

Auf deutsche Unternehmen rollt eine neue Kostenwelle zu. Grund ist die Klimapolitik

Steigende CO₂-Preise und der europäische Grenzausgleich für Treibhausgasemissionen treiben die Produktionskosten in Deutschland in die Höhe. Das hat weitreichende Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.

Malte Fischer

12.12.2025, 13.26 Uhr ⌚ 6 min

[Aktualisiert](#)

Hören



Die Kosten für energieintensive Branchen wie die Zementproduktion steigen in Deutschland weiter.

Christian Charisius / DPA

Wenn Bundeskanzler Friedrich Merz über die deutsche Wirtschaft spricht, wählt er gern einen Begriff, der die ökonomischen Probleme Deutschlands auf den Punkt bringt: preisliche Wettbewerbsfähigkeit. Diese habe sich in den vergangenen Jahren dramatisch verschlechtert, sagt Merz. Um wirtschaftlich zu gesunden, müsse Deutschland preislich wieder wettbewerbsfähig werden.

Und in der Tat. Die Kostenbelastung der Unternehmen steigt von Tag zu Tag, ihre Auftragsdecke wird dünner, der Konkurrenzdruck aus dem Ausland härter. Anfang nächsten Jahres geht es mit den Kosten weiter

nach oben – und mit der preislichen Wettbewerbsfähigkeit nach unten. Der Grund ist die Klimapolitik der Bundesregierung und der EU.

Anfang 2026 steigt die nationale Steuer auf den Ausstoss von Kohlenstoffdioxid (CO₂) von derzeit 55 Euro je Tonne CO₂ auf 55 bis 65 Euro. Die begrenzt verfügbaren Zertifikate für die Sektoren Gebäude und Verkehr, die den Inhaber zum Ausstoss von CO₂ berechtigen, werden dann versteigert. Dabei ist ein gesetzlicher Preiskorridor vorgegeben. Heizen und Autofahren werden teurer.

Ein Liter Benzin beziehungsweise Diesel dürfte sich um rund 3 Cent verteuern. Das Heizen mit einer Gasheizung wird für ein typisches Einfamilienhaus um mehr als 40 Euro im Jahr teurer. Auch die Unternehmen müssen für das Betanken ihres Fuhrparks und das Beheizen ihrer Büros und Werkshallen mehr Geld auf den Tisch legen.

Weniger kostenlose Zertifikate

Dazu kommt, dass die EU Anfang nächsten Jahres den Handel mit Emissionszertifikaten für die Sektoren Industrie, Energieerzeugung sowie Luft- und Seeverkehr (ETS 1) verschärft. Dann sinkt die Anzahl der handelbaren Zertifikate. Ausserdem teilen die Regierungen den Unternehmen dann weniger Zertifikate kostenlos zu als bisher.

Seit zwanzig Jahren gibt es eine EU-weite Obergrenze für CO₂-Emissionen. Unternehmen, die bei der Herstellung ihrer Produkte Treibhausgase emittieren, müssen dafür Emissionszertifikate erwerben. Diese werden auf dem freien Markt gehandelt, wo sich der Preis aus dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage ergibt. Im dritten Quartal lag er bei 75 Euro je Tonne ausgestossenem CO₂.

Die Unternehmen erhalten dadurch einen Anreiz, in Technologien zur Vermeidung von Emissionen zu investieren. Um die europäischen Industrieunternehmen im Wettbewerb mit Konkurrenten aus anderen Ländern auf den Märkten innerhalb und ausserhalb Europas nicht zu benachteiligen, haben die Regierungen bisher einen Grossteil der Zertifikate kostenlos an energieintensive Unternehmen verteilt, darunter die Produzenten von Eisen, Stahl, Aluminium, Zement, Düngemitteln und Chemikalien. Auch der innereuropäische Luft- und Seeverkehr profitierte bisher von der teilweise kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten.

Anfang nächsten Jahres ist Schluss damit. Der Luft- und Seeverkehr erhält dann keine kostenlosen Zertifikate mehr. Und die Hersteller von

Eisen, Stahl, Aluminium, Zement und anderen energieintensiven Produkten müssen für 2,5 Prozent der von ihnen emittierten Mengen CO₂-Zertifikate kaufen. Bis zum Jahr 2030 steigt der Anteil auf 48,5 Prozent. Ab 2034 müssen die Unternehmen dann alle von ihnen benötigten Zertifikate kaufen. Das lässt ihre Produktionskosten steigen und belastet ihre preisliche Wettbewerbsfähigkeit.

Verstärkt wird der Kostenschub dadurch, dass die EU die Gesamtmenge der gehandelten Zertifikate verknappt. Damit will sie die Dekarbonisierung der Wirtschaft vorantreiben und Europa bis 2050 in einen klimaneutralen Kontinent verwandeln. So sinkt die Gesamtmenge an verfügbaren Zertifikaten in den nächsten Jahren um 4,3 Prozent jährlich, ab 2028 beschleunigt sich die Reduktion auf 4,4 Prozent. Die Verknappung dürfte den Preis der Zertifikate nach oben treiben und die Produktion der Unternehmen weiter verteuern.

Auch Importeure müssen Zertifikate erwerben

Doch damit nicht genug. Um die europäischen Unternehmen vor Konkurrenz aus Ländern zu schützen, die keinen Emissionshandel betreiben und keine CO₂-Steuern erheben, sollen die Importe aus diesen Ländern durch einen Grenzausgleichsmechanismus für CO₂ («carbon border adjustment mechanism», CBAM) verteuert werden.

Die Importeure von Eisen, Stahl, Aluminium, Zement, Düngemitteln, Strom und Wasserstoff müssen ab Anfang nächsten Jahres für 2,5 Prozent der bei der Herstellung dieser Produkte im Ausland freigesetzten CO₂-Emissionen Zertifikate in der EU kaufen. Der Preis des CBAM-Zertifikats orientiert sich dabei an dem Marktpreis der Zertifikate im europäischen Zertifikatehandel ETS₁.

Bis 2034 steigt der Anteil der in den Importen enthaltenen Emissionen, für den CBAM-Zertifikate erworben werden müssen, auf 100 Prozent. Dadurch soll der Import von CBAM-Produkten im gleichen Masse verteuert werden wie die Herstellung dieser Produkte im Inland.

Neubauten werden noch teurer

Das hat weitreichende Folgen. Berechnungen der Commerzbank zufolge verteuert der CBAM importierte Düngemittel und Zement im nächsten Jahr um ein Prozent gegenüber dem Jahr 2024. Bleibt der CO₂-Gehalt der Importe in den nächsten Jahren unverändert, beschleunigt sich der Preisanstieg für Düngemittel und Zement bis 2030 auf etwa 20 Prozent. Denn es müssen für mehr CO₂-Anteile in der Produktion Zertifikate erworben werden. «Für die Konsumenten in Deutschland werden nicht

nur die Importe von CBAM-Produkten teurer, sondern wegen steigender Kosten für Vorprodukte auch einige heimisch produzierte Waren», sagt Vincent Stamer, Volkswirt bei der Commerzbank.

So dürfte der steigende Preis für Zement und Stahl den Bau von Häusern und Wohnungen verteuern. Das drückt den Neubau und verschärft die Wohnungskrise in Deutschland.

Und mit der Verteuerung von Düngemitteln dürften auch die Preise für Nahrungsmittel weiter nach oben klettern. Fordern die Gewerkschaften wegen der steigenden Lebenshaltungskosten höhere Löhne, verschlechtert sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit weiter.



Die Klimaabgabe der EU auf Stahlimporte verteuert die deutsche Autoproduktion und verschlechtert ihre Exportchancen.

Chris Emil Janssen / Imago

Schlechtere Absatzchancen auf den Weltmärkten

Doch auch wenn preistreibende Effekte bei den Löhnen ausbleiben, unterspült der CBAM die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Denn die Kostenbelastungen, die ihnen durch die Verteuerung der Importe und die Reduktion der Anzahl kostenloser Zertifikate für die Inlandsproduktion entstehen, werden ihnen beim Export nicht erstattet. Das verschlechtert die Absatzchancen von Waren made in Germany auf den Weltmärkten.

Das könnte zur Folge haben, «dass eine energieintensive Produktion in Europa zukünftig nicht mehr möglich ist», so die Deutsche Industrie und Handelskammer (DIHK). Der Verband drängt daher auf einen Kostenausgleich für die deutsche und europäische Industrie beim Export. Das Problem ist nur: Exportrabatte und Subventionen verstossen

gegen die Regeln der Welthandelsorganisation und könnten Klagen anderer Länder gegen die EU und Deutschland zur Folge haben.

Zudem dürfte US-Präsident Donald Trump es kaum schulterzuckend hinnehmen, dass die EU amerikanische Produkte durch CBAM auf den europäischen Märkten verteuert. Die DIHK warnt daher vor der «Gefahr von wirtschaftsschädlichen Handelskonflikten und mehr Protektionismus».

Auch auf dem europäischen Markt geraten die deutschen und europäischen Hersteller durch CBAM unter Druck. Denn bisher gilt der Grenzausgleich nicht für Fertigprodukte. So können die Chinesen beispielsweise ihre Autos ohne Grenzausgleich nach Europa exportieren, während der Grenzausgleich den chinesischen Stahl teurer macht, den deutsche Autohersteller für ihre Karossen aus China importieren. So liegt der Stahlanteil an allen Vorleistungen in der deutschen Autoindustrie bei 12 Prozent. Im Maschinenbau sind es sogar 20 Prozent.

Bürokratische Berichtspflichten

Für Unruhe unter Unternehmen sorgt zudem die Frage, wie der CO₂ - Ausstoss der Importe berechnet werden soll. Denn für eine exakte Kalkulation sind die europäischen Importeure auf Daten ihrer Lieferanten angewiesen. Viele Zulieferer sind jedoch nicht in der Lage, die Daten zu beschaffen, und müssten durch ihre europäischen Abnehmer erst geschult werden, heisst es bei der DIHK. Manche Lieferanten werden zudem durch kartellrechtliche Vorgaben in ihrem Land an der Weitergabe der Daten gehindert. Andere dürften die Kosten für die Datenerhebung in Rechnung stellen, was die Importe zusätzlich verteuert.

Dazu kommt, dass die Importeure für die Richtigkeit der Angaben geradestehen. «Können die notwendigen Daten vom Hersteller im Drittland nicht beschafft werden, drohen Sanktionen», so die DIHK. Die Sanktionen liegen zwischen 10 und 50 Euro je Tonne nicht gemeldeter Emissionen. Macht ein Unternehmen mehr als zweimal in Folge unvollständige oder unzutreffende Angaben, kommen auch Strafen von über 50 Euro je Tonne in Betracht. Die Einführung der CBAM-Berichtspflichten sei daher «eine grosse bürokratische Belastung», so die DIHK.

Die EU erlaubt den Unternehmen deshalb, auf Standardwerte für die CO₂-Emissionen der CBAM-Produkte zurückzugreifen. Diese orientieren sich an den durchschnittlichen CO₂-Emissionen der zehn Länder mit der höchsten Emissionsintensität. Weichen die tatsächlichen Emissionen der

importierten Produkte jedoch von den Standardwerten ab, werden die Importe künstlich verteuert oder verbilligt. Das verzerrt den Wettbewerb, je nachdem, ob die inländischen Produzenten mit den Importen konkurrieren oder diese als Vorprodukte nutzen.

Dass die EU und die nationalen Regierungen angesichts der Probleme und des Kostenschubs, den CBAM auslöst, von diesem abrücken, ist allerdings unwahrscheinlich. Denn der Zertifikatehandel spült viel Geld in die Staatskassen. In Deutschland speisen die Einnahmen aus der Versteigerung der Zertifikate den Klima- und Transformationsfonds. Mit ihm will die Bundesregierung die Energiepreise subventionieren, die sie mit der Klimapolitik zuvor nach oben getrieben hat. Widersinniger geht es kaum.



Passend zum Artikel



Neue Studie: Die Energiewende kostet Deutschland 5 Billionen Euro – die Wirtschaft fordert einen Kurswechsel in der Energiepolitik

Malte Fischer 03.09.2025 ⌚ 4 min



KOMMENTAR **Pro**
von Kalina Oroschakoff

Eine neue Ära der Klimapolitik beginnt: weniger Ziele, mehr Umsetzung

27.11.2025 ⌚ 6 min



DER ANDERE BLICK
von Malte Fischer

Die deutsche Stahlindustrie braucht günstige Energie – und keine staatlichen Subventionen

06.11.2025 ⌚ 4 min



Kostenlose Onlinespiele →

