

Sylwia Andralojc-Bodych
Oktober 2025

ETS2 als Brücke statt Barriere: Potenziale für eine deutsch-polnische Kooperation

*Aus der Serie „Im Kräftefeld
deutsch-polnischer Interessen“*

Impressum

© 2025 FES (Friedrich-Ebert-Stiftung)

Herausgeberin:

Friedrich-Ebert-Stiftung Warschau
ul. Poznańska 3/4, 00-680 Warszawa
<https://polska.fes.de/>

Inhaltliche Verantwortung und Redaktion:

Dr. Max Brändle, Leiter der Friedrich-Ebert-Stiftung Warschau

Kontakt:

polska@fes.de

Design/Layout:

Katarzyna Błahuta

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung e.V. (FES). Eine gewerbliche Nutzung der von der FES her-ausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN 978-83-64062-85-8

Weitere Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung finden Sie hier:

➤ www.fes.de/publikationen

Sylwia Andralojc-Bodych
November 2025

ETS2 als Brücke statt Barriere: Potenziale für eine deutsch-polnische Kooperation

*Aus der Serie „Im Kräftefeld
deutsch-polnischer Interessen“*

Inhalt

1. Einleitung	3
2. ETS2 als neues Instrument der EU-Klimapolitik	3
Das neue EU-Emissionshandelssystem und der Klima-Sozialfonds	3
Erwartete ETS2-Preisentwicklung und sektorale Belastungen in Deutschland und Polen	4
3. ETS2 als potenzieller Dämpfer für bilaterale Beziehungen?	6
Zwischen Ambition und Akzeptanzfragen – wie Berlin und Warschau sich zum ETS2 positionieren.	6
Unterschiedliche Diskurse – gemeinsame Herausforderungen	7
4. Anknüpfungspunkte für eine gemeinsame deutsch-polnische Strategie	7
5. Die Rolle der Sozialdemokratie bei der Umsetzung von ETS2	10
6. Ausblick	10

Sylwia Andralojc-Bodych

ETS2 als Brücke statt Barriere: Potenziale für eine deutsch-polnische Kooperation

1. Einleitung

Seit dem Höhepunkt der Klimabewegung im Jahr 2019 hat sich der öffentliche Diskurs in Europa spürbar verschoben. Die multiplen Krisen – darunter die auf die Pandemie folgende Inflation sowie die durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine stark gestiegenen Energiepreise – haben die politischen Prioritäten neu sortiert und klimapolitischen Handlungsspielraum deutlich eingeengt. Der Klimaschutz steht nicht mehr selbstverständlich im Zentrum, sondern muss sich seinen Platz im politischen Raum neu erkämpfen. Gerade unter diesen Rahmenbedingungen ist es umso wichtiger, dass die Umsetzung der politischen Maßnahmen im Rahmen des Fit-for-55-Pakets konsequent vorangetrieben wird, um das verbindliche Ziel einer Emissionsreduktion von 55 Prozent bis 2030 zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund untersucht das Paper, wie das neue EU-Emissionshandelssystem effektiv umgesetzt werden kann und welche Chancen sich für eine deutsch-polnische Zusammenarbeit ergeben. Es wird der Frage nachgegangen, inwiefern beide Länder – trotz unterschiedlicher energiepolitischer Ausgangslagen und sozialer Auswirkungen – zur Umsetzung des ETS2 beitragen können. Ziel ist es, Potenziale für eine Kooperation zwischen Deutschland und Polen zu identifizieren, die eine effektive und sozial verträgliche Einführung des ETS2 vorantreibt.

2. ETS2 als neues Instrument der EU-Klimapolitik

Das neue EU-Emissionshandelssystem und der Klima-Sozialfonds

Ein zentraler Baustein der politischen Maßnahmen zur Umsetzung der EU-Klimastrategie ist das neue europäische Emissionshandelssystem für Gebäude und Straßenverkehr (EHS2, englisch: ETS2), das maßgeblich dazu beitragen soll, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Das erste europäische Emissionshandelssystem (ETS1) existiert bereits seit 2005 und umfasst inzwischen die Anlagen der Energiewirtschaft, große Industrieanlagen, den inner-europäischen Luftverkehr und den Seeverkehr mit EU-Bezug. Es gilt als weltweit größtes Emissionshandelssystem und hat durch die Begrenzung und den Handel von Zertifikaten maßgeblich zur Reduktion von Emissionen in diesen Sektoren beigetragen.¹ Mit dem ETS2 sollen erstmals europaweit CO₂-Emissionen in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr bepreist werden. Im Gegensatz zum deutschen nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) basiert

¹ Umweltbundesamt (2025): <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der-europaeische-emissionshandel#teilnehmer-prinzip-und-umsetzung-des-europaischen-emissionshandels>.

ETS2 auf einer mengenbasierten Auktion von Zertifikaten ohne kostenlose Zuteilung. Ab voraussichtlich 2027 sind Kraftstofflieferanten verpflichtet, Emissionszertifikate zu erwerben, um ihren CO₂-Ausstoß in den Bereichen Wärme und Mobilität zu kompensieren.² Durch ETS2 sollten die Treibhausgasemissionen in den beiden anvisierten Bereichen bis 2030 um bis zu 43 Prozent gegenüber dem Niveau von 2005 sinken.³ Zwar existieren auch alternative Wege zur Reduktion von Emissionen – etwa über regulatorische Vorgaben oder Förderprogramme –, doch die CO₂-Bepreisung hat einen entscheidenden Vorteil: Sie setzt einen zentralen marktwirtschaftlichen Impuls, indem sie klimaschädliches Verhalten teurer macht, Einnahmen generiert und damit einen strukturellen Anreiz für Investitionen in saubere Technologien und Infrastruktur schafft.⁴

Mit dem ETS2 sollen erstmals europaweit CO₂-Emissionen in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr bepreist werden

Da die Preisentwicklung im ETS2 erstmals direkte verteilungspolitische Auswirkungen auf Haushalte in Europa haben wird, hat die EU zur sozialpolitischen Flankierung der Einführung den **Klima-Sozialfonds** (KSF) für den Zeitraum von 2026 bis 2032 mit einem Volumen von bis zu 65 Milliarden Euro eingerichtet. Der Klima-Sozialfonds ist darauf ausgerichtet, Energie- und Mobilitätsarmut zu vermeiden und weitere soziale Risiken abzufedern, die durch die Einführung des neuen Emissionshandelssystems ETS2 entstehen könnten. Die Mittel stammen aus dem Verkauf von insgesamt 200 Millionen Emissionszertifikaten – davon 50 Millionen aus ETS1 und 150 Millionen aus ETS2. Um die Wirkung des Fonds zu stärken, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, 25 Prozent der Projektkosten im Rahmen ihrer nationalen Klima-Sozialpläne (KSPs) selbst zu kofinanzieren. Dadurch erhöht sich das potenzielle Gesamtvolumen des KSF auf bis zu 86,7 Milliarden Euro. Die Mitgliedstaaten können ihre Kofinanzierung flexibel gestalten – etwa durch die Verwendung eigener ETS2-Einnahmen – und den Anteil über die Mindestvorgabe hinaus erhöhen. Die Verwendung der Mittel aus dem Klima-Sozialfonds beginnt bereits ein Jahr vor dem Start von ETS2.⁵

Zur sozialpolitischen Flankierung von ETS2 hat die EU für den Zeitraum von 2026 bis 2032 den Klima-Sozialfonds mit einem Volumen von bis zu 65 Milliarden Euro eingerichtet

² Europäische Kommission: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.

³ Europäische Kommission: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.

⁴ EUR-Lex (2023): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2023.130.01.0134.01.ENG.

⁵ Europäische Kommission: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/social-climate-fund_en.

Erwartete ETS2-Preisentwicklung und sektorale Belastungen in Deutschland und Polen

Mit ETS2 rückt die Frage nach den ökonomischen und sozialen Auswirkungen der Klimapolitik in den Mitgliedstaaten zunehmend in den Fokus. Besonders relevant sind dabei die möglichen Preispfade für CO₂-Zertifikate sowie die sozialen und ökonomischen Verteilungsfolgen in Ländern mit unterschiedlichen Energie- und Mobilitätsstrukturen, was auch auf Deutschland und Polen zutrifft.

Erste Vorverträge für Emissionszertifikate für ETS2 (sogenannte „Futures“) an der ICE-Börse notieren für 2025 einen CO₂-Preis von etwa 73 Euro pro Tonne,⁶ während Modellrechnungen renommierter Forschungseinrichtungen einen Anstieg auf 200-300 Euro bis 2030 prognostizieren.⁷ In einer Publikation der Friedrich-Ebert-Stiftung aus dem vergangenen Jahr wird auf eine mögliche Bandbreite zwischen 60 und 380 Euro in Abhängigkeit von politischen Steuerungsmaßnahmen hingewiesen.⁸ Auch Studien des Energiewirtschaftlichen Instituts (EWI) zeigen, dass die CO₂-Preise im ETS2 je nach Ambitionsniveau bis 2035 deutlich über 100 Euro pro Tonne steigen könnten.⁹ Verschiedene Marktanalysen prognostizieren für das Jahr 2030 Preise zwischen 100 und 200 Euro pro Tonne CO₂.¹⁰ So soll beispielsweise laut einer aktuellen Bloomberg-Analyse der CO₂-Preis im ETS2 zwischen 2027 und 2030 durchschnittlich bei 99 €/t liegen und bis 2030 auf etwa 122 €/t steigen.¹¹

Der hohe CO₂-Preis wird zu spürbaren Mehrkosten für die Endverbraucher:innen führen, wobei auch die unterschiedlichen Energie- und Mobilitätsstrukturen in Deutschland und Polen beachtet werden müssen.

In Deutschland existiert bereits eine CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen Emissionshandelssystems (nEHS), das durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) geregelt ist. Dieses System soll perspektivisch durch das neue europäische Emissionshandelssystem abgelöst werden. Der aktuelle Preis liegt bei 55 Euro pro Tonne CO₂. Ab 2026 wird sich der Preis durch die Versteigerung begrenzt verfügbarer Zertifikate bilden – innerhalb eines Korridors von 55 bis 65 Euro pro Tonne. Beim derzeitigen CO₂-Preis von 55 Euro pro Tonne zahlen deutsche Autofahrer:innen

⁶ Cleanthinking (2025): <https://www.cleanthinking.de/eu-ets2-futures-preis-2027/>.

⁷ Agora Energiewende (2023): https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26_DE_BEH_ETS_II/A-EW_311_BEH_ETS_II_WEB.pdf; Günther, J. et al. (2023): https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4808605; Rieckels, W. et al. (2023): https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/fis-import/200f22d3-1461-4366-ab70-c1a83fd7dd7f-KWP_2249.pdf; MCC – Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (2023): https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18_MCC_Publications/2023_MCC_CO2-Bepreisung_Klimaneutralitaet_C3%A4t_Verkehr_Geb_C3%A4ude.pdf.

⁸ Pahle M. (2024): <https://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/21122.pdf>.

⁹ EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln (2025): https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf.

¹⁰ Pahle M., Günther C., Feindt S. & Edenhofer O. (2025): <https://www.kas.de/documents/252038/33607021/Wie+weiter+mit+dem+ETS2.pdf>; Veyt (2024): <https://veyt.com/press-releases/starting-in-2027-europes-second-big-emission-trading-scheme-will-increase-fossil-fuel-prices/>.

¹¹ BloombergNEF: <https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>.

Prognosen zur Entwicklung des CO₂-Preises

QUELLE / INSTITUTION	ZEITRAUM	PROGNOSTIZIERTER PREIS
ICE-Börse (Futures)	2025	ca. 73 €/t
Bloomberg-Analyse (2025)	2027–2030	Ø 99 €/t, bis 2030 ca. 122 €/t
Forschungseinrichtungen (Modellrechnungen, z. B. DIW, Agora Energiewende, MCC)	bis 2030	200–300 €/t
Friedrich-Ebert-Stiftung (Publikation 2024)	bis 2030	60–380 €/t
Marktanalysen (verschiedene, z. B. ICIS, Veyt)	2030	100–200 €/t
EU-Kommission	2030	48–80 €/t
Energiewirtschaftliches Institut (EWI Köln)	bis 2035	> 100 €/t

an der Zapfsäule beim einen CO₂-bedingten Aufschlag von rund 17,3 Cent pro Liter Diesel und von rund 15,7 Cent pro Liter Superbenzin.¹² Legt man für 2026 einen Mittelwert von 60 Euro pro Tonne zugrunde, würde Benzin etwa 17 Cent und Diesel rund 19 Cent pro Liter teurer sein als ohne die Abgabe. Der vom EWI prognostizierte Preis für eine Tonne CO₂ bis zum Jahr 2035 in Höhe von 205 Euro würde sich in einem Kostenanstieg von etwa 54,8 Cent pro Liter Diesel und 49,2 Cent pro Liter Superbenzin niederschlagen.¹³ Beim Heizöl würde sich eine Preissteigerung um 50 Prozent und beim Erdgas um 32 Prozent ergeben.¹⁴

In Polen, wo bislang keine CO₂-Bepreisung existiert, wären die Effekte noch deutlicher spürbar. Bereits bei einem Preis von 55 Euro pro Tonne würden Benzin und Diesel um 8–10 Prozent teurer, Erdgas um 10–15 Prozent und Kohleheizungen sogar um 40–50 Prozent. Laut einer aktuellen Studie gilt Polen neben Bulgarien und Ungarn als besonders exponiert gegenüber den Folgen des ETS2.¹⁵ Rund 20 Prozent der Haushalte heizen weiterhin mit Kohle, häufig in veralteten und ineffizienten Anlagen.¹⁶ Gleichzeitig ist der öffentliche Nahverkehr außerhalb urbaner Zentren nur schwach ausgebaut, was zu einer hohen Abhängigkeit vom Individualverkehr führt. Zudem belegt Polen den vierten Platz in ei-

nem EU-Ranking der Länder mit den durchschnittlich ältesten Personenkraftwagen.¹⁷ Haushalte mit niedrigem Einkommen – insbesondere in ländlichen Regionen – sind dadurch überproportional von steigenden Energiepreisen betroffen. Diese strukturellen Faktoren erhöhen das Risiko sozialer Spannungen und politischer Polarisierung.

Laut einer aktuellen Studie gilt Polen neben Bulgarien und Ungarn als besonders exponiert gegenüber den Folgen des ETS2

Auch Deutschland ist von den Auswirkungen des ETS2 betroffen, zeigt jedoch eine geringere soziale Verwundbarkeit, da eine nationale CO₂-Bepreisung hier bereits implementiert wird. Die besonders von Preissteigerungen betroffene Kohle spielt in der Wärmeversorgung nur eine marginale Rolle, stattdessen verfügen deutsche Haushalte öfter über eine Gasheizung. Außerdem gehören die Pkw in Deutschland durchschnittlich zu den neuesten in Europa – das Land belegt in diesem Ranking Platz 2.¹⁸ Die Preissteigerungen infolge von ETS2 werden daher besonders in Haushalten mit niedrigem Einkommen zu spüren sein, die zur Miete wohnen oder sich eine energetische Sanierung bzw. einen neuen PKW nicht leisten können, und für Pendler:innen im ländlichen Raum, die weiterhin auf den Individualverkehr angewiesen sind. Wie bereits die Diskussionen über Klimageld oder eine Strompreissenkung gezeigt haben, sind politische Auseinandersetzungen zu erwarten – etwa

¹² ADAC (2025): <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/co2-steuer/>.

¹³ EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln (2025): https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf; Heise Online: <https://www.heise.de/en/background/EU-ETS2-CO-trading-system-from-2027-fuel-will-get-pricier-in-the-near-future-10479883.html>.

¹⁴ EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln (2025): https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2025/04/EU-ETS2_Endbericht.pdf.

¹⁵ Perdana S., Vielle M. (2025): <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421525003982>.

¹⁶ Forum Energii (2025): <https://www.forum-energii.eu/transformacja-energetyczna-polski-edycja-2025>.

¹⁷ Eurostat (2023): https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU.

¹⁸ Eurostat (2023): https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU.

bei der Finanzierung von Ausgleichmaßnahmen oder bei der Ausgestaltung einer sozialgerechten Klimapolitik und die Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz für ETS2 bleibt vorerst weiterhin offen.

Die Preissteigerungen infolge von ETS2 werden in Deutschland besonders für Haushalte mit niedrigem Einkommen und Pendler:innen zu spüren sein

3. ETS2 als potenzieller Dämpfer für bilaterale Beziehungen?

Zwischen Ambition und Akzeptanzfragen – wie Berlin und Warschau sich zum ETS2 positionieren

Eine der zentralen Herausforderungen für die EU-Staaten im Rahmen von ETS2 sind die starken Schwankungen bei den Prognosen für die CO₂-Preisentwicklung. Diese führen zu Unsicherheiten und erschweren u.a. die Planung von Investitionen in klimafreundliche Technologien, Infrastruktur und Energieeffizienzmaßnahmen. Um diesen Bedenken zu begegnen, haben am 2. Juli 2025 insgesamt 19 Mitgliedstaaten – also eine qualifizierte Mehrheit – ein von Tschechien initiiertes Non-Paper zur Weiterentwicklung von ETS2 an die Europäische Kommission übermittelt.¹⁹ Unterzeichner waren unter anderem Deutschland und Polen. In dem Papier sprechen sich die Staaten für eine Ausweitung der Marktstabilitätsreserve aus. Ziel dieser Forderung ist es, das Vertrauen in die Funktionsweise von ETS2 zu stärken, Preisstabilisierung und soziale Härten infolge volatiler CO₂-Preise zu vermeiden. Beim außerordentlichen Treffen des EU-Umweltrats im September bestätigte EU-Klimakommissar Wopke Hoekstra, dass die Kommission die vorgeschlagenen Anpassungen intensiv prüfe.²⁰ Einen Monat später präsentierte er beim Treffen des EU-Umweltrats im Oktober den konkreten Vorschlag zur Anpassung des neuen Emissionshandelssystems.²¹ Darüber hinaus hat das Europäische Parlament kürzlich beschlossen, die Einführung von ETS2 um ein Jahr auf 2028 zu verschieben. Der Beschluss gilt als zentraler Bestandteil des politischen Kompromisses rund um das neue EU-Klimaziel einer 90-prozentigen Emissionsreduktion bis 2040 und verdeutlicht die Spannungen zwischen ambitionierter Klimapolitik und der Sorge um soziale Belastungen für Haushalte und Unternehmen.

Polen spricht sich seit langem gegen ETS2 aus – prominent etwa durch Premierminister Donald Tusk im Europäischen Parlament im Januar 2025: „Die Konsequenzen (von ETS2)

werden gespenstisch vorhersehbar sein – hohe Energiepreise könnten so manche demokratische Regierung zu Fall bringen“.²² Das polnische Ministerium für Klima und Umwelt unter der Leitung von Polska 2050 prüft bereits seit einigen Monaten die Möglichkeit, den Starttermin von ETS2 um drei Jahre zu verschieben, und wirbt auf EU-Ebene aktiv um Unterstützung.²³ Bislang galt dieser Vorstoß als wenig aussichtsreich. Doch inzwischen liegt ein weiterer offizieller Impuls seitens der zyprischen Regierung vor – in Form eines Briefentwurfs an die Präsidentin der Europäischen Kommission, in dem eine Verschiebung um mindestens drei Jahre gefordert wird. Berichten zufolge beabsichtigen Tschechien, Ungarn, Polen, die Slowakei und möglicherweise auch Estland, diesen Vorschlag zu unterstützen.²⁴ Die sozialdemokratische Partei Nowa Lewica zählt ebenfalls nicht zu den überzeugten Befürworterinnen des Emissionshandelssystems. Sie legt ihren Fokus stärker auf die Einnahmeseite des Instruments und strebt perspektivisch an, den Emissionshandel durch ein alternatives klimapolitisches Steuerungsinstrument zu ersetzen.²⁵

Das polnische Ministerium für Klima und Umwelt unter der Leitung von Polska 2050 prüft bereits seit einigen Monaten die Möglichkeit, den Starttermin von ETS2 um drei Jahre zu verschieben

Andererseits ist die Regierung in Warschau bei der Entwicklung des Klimasozialplans (KSP) – einer notwendigen Voraussetzung für die Auszahlung der Mittel aus dem Klimasozialfonds (KSF) – bereits deutlich weiter fortgeschritten als Deutschland, wo zurzeit noch um dessen konkrete Ausgestaltung gerungen wird. Die Tatsache, dass die polnische Regierung den KSP vorantreibt, gleichzeitig aber die nationale Umsetzung des ETS2 bislang nicht eingeleitet hat, deutet darauf hin, dass Polen zwar mit dem Klimasozialfonds rechnet, die Einführung des ETS2 jedoch bewusst verzögern möchte. Ein möglicher Erklärungsansatz liegt im politischen Kalender: Im Jahr 2027 stehen in Polen Parlamentswahlen an. Es ist absehbar, dass ETS2 zu einem kontroversen Wahlkampfthema wird – insbesondere für Parteien wie die PiS und Konfederacja.²⁶ Die politische Brisanz des Themas dürfte die Regierung daher dazu veranlassen, mit der Umsetzung des ETS2 vorsichtig zu agieren.

19 Government of the Czech Republic (2025): <https://vlada.gov.cz/en/media-centrum/aktualne/the-czech-republic-has-sent-requirements-from-18-eu-member-states-to-the-european-commission-regarding-changes-to-emissions-trading-220739/>.

20 CEENERGYNEWS (2025): <https://ceenergynews.com/climate/czechia-ets2-regulatory-battles/>.

21 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

22 Business Insider Polska (2025): <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/donald-tusk-w-pe-ostro-o-ets2-jego-konsekwencje-beda-upiorne/hj176qb>.

23 Bankier.pl (2025): <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Bolesta-Wprowadzenie-korytarza-cenowego-w-ETS2-wydaje-sie-niemal-pewne-9022997.html>.

24 Carbon Pulse (2025): https://carbon-pulse.com/445885/?site=cpp&utm_source=CP+Daily&utm_campaign=9187b47bcf-CPdaily16102025&utm_medium=email&utm_term=0_a9d8834f72-9187b47bcf-554277350.

25 Strefa Inwestorów (2023): <https://strefainwestorow.pl/w-zielonej-strefie/energetyka/analiza-energetycznego-programu-lewica>.

26 WNP.pl (2025): <https://www.wnp.pl/rynki/poslowie-pis-uwazaja-ze-polska-nie-powinna-uczestniczyc-w-ets2-przygotowali-projekt-uchwaly-sejmu,995458.html>.

ETS2 könnte zu einem kontroversen Wahlkampfthema vor den polnischen Parlamentswahlen 2027 werden

In Deutschland gilt die CO₂-Bepreisung als etabliertes Instrument – mit der CDU als langjähriger Impulsgeberin. Im Koalitionsvertrag 2025 zwischen CDU, CSU und SPD hat sich die Bundesregierung klar zur Einführung des ETS2 ab 2027 bekannt.²⁷ Die SPD unterstützt ETS2 grundsätzlich, betont jedoch gleichzeitig, dass marktwirtschaftliche Instrumente wie das EU-ETS2 mit sozialpolitischen Ausgleichsmechanismen kombiniert werden müssen, um gesellschaftliche Akzeptanz zu sichern. Insbesondere die potenziellen Belastungen für Haushalte mit geringem Einkommen und für die Mittelschicht stehen dabei im Fokus parteiinterner Diskussionen. Der ursprünglich für 2026 vorgesehene Preiskorridor soll nach Angaben der Bundesregierung aufgrund der vom EU-Parlament beschlossenen einjährigen Verschiebung auch im Jahr 2027 Anwendung finden.²⁸

Damit die Unterstützung für ETS2 in Deutschland nicht ins Wanken gerät, wäre eine baldige und klare Positionierung des Bundeskanzlers Friedrich Merz wichtig

In den jüngsten Debatten innerhalb der Regierungsfractionen zeigt sich jedoch, dass die Unterstützung für das Instrument zunehmend ins Wanken gerät. Vor diesem Hintergrund gewinnt eine klare und hoffentlich bald erfolgende Positionierung des Bundeskanzlers an Bedeutung – sowohl als Signal der politischen Entschlossenheit als auch als Anstoß für eine vertiefte Auseinandersetzung mit Begleitmaßnahmen zur sozialen Abfederung des ETS2. Die kommenden Monate dürften daher entscheidend sein – nicht nur für die klimapolitische Ausrichtung der Bundesregierung, sondern auch für die gesellschaftliche Akzeptanz des Emissionshandelssystems insgesamt.

Unterschiedliche Diskurse – gemeinsame Herausforderungen

Deutschland und Polen unterscheiden sich zwar in ihren politischen Narrativen – etwas hinsichtlich der Bewertung von ETS2 und der Umsetzung der klimapolitischen Maßnahmen –, stehen jedoch vor vergleichbaren Problemen. Deutschland ist der größte CO₂-Emittent in der EU im Gebäude- und Verkehrssektor, Polen befindet sich hier auf Platz vier.²⁹ Insbesondere die hohen Dekarbonisierungskosten

in diesen Sektoren, soziale Spannungsfelder sowie die Notwendigkeit eines gerechten Übergangs stellen für beide Länder zentrale Herausforderungen dar.

Die Sorgen, die Polen bereits seit geraumer Zeit äußert, spiegeln sich zunehmend auch in den Debatten in Deutschland wider. Dennoch mangelt es bislang an ernsthaften Lösungsansätzen, um diesen Bedenken wirksam zu begegnen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie diese gemeinsame Herausforderung trotz unterschiedlicher Diskurse über ETS2 gemeistert werden kann.

Um ETS2 als zentralen Baustein der politischen Maßnahmen zur Umsetzung der EU-Klimastrategie zu erhalten, braucht es nun konkrete Lösungen auf der Ebene der EU und effiziente Strategien zur Implementierung von ETS2 sowie Maßnahmen zur Beschleunigung und sozialen Flankierung der Energiewende auf nationaler Ebene. Wichtig ist, dass die Planungssicherheit für Mitgliedstaaten und Marktakteure erhöht wird, aber gleichzeitig die Emissionsreduktion weiter vorangetrieben wird und die sozialen Auswirkungen der Einführung von ETS2 möglichst geringgehalten werden. Was zunächst unmöglich erscheint und wohl in einem Kompromiss münden wird, könnte entscheidend für die erfolgreiche Implementierung des ETS2 sein.

Die erfolgreiche Einführung von ETS2 wird nur gelingen, wenn tragfähige Kompromisse zwischen Planungssicherheit, Emissionsreduktion und sozialer Flankierung gefunden werden

4. Anknüpfungspunkte für eine gemeinsame deutsch-polnische Strategie

ETS2 verdeutlicht exemplarisch, wie technokratische Instrumente der Klimapolitik politische Spannungen erzeugen können: zwischen Marktlogik und sozialer Realität, zwischen nationaler Souveränität und europäischer Kohärenz. Wenn Deutschland und Polen weiterhin ihre unterschiedlichen Strategien verfolgen, könnte die Einführung von ETS2 zu einem ernstzunehmenden Belastungstest für die bilateralen Beziehungen werden. Deutschland und Polen müssen diesen Spannungen aktiv auf der EU-Ebene begegnen. Ein Konsens ist möglich, wenn politische Unterschiede nicht als Hindernis, sondern als Ressource genutzt werden. Ein gemeinsamer Vorschlag für eine effektive und sozialgerechte Umsetzung von ETS2 unter Berücksichtigung des politischen Drucks in den Mitgliedstaaten könnte mehrere zentrale Elemente umfassen, die sowohl die spezifischen Prioritäten Deutschlands und Polens berücksichtigen als auch Punkte, von denen beide Länder gleichermaßen profitieren.

²⁷ Bundesregierung (2025): <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2025-2340970>.

²⁸ Tagesspiegel Background (2025): <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/co2-preis-fuer-kraftstoffe-und-gas-soll-2027-konstant-bleiben>.

²⁹ Agora Energiewende (2025): <https://www.agora-energiewende.org/news-events/why-early-action-by-five-countries-is-key-to-ets-2-success>.

Es gibt bereits einige Ansätze, die das Potenzial haben, Teil eines tragfähigen Kompromisses zu sein:

1. Frontloading von ETS2 Einnahmen

Eine der diskutierten Optionen ist das sogenannte „ETS2 Revenue Frontloading“. Dabei handelt es sich um einen Vorschlag von EPICO Klimainnovation und Transport & Environment, der vorsieht, zukünftige Einnahmen aus ETS2 bereits vor dem offiziellen Start im Jahr 2027 nutzbar zu machen – etwa in Form eines Darlehens oder einer Kreditlinie über eine EU-Darlehensfazilität.³⁰ Beide Organisationen schlagen leicht unterschiedliche Modelle vor, verfolgen jedoch dieselbe Grundidee: Die Mittel sollen frühzeitig zur Verfügung stehen, um Investitionen in die Dekarbonisierung der Gebäude- und Verkehrssektoren zu beschleunigen. Zwischen 2025 und 2027 könnten die Mitgliedstaaten bis zu 50 Milliarden Euro erhalten. Diese Mittel stünden sofort für soziale Ausgleichsmaßnahmen und Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung, ohne das zentrale Preissignal zu verzerrern oder neue EU-Schulden zu verursachen.³¹

Dieser Ansatz wird von einem breiten Bündnis der europäischen Zivilgesellschaft unterstützt, das im März 2025 einen öffentlichen Aufruf zur Umsetzung von Revenue Frontloading veröffentlicht hat.³² Auch Europaabgeordnete haben in einem fraktionsübergreifenden Brief die Europäische Kommission aufgefordert, die Möglichkeit des Frontloadings offiziell zu prüfen und umzusetzen.³³ Inzwischen wurde der Vorschlag von der EU-Kommission in Form eines „Frontloading Facility“ aufgegriffen und ist Teil der Antwort auf das bereits oben erwähnte Non-Paper.³⁴

Besonders relevant ist dieser Vorschlag für Mitgliedstaaten wie Deutschland und Polen. Deutschland wird voraussichtlich den größten Anteil an ETS2-Einnahmen erhalten und könnte diese Mittel gezielt für Mobilitätsangebote oder energetische Gebäudesanierung einsetzen.³⁵ Auch Polen dürfte ein starkes Interesse daran haben, weitere Finanzierungsmittel für Programme zur Gebäudesanierung oder Energiehilfe frühzeitig zu bekommen. Damit entstünde ein zusätzlicher Finanzrahmen für die soziale Abfederung der Klimapolitik und die Beschleunigung der Dekarbonisierung.

30 EPICO Klimainnovation (2025): <https://epico.org/en/policy-report-strengthening-eu-ets-2-through-revenue-frontloading>; Transport & Environment (2025): https://www.transportenvironment.org/uploads/files/ETS2_implementation_report_03062025.pdf.

31 EPICO Klimainnovation (2025): <https://epico.org/en/policy-report-strengthening-eu-ets-2-through-revenue-frontloading>.

32 Gemeinsamer Aufruf von zivilgesellschaftlichen Organisationen (2025): https://life-effect.org/wp-content/uploads/2025/03/Final-Draft_-_Joint-letter-on-EU-lending-facility-for-ETS2-revenues-for-MS-1.pdf.

33 ENDS Europe (2025): <https://www.endsurope.com/article/1935224/ets2-cross-party-meps-call-frontloaded-loans-member-states>; Wölken T. (2025): <https://www.tiemo-woelken.de/2025/10/07/emissionshandel-sozial-gerecht-gestalten>.

34 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>; Tagesspiegel Background (2025): <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/eu-kommission-will-preispuffer-im-ets2-aufpolstern>.

35 Cludius J., Fiedler S., Noka V., Leisinger C., Schumacher K., Tews K. für das Umweltbundesamt (2022): <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/der-klima-sozialfonds-im-fit-for-55-paket-der>.

2. Erweiterung des KSF-Umfangs

Zu den weiteren Ideen zählt auch die Anpassung des KSF auf EU-Ebene. Derzeit ist der Fonds auf 65 Mrd. € gedeckelt – unabhängig von der Höhe des CO₂-Preises. Diese Begrenzung schränkt die Handlungsfähigkeit der Mitgliedstaaten erheblich ein, insbesondere bei der sozial gerechten Umsetzung der CO₂-Bepreisung im Gebäude- und Verkehrssektor. Sollte der ETS2-Preis höher ausfallen als in der Richtlinie vorgesehen, droht eine Finanzierungslücke bei sozialen Ausgleichsmaßnahmen und Investitionen in die Infrastruktur. Um eine faire Umsetzung von ETS2 in der gesamten EU zu gewährleisten, sollte der Umfang des KSF dynamisch und proportional zum CO₂-Preis wachsen – ohne feste Obergrenze. Andernfalls kann der Fonds weder die notwendige EU-weite Solidarität sicherstellen noch die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten für die Preisentwicklung angemessen widerspiegeln.³⁶ Für Polen erscheint dies besonders sinnvoll, da das Land den größten Anteil der Mittel erhält. Deutschland hingegen zeigt derzeit weniger Interesse daran, zusätzliche Mittel in einen zentralen Fonds einzubringen. Dennoch sollte gerade Deutschland – als Land mit den höchsten Einnahmen aus ETS2 – den solidarischen Ansatz in den Mittelpunkt stellen, um eine erfolgreiche und gerechte Umsetzung des Systems in der gesamten EU zu gewährleisten.

3. Frühere ETS2-Auktionen

Die Europäische Kommission plant, die Auktionen im Rahmen des ETS2 – wie im Non-Paper der 19 nationalen Regierungen gefordert – bereits ein Jahr vor dem ursprünglich vorgesehenen Start zu beginnen. Wie aus einem Schreiben von EU-Klimakommissar Wopke Hoekstra an die Mitgliedstaaten hervorgeht, das im Oktober 2025 veröffentlicht wurde, sollen Änderungen an der Auktionsverordnung diesen vorgezogenen Beginn ermöglichen.³⁷

Zertifikate würden demnach schon vor dem offiziellen Start von ETS2 versteigert, wodurch frühe Preissignale entstehen und Investitionssicherheit gefördert wird. Für die Mitgliedstaaten bedeutete dies planbare Einnahmen, die sie gezielt für ihre nationalen Strategien im Rahmen des KSF einsetzen könnten. Politisch wäre dieses Vorgehen anschlussfähig, da es keiner Richtlinienänderung bedarf, sondern lediglich eines koordinierten Handelns der Mitgliedstaaten.

4. Anpassung der Marktstabilitätsreserve (MSR2)

Sowohl im Non-Paper der Mitgliedstaaten als auch im Brief von Kommissar Hoekstra steht die Reform der Marktstabilitätsreserve im Mittelpunkt.³⁸ Der Reformvorschlag

36 Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/93192>.

37 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

38 Carbon Pulse (2025): <https://carbon-pulse.com/447255/>.

zielt darauf ab, die Bedingungen für die Freigabe von Zertifikaten aus der Marktstabilitätsreserve zu erleichtern und die Laufzeit über das Jahr 2030 hinaus zu verlängern. Ziel ist es auch, starke Preissprünge zu verhindern.

Auch Deutschland und Polen befürworten diesen Ansatz. Die Reformdiskussion ist nachvollziehbar, löst jedoch nicht alle Probleme. Entscheidend ist, dass reale Emissionsreduktionen erfolgen – und zwar in einem Tempo, das den Klimazielen entspricht. Eine bloße Anpassung der Reserve reicht dafür nicht aus und könnte sogar Anreize zur Dekarbonisierung abschwächen.

5. Phase-In Modell statt Verschiebung für alle

Eine bloße Verschiebung des ETS2 um ein Jahr greift zu kurz, wenn sich die Mitgliedstaaten nicht gezielt auf die Einführung vorbereiten. Ohne begleitende Maßnahmen droht 2028 eine Wiederholung der aktuellen Herausforderungen – zumal eine Verschiebung keine Garantie dafür bietet, dass zögerliche Staaten das System dann tatsächlich umsetzen.

Polen und Deutschland könnten daher gemeinsam prüfen, ob ein stufenweises Phase-In Modell auf EU-Ebene eine pragmatische Lösung für Mitgliedstaaten darstellt, die bislang keinen oder nur einen sehr niedrigen CO₂-Preis in den Bereichen Gebäude und Verkehr erheben. Innerhalb von beispielsweise drei Jahren würden diese Länder schrittweise an den ETS2-Preis herangeführt. Kriterien wie ProKopf-Einkommen, erwartete Preissteigerungen oder die Zahl besonders betroffener Haushalte könnten dabei als Grundlage dienen. Gleichzeitig müssten verpflichtend gezielte Unterstützungsmaßnahmen umgesetzt werden, um den Umstieg auf klimaneutrales Heizen und nachhaltige Mobilität zu begleiten und soziale Härten abzufedern.³⁹

In Ländern, die bereits vorbereitet sind oder über eine bestehende CO₂-Bepreisung verfügen – etwa Deutschland als größtem Emittenten im ETS2 – würde das neue EU-Emissionshandelssystem hingegen wie geplant ab 2027 starten.

6. Gemeinsame Strategie für einen sozial verträglichen Elektrifizierungsturbo

Das bislang viel zu langsame Tempo der Emissionsreduktion im deutschen Gebäude- und Verkehrssektor⁴⁰ wird maßgeblich den CO₂-Preis europaweit beeinflussen, weil die Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung in Berlin aufgrund des hohen Emissionsvolumens den gesamten europäischen Zertifikatemarkt prägen. Die Elektrifizierung dieser Bereiche muss deutlich beschleunigt werden,

noch bevor der ETS2 startet. Auch Polen spielt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle: Aufgrund seiner hohen Abhängigkeit von fossilen Energieträgern im Gebäudesektor und im Straßenverkehr wird das Land ähnlich wie Deutschland maßgeblich zur Nachfrage nach Zertifikaten im ETS2 beitragen – und damit den europäischen CO₂-Preis mitbestimmen.

Deutschland und Polen könnten durch einen sozial ausgewogenen Elektrifizierungsturbo den klimafreundlichen Umbau von Gebäuden und Verkehr daher zügiger vorantreiben. Konkret bedeutet dies die Entwicklung eines gemeinsamen Plans für den beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien (z.B.: durch die Erweiterung der Offshore-Windkapazitäten in der Ostsee), die umfassende Elektrifizierung von Wärme- und Mobilitätssektoren (beispielsweise durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Grenzregionen oder ein gemeinsames Programm für Energieberater:innen) sowie flankierende Maßnahmen zur sozialen Abfederung.⁴¹ Der verstärkte Einsatz von Strom aus erneuerbaren Quellen senkt Emissionen, reduziert langfristig Energiepreise und wirkt zugleich als Innovationstreiber. Eine beschleunigte Umsetzung würde die Preise im ETS2 in der Phase bis 2030 spürbar dämpfen. Ergänzende Instrumente – etwa gezielte Förderprogramme, soziale Ausgleichsmechanismen und Investitionen in Energieeffizienz – gelten als die wirksamsten Hebel, um Preisstabilität im ETS2 zu sichern und gesellschaftliche Akzeptanz zu stärken.⁴²

7. Bilateraler Austausch über Best-Practices in Klima-Sozialplänen

Beide Länder haben ihre Klima-Sozialpläne bislang noch nicht eingereicht. Ein gemeinsamer deutsch-polnischer Austausch über Best-Practices bietet die Chance, voneinander zu lernen, sozial gerechte Klimapolitik grenzüberschreitend zu stärken und die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zu beschleunigen. Pilotprojekte – etwa im Bereich Wärmepumpen, Energieeffizienz oder kommunaler Klimapartnerschaften – könnten konkrete Lösungen sichtbar machen und das Vertrauen in die Transformation fördern.

8. Gemeinsame Informationsstrategie

Schließlich sollte das kommunikative Narrativ im Hinblick auf ETS2 gemeinsam entwickelt werden. Eine koordinierte Kommunikationsoffensive könnte dabei helfen, die europäische Öffentlichkeit mit einer klaren und einheitlichen Botschaft zu erreichen und so breite Akzeptanz für ETS2 und die damit verbundenen sozialen Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen.

³⁹ Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/blog/neuer-emissionshandel-unter-beschuss>.

⁴⁰ Deutscher Bundestag (2025): <https://dserver.bundestag.de/btd/21/012/2101250.pdf>.

⁴¹ Siehe dazu auch die Analyse zur Energiewende aus dieser Publikationsreihe.

⁴² BloombergNEF (2025): <https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>; Germanwatch (2025): <https://www.germanwatch.org/de/93197>.

Die sozialen Verteilungseffekte sind erheblich, insbesondere in Ländern mit hoher Abhängigkeit von fossilen Energien und geringem Einkommen. Um die Akzeptanz für ETS2 zu sichern, braucht es intelligente, rechtlich machbare Kompensationsmechanismen – und idealerweise einen deutsch-polnischen Kompromissvorschlag.

5. Die Rolle der Sozialdemokratie bei der Umsetzung von ETS2

Im Spannungsfeld zwischen ökologischer Transformation und sozialer Gerechtigkeit kommt sozialdemokratischen Akteuren eine Schlüsselrolle bei der Einführung von ETS2 zu. Ihre politische Positionierung trägt es ihnen auf, die ökologische Notwendigkeit ambitionierter Klimapolitik mit dem Anspruch sozialer Gerechtigkeit zu verbinden. Durch eine frühzeitige Thematisierung sozialer Auswirkungen und die Mitgestaltung von Ausgleichsmechanismen können sozialdemokratische Entscheidungsträger:innen politische Kompromisse ermöglichen, die sowohl klimapolitisch wirksam als auch demokratisch legitimiert sind. In einem zunehmend polarisierten Diskurs über CO₂-Bepreisung und Verteilungsgerechtigkeit sind solche Brückenbauer:innen entscheidend für die Akzeptanz und Stabilität des ETS2.

Sozialdemokratische Entscheidungsträger:innen sollten die sozialen Auswirkungen des ETS2 frühzeitig thematisieren und Ausgleichsmechanismen mitgestalten

In Deutschland etwa könnte die SPD ein sozial gestaffeltes Deutschlandticket und ein soziales Leasingsmodell für E-Autos als konkrete Ansätze zur Förderung klimafreundlicher Mobilität vorbringen. In Polen könnten sozialdemokratische Kräfte wie die Lewica die Verbindung von Energiewende und Beschäftigungssicherung stärker in den Vordergrund rücken.

Auch auf EU-Ebene können sozialdemokratische Vertreter:innen zwischen ambitionierten Klimazielen und nationalen Realitäten vermitteln – etwa durch Vorschläge zur phasenweisen Einführung des neuen EU-Emissionshandelssystems, CO₂-Mindestpreisen oder Schutzmechanismen gegen Preissprünge. Im Oktober forderte ein Bündnis von Europaabgeordneten, darunter auch Mitglieder der S&D-Fraktion, in einem parteiübergreifenden Brief an die Europäische Kommission das Frontloading der ETS2-Einnahmen.⁴³

6. Ausblick

In Zeiten geopolitischer Unsicherheit und wachsender sozialer Spannungen braucht die EU eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, klare Narrative und soziale Sensibilität. ETS2 darf nicht zum Symbol klimapolitischer Spaltung werden, sondern muss als europäisches Projekt sozialgerechter Klimatransformation gestaltet werden. Ohne flankierende Maßnahmen und bilaterale Abstimmung droht das Emissionshandelssystem, zum Symbol ungleicher Lasten und europäischer Entfremdung zu werden. Sozialdemokratische Akteure könnten dabei eine Schlüsselrolle spielen – als Architekt:innen des Europäischen Green Deal, der verbindet statt trennt und alle mitnimmt.

ETS2 darf nicht zum Symbol klimapolitischer Spaltung werden, sondern muss als europäisches Projekt sozialgerechter Klimatransformation gestaltet werden

Die Wiederbelebung der Partnerschaft zwischen Berlin und Warschau erfordert strategische Empathie und gegenseitiges Verständnis, gemeinsame Initiativen und Kompromissbereitschaft. Die klimapolitischen Unterschiede zwischen Deutschland und Polen sind tief – aber überwindbar. Entscheidend ist, wie beide Länder mit den sozialen und wirtschaftlichen Spannungen umgehen, die ETS2 mit sich bringt. Besonders strukturschwache Regionen und vulnerable Gruppen in beiden Ländern brauchen gezielte Unterstützung, um Klimaziele mit gesellschaftlicher Fairness zu verbinden.

Die klimapolitischen Unterschiede zwischen Deutschland und Polen sind tief – aber überwindbar

Ein Klima-Sozialdialog, gemeinsame Pilotprojekte und abgestimmte Kommunikationsstrategien könnten Brücken bauen und die Transformation greifbar machen. ETS2 ist kein unlösbarer Konflikt, sondern ein Lackmustest für europäische Vermittlungskraft. Ein bilateraler Kompromiss, der soziale Legitimität und strategische Umsetzung verbindet, könnte die Akzeptanz erhöhen und die deutsch-polnische Partnerschaft im Green Deal neu begründen.

⁴³ Wölken T. (2025): <https://www.tiemo-woelken.de/2025/10/07/emissionshandel-sozial-gerecht-gestalten>.

Über die Autorin



© Stefanie Loss

Sylwia Andralojc-Bodych ist Referentin für EU-Klimapolitik sowie für die deutsch-polnische Klimazusammenarbeit und Advocacy-Koordinatorin bei Germanwatch e.V. In dieser Funktion und als Expertin für Klima- und Energiepolitik fördert sie den Klimadialog zwischen politischen Akteuren und europäischen Partnerstaaten, insbesondere zwischen Deutschland, Polen und Frankreich im Format des Grünen Weimarer Dreiecks. Dabei setzt sie sich für die nachhaltige und strategische Umsetzung europäischer Klimaziele und eine sozial gerechte Energiewende ein.

ETS2 als Brücke statt Barriere: Potenziale für eine deutsch-polnische Kooperation

Aus der Serie „Im Kräftefeld deutsch-polnischer Interessen“

Die Einführung von ETS2 stellt Deutschland als größten und Polen als viertgrößten CO₂-Emittenten in der EU vor gemeinsame Herausforderungen in den Sektoren Gebäude und Verkehr. Die soziale Verträglichkeit der Klimapolitik verbindet beide Länder und eröffnet sozialdemokratischen Akteur:innen die Chance, als glaubwürdige Vermittler:innen das Thema aktiv voranzutreiben. Frühzeitige Maßnahmen wie gezielte Investitionen, Revenue Frontloading und die strategische Nutzung des Klima-Sozialfonds könnten soziale Härten abfedern und die Transformation beschleunigen. Mit dem neuen Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der Marktstabilitätsreserve und dem jüngsten Beschluss des Parlaments zur einjährigen Verschiebung von ETS2 tritt die Debatte über das neue Emissionshandelssystem in eine entscheidende Phase. Die kommenden Jahre werden richtungweisend für die Erreichung der Klimaziele bis 2030 sein – und ETS2 wird zum Lackmustest europäischer Klimapolitik. Deutschland und Polen sollten ihre Differenzen überwinden und mit einer gemeinsamen Strategie vorangehen.

Weitere Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung finden Sie hier:

➔ www.fes.de/publikationen