewirtschaft und Klimapolitik. Er wurde 2007 vom Verein Deutscher Ingenieure (VDI) mit dem Robert-Mayer-Preis ausgezeichnet und vom Energiewirtschaftlichen Institut an der Universität Köln 2009 mit dem Theodor-Wessels-Preis.**

Daniel Zwick (<https://www.welt.de/autor/daniel-zwick/>) **ist Wirtschaftsredakteur in Berlin und berichtet für WELT über Wirtschafts- und Energiepolitik, Digitalisierung und Staatsmodernisierung.**

© PREMIUM-GRUPPE GmbH 2026

Ein **Axel Springer** Unternehmen

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen
<https://epaper.welt.de>