

Umweltsteuern ruinieren die britische Industrie – und mein neuer Bericht beweist es.

geschrieben von Andreas Demmig | 9. September 2026

WUWT, Gastautor, THE DAILY SCEPTIC, Von Kathryn Porter

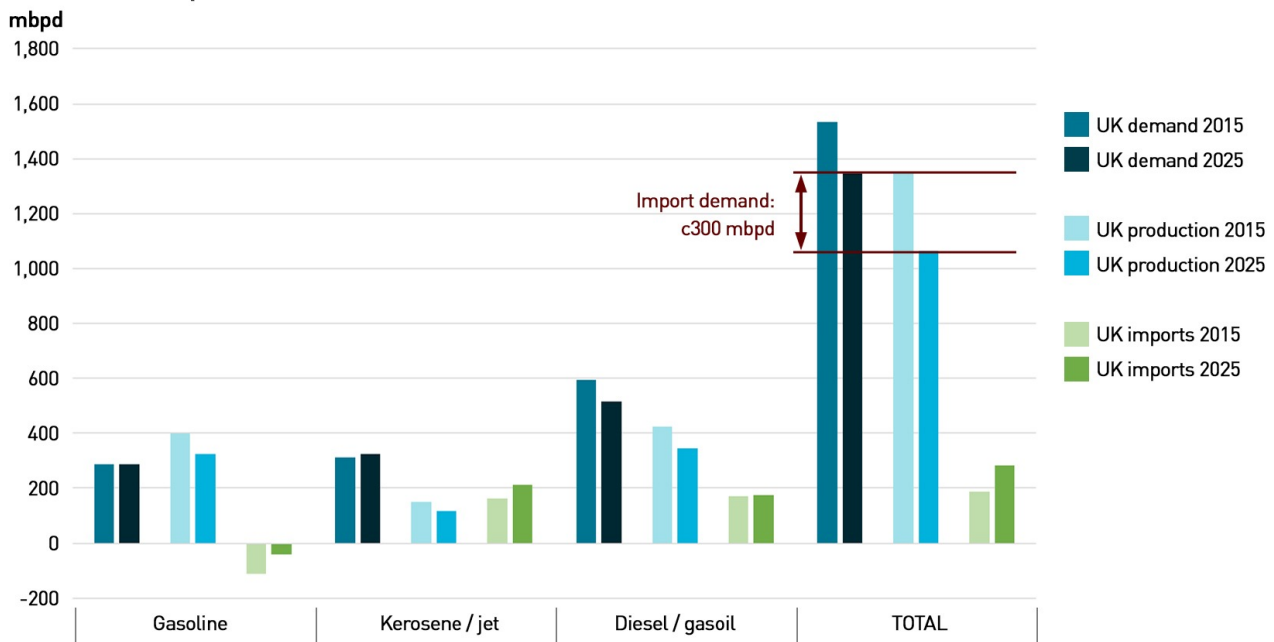
„Ökosteuern dezimieren die britische Industrie und treiben die Energiepreise in die Höhe, ohne dass man etwas davon hat, da die Emissionen einfach ins Ausland verlagert werden“, sagt Kathryn Porter, die in einem neuen Bericht die vernichtenden Details darlegt.

Kraftstoffe, Raffinerien und das britische Emissionshandelssystem: Was politische Entscheidungsträger wissen müssen“ . Die Schlussfolgerungen sind alarmierend.

Großbritannien verlor im vergangenen Jahr zwei Ölraffinerien – Grangemouth schloss im April und Lindsey folgte im August. Damit verblieben nur noch vier aktive Standorte: Fawley, Humber, Pembroke und Stanlow. Mein Bericht kommt zu dem Schluss, dass die Regierungspolitik, insbesondere das britische Emissionshandelssystem (ETS), den verbleibenden Raffinerien zunehmend den Wettbewerb erschwert.

Dies ist von Bedeutung, da flüssige Kraftstoffe nach wie vor 47 % des britischen Endenergieverbrauchs decken. Diesel, Benzin und Kerosin bleiben unverzichtbar für Transport, Luftfahrt, Landwirtschaft, Bauwesen und Industrie, und es stehen kurzfristig keine Alternativen in großem Umfang zur Verfügung.

UK refined fuel product balances



TOTAL products include Gasoline, Kerosene/jet, Diesel/gasoil plus LPG, Fuel Oil, Ethane, Refinery gas, Naphtha, and Other (bitumen, lubricants, waxes, etc)

Source: DUKES

<https://watt-logic.com/2026/08/31/refineries-report-says-abolish-the-ets/>

Dennoch ist Großbritannien zunehmend von Importen abhängig. Im Jahr 2025 importierten wir 15,5 Millionen Tonnen mehr Erdölprodukte als wir exportierten – das größte Defizit seit wir 2013 zum Nettoimporteuer wurden. Die Schließung inländischer Raffineriekapazitäten bedeutet nicht, dass wir aufhören, raffinierte Produkte zu konsumieren; sie bedeutet lediglich, dass wir mehr importieren und deren Produktion faktisch auslagern. Paradoxaerweise fördert die Regierungspolitik dies aktiv.

Meine Analyse zeigt, dass die vier verbleibenden britischen Raffinerien mit jährlichen Netto-Ausgabenkosten von rund 200 Millionen Pfund durch das Emissionshandelssystem konfrontiert sind. Ihr Brutto-Kostennachteil im Vergleich zu Raffinerien außerhalb von CO₂-Bepreisungssystemen beträgt etwa 540 Millionen Pfund pro Jahr. Dies stellt einen erheblichen Nachteil in einem international wettbewerbsintensiven Geschäft mit vergleichsweise geringen Gewinnmargen dar.

Britische Raffinerien konkurrieren mit Anlagen in den USA, dem Nahen Osten und Asien, von denen viele neuer, größer und moderner sind, und profitieren zudem von staatlicher Unterstützung, bevorzugtem Zugang zu Rohöl, billigeren Arbeitskräften und deutlich billigerer Energie.

Paul Greenwood, Geschäftsführer von ExxonMobil UK, erklärte kürzlich vor Abgeordneten, sein Unternehmen zahle jährlich 70 bis 80 Millionen Pfund für CO₂-Emissionen, und er rechne mit einem Anstieg auf 150 Millionen Pfund in den nächsten vier bis fünf Jahren. Seine

Konkurrenten, so Greenwood, zahlten diese Kosten nicht. Er nannte diesen Kostenunterschied ausdrücklich als einen der Gründe für die Schließung britischer Raffinerien. Dies wäre nachvollziehbar, wenn das Emissionshandelssystem (ETS) Raffinerien zu Emissionsreduzierungen veranlassen würde. Doch das tut es nicht.

Die Raffinerieproduktion ist sehr energieintensiv, daher hatten Raffinerien schon immer ein starkes wirtschaftliches Interesse an Effizienzsteigerungen: Jede eingesparte Energieeinheit senkt die Kosten. Europäische Raffinerien erzielten bereits lange vor dem Emissionshandel signifikante Effizienzverbesserungen.

Abgesehen von geringfügigen Effizienzsteigerungen können britische Raffinerien heute kaum sinnvolle Investitionen tätigen, um ihre Emissionen deutlich zu reduzieren. Alle vier verbleibenden Raffinerien haben umfangreiche Dekarbonisierungs-Investitionen geprüft, aber keine wurde umgesetzt. Projekte zur CO₂-Abscheidung und Wasserstoffherzeugung sind ohne substanzielle staatliche Förderung, die seit Jahren diskutiert, aber nicht realisiert wird, wirtschaftlich nicht rentabel.

Eine Erhöhung des CO₂-Preises führt nicht auf magische Weise zur Verfügbarkeit neuer Dekarbonisierungstechnologien. Sie verteuert lediglich die Raffinerieproduktion in Großbritannien.

Die Regierung weiß, dass die CO₂-Bepreisung ein Wettbewerbsproblem darstellt. Deshalb erhalten energieintensive Branchen einige Emissionshandelszertifikate kostenlos und führen einen Mechanismus zur Anpassung der CO₂-Emissionen an den Grenzen (CBAM) ein. Der CBAM soll britische Hersteller schützen, indem er importierten Waren einen entsprechenden CO₂-Preis auferlegt. Raffinierte Erdölprodukte sind jedoch ausgenommen.

Ein Tanker mit Diesel oder Kerosin kann aus Indien, dem Nahen Osten oder anderen Ländern eintreffen, ohne dass die britische Raffinerie, mit der sie im Wettbewerb steht, die CO₂-Kosten tragen muss. Raffinerien können ihre Kosten für den Emissionshandel nicht einfach an die Verbraucher weitergeben: Raffinerieprodukte werden international gehandelt und sind weitgehend austauschbar. Wenn das britische Produkt zu teuer wird, können Käufer importierte Alternativen erwerben.

Wenn eine britische Raffinerie schließt, verschwindet unser Kraftstoffbedarf nicht – er wird stattdessen durch Importe gedeckt. Diese Importe weisen oft eine höhere CO₂-Intensität auf, da die Raffinerien in Ländern mit umweltschädlicherer Energieerzeugung arbeiten und beim Transport zusätzliche Emissionen entstehen. Die Schließung der britischen Raffinerie beseitigt die damit verbundenen Emissionen nicht, sondern verlagert sie lediglich. Das ist keine Dekarbonisierung, sondern Offshoring.

Tatsächlich handelt es sich um eine Form von Greenwashing. Politiker feiern die Reduzierung der Emissionen im Vereinigten Königreich, während

sie die Emissionen ignorieren, die in den zunehmenden Mengen importierter Güter enthalten sind.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse meines Berichts stammt aus der Analyse der Daten zur Einhaltung der Emissionshandelsbestimmungen. Von 1.702 britischen Anlagen, die im EU-ETS-Register eingetragen sind, wurden zwischen 2008 und 2020 292 stillgelegt. Seit dem Start des britischen Emissionshandelssystems im Jahr 2021 wurden weitere 183 von 1.415 registrierten Anlagen geschlossen. Lindsey und Grangemouth sind in diesen Zahlen noch nicht enthalten.

Die kostenlosen Zuteilungen zeichnen ein ähnliches Bild: Sie sanken von 37,8 Millionen Tonnen im Jahr 2021 auf nur noch 23,6 Millionen Tonnen im Jahr 2026 – ein Rückgang um 38 %. Die größte Reduzierung in jüngster Zeit betraf 4,6 Millionen Tonnen Zuteilungen nach der Schließung der Hochöfen in Port Talbot. Doch die britische Stahlnachfrage verschwand nicht mit den Hochöfen. Im Gegenteil: Die britische Stahlnachfrage stieg von 8,1 Millionen Tonnen im Jahr 2023 auf 9,3 Millionen Tonnen im Jahr 2024, während der Anteil des Inlandsangebots drastisch zurückging.

Kohlendioxidmolekülen ist es egal, ob sie in Port Talbot, Immingham, Indien oder China freigesetzt wurden. Wenn der Klimawandel die Rechtfertigung für diese Maßnahmen ist, zählen die globalen Emissionen, nicht die nationalen.

Dies wirft auch ein anderes Licht auf den sinkenden Energiebedarf in Europa. Der industrielle Energieverbrauch der EU ging zwischen 2014 und 2024 um 8,1 % zurück und befindet sich seit 1990 in einem strukturellen Abwärtstrend. Seit der Energiekrise von 2022 ist die Produktion energieintensiver Industrien besonders stark eingebrochen, da europäische Unternehmen mit hohen Energiekosten zu kämpfen haben.

Dies beeinträchtigt die Nachfrage nach raffinierten Produkten, da Fabriken Diesel für die Logistik vor Ort, mobile Maschinen und Notstromversorgung verbrauchen, während ihre Lieferketten den Straßengüterverkehr ankurbeln. Schließt die Fabrik, fällt diese Nachfrage komplett weg. Ein sinkender Energieverbrauch ist nicht zwangsläufig ein Beweis für eine erfolgreiche Dekarbonisierung – er bedeutet oft einfach nur, dass wir weniger produzieren.

Diese Absurdität beschränkt sich nicht auf die Industrie. Seit Kohle aus dem britischen Stromnetz verschwunden ist, ist Gas die wichtigste Quelle für die bedarfsgerechte Stromerzeugung im großen Maßstab. Wir benötigen es weiterhin, wenn Wind- und Solarstrom wenig Strom liefern, und es gibt derzeit keine wirtschaftlich rentablen Investitionen, die es Gaskraftwerken ermöglichen würden, ihre Emissionen deutlich zu reduzieren oder gar zu eliminieren. Erneuerbare Energien werden durch den Emissionshandel nicht gefördert, da ihr Ausbau enorme Subventionen erfordert.

Was genau bewirkt das ETS im Stromsektor? Es verteuert den Strom. Und

das ist alles.

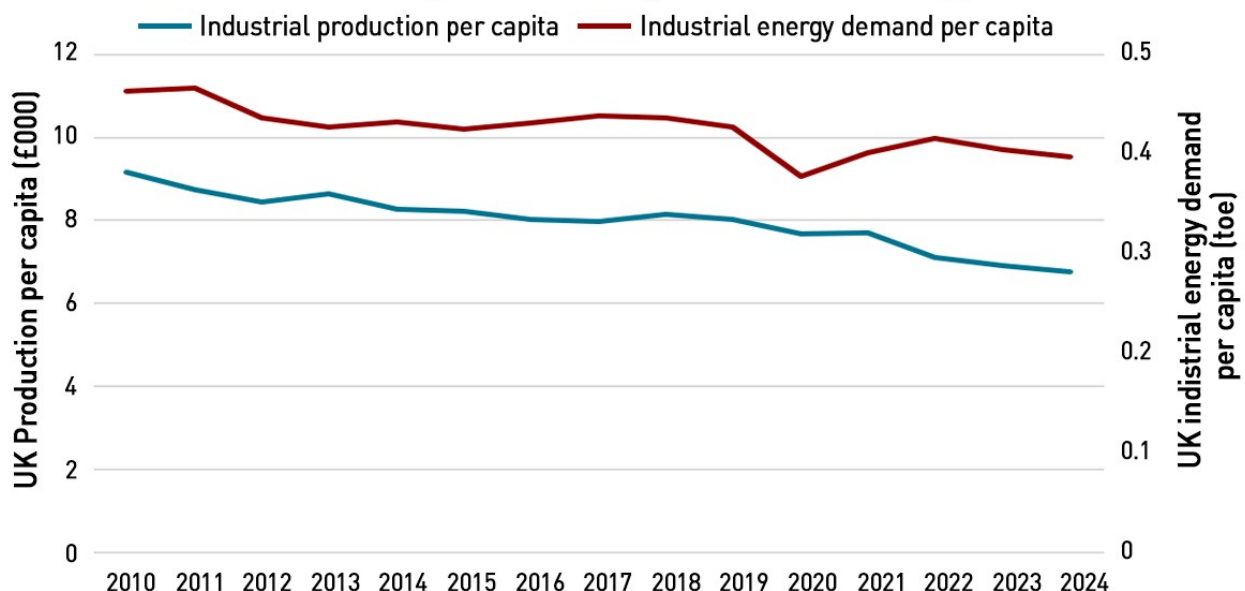
Die Stromerzeugung in Gaskraftwerken bestimmt größtenteils den Großhandelspreis für Strom, wobei die CO₂-Kosten mittlerweile mehr als ein Fünftel des Großhandelspreises ausmachen. Im Gegensatz zu Raffinerien können Stromerzeuger diese Kosten weitergeben, sodass Haushalte und Unternehmen mehr für ihren Strom bezahlen.

Noch schlimmer ist, dass wir Branchen durch hohe Steuern fast in den Ruin treiben und dann, wenn wir erkennen, dass sie tatsächlich wichtig sind, gezwungen sind, Subventionen in Erwägung zu ziehen, um ihr Überleben zu sichern. Das ist völlig widersprüchlich.

Die ursprüngliche ökonomische Logik der CO₂-Bepreisung erscheint auf den ersten Blick einleuchtend: Emissionen werden bepreist, und Unternehmen können so die kostengünstigsten Wege zur Emissionsreduzierung finden. Dieser Mechanismus funktioniert jedoch nur dort, wo reale und praktikable Dekarbonisierungs-**Optionen** bestehen.

Wo wirtschaftlich sinnvolle Effizienzsteigerungen möglich sind, haben Unternehmen selbst starke Anreize, diese zu nutzen. Wo wirtschaftlich tragfähige Alternativen existieren, haben Unternehmen diese oft bereits eingeführt. Wo beides nicht existiert, schafft eine Erhöhung des CO₂-Preises diese Alternativen nicht. Sie macht die britische Produktion gegenüber Importen wettbewerbsunfähig und erhöht die Kosten für britische Verbraucher.

De-industrialisation: declining UK industrial production and energy demand



Source: Office for National Statistics UK Index of Production time series, Office for National Statistics population data and estimates, DESNZ Energy Consumption in the UK (ECUK): Final Energy Consumption Tables

<https://watt-logic.com/2026/08/31/refineries-report-says-abolish-the-ets/>

Mein Bericht kommt zu dem Schluss, dass Großbritannien zumindest Raffinerien aus dem Emissionshandelssystem herausnehmen sollte. Wendet man dieselbe Analyse auf den Rest der Wirtschaft an, bricht die Rechtfertigung für das gesamte System zusammen.

Großbritannien muss endlich aufhören, geringere Emissionen im Inland mit Dekarbonisierung zu verwechseln. Eine Umweltpolitik, die Emissionen exportiert, die heimische Industrie zerstört, die Importabhängigkeit erhöht und die globalen Emissionen ansteigen lässt, ist zutiefst irrational.

Es ist an der Zeit, das ETS abzuschaffen.

Die Broschüre „Kraftstoffe, Raffinerien und das britische Emissionshandelssystem: Was politische Entscheidungsträger wissen müssen“ kann *hier heruntergeladen werden*.

Kathryn Porter ist unabhängige Energieberaterin. Sie hat einen Master-Abschluss in Physik und einen MBA und ist assoziiertes Mitglied des Exekutivrats der parteiübergreifenden parlamentarischen Gruppe für Energiestudien. Abonnieren Sie ihren Blog .

<https://wattsupwiththat.com/2026/09/03/green-taxes-are-decimating-british-industry-and-my-new-report-proves-it/>