

DISKUSSIONSPAPIER

Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zusammendenken

Industrial Accelerator Act: Zukunftsinvestitionen brauchen ein starkes Nachfragesignal

Die Ereignisse der vergangenen Wochen haben deutlich gemacht: Europa und insbesondere Deutschland als wichtigstes Industrieland der EU müssen deutlich stärker in die Resilienz ihrer industriellen Wertschöpfungsketten investieren und sich gleichzeitig schneller von fossilen Energieträgern unabhängig machen. Die grüne Transformation der Grundstoffindustrie ist dafür zentral.

Der Industrial Accelerator Act (IAA) hat das erklärte Ziel Dekarbonisierung und industrielle Wettbewerbsfähigkeit im Tandem zu denken. In seiner derzeitigen Form bleibt der Vorschlag der Europäischen Kommission jedoch hinter seinen Möglichkeiten zurück. Die vorgesehenen Instrumente wie der Aufbau von grünen Leitmärkten für emissionsarme Materialien mithilfe von Quoten für die öffentlichen Beschaffung, Investitionskonditionalitäten für ausländische Direktinvestitionen sowie beschleunigte Genehmigungsverfahren für Dekarbonisierungsprojekte gehen zwar in die richtige Richtung, sind jedoch in der vorgesehenen Form nicht ausreichend wirksam.

Der IAA kann seine Wirkung nur als Teil eines größeren Gesamtpakets entfalten. Ein robuster europäischer Emissionshandel mit einem klaren CO₂-Preissignal ist die Grundlage für Investitionen in klimaneutrale Produktion; wettbewerbsfähige Strompreise sind zugleich eine Voraussetzung für die in immer mehr Anwendungsfällen der Schwerindustrie notwendige Elektrifizierung. Flankiert werden müssen diese Rahmensetzungen durch Instrumente, die frühzeitig Investitionen ermöglichen und absichern. Erst im Zusammenspiel dieser Instrumente entsteht ein belastbarer Business Case für milliardenschwere Investitionsentscheidungen und damit für die Sicherung von Arbeitsplätzen und das Erreichen der Klimaziele.

Die Bundesregierung muss sich daher im weiteren Gesetzgebungsprozess für folgende Punkte einsetzen:

- 1. Verbindliche und dynamische Mindestquoten für emissionsarme Grundstoffe**
- 2. Stahllabel wieder in den IAA aufnehmen**
- 3. Geltungsbereich auf öffentliche Förderprogramme ausweiten**
- 4. Strategische Klimapartnerschaften mit verlässlichen Drittstaaten ermöglichen**

1 Verbindliche und dynamische Mindestquoten für emissionsarme Grundstoffe

Die vorgeschlagenen Beschaffungsquoten für emissionsarme und in Europa produzierte Grundstoffe sind zu niedrig, um ein ausreichendes Marktsignal zu setzen. Gleichzeitig bleibt unklar, nach welchen Kriterien die angekündigten Revisionen durch die Kommission erfolgen sollen. Erforderlich ist eine **transparente Methodik, die verbindliche und dynamisch steigende Quoten festlegt, die sich an den bestehenden und geplanten Produktionsmengen klimaneutraler Grundstoffe orientieren**, hierfür eine verlässliche Nachfrage schaffen und zugleich technologische Fortschritte systematisch berücksichtigen.

Die zu erwartenden Kosten der Quotenregelungen sind für die öffentliche Hand tragbar. Laut Schätzungen der Kommission liegen **die kumulierten Mehrbeschaffungskosten bei öffentlichen Bauprojekten bei lediglich 0,45 % gegenüber business as usual**, wenn die derzeit gesetzten emissionsarmen Quoten für Aluminium, Stahl und Zement umgesetzt werden. Eine schrittweise Erhöhung auf bspw. 50 % bei Stahl und Aluminium und 10 % bei Zement hätte also geringe kumulierte Mehrkosten für die öffentliche Hand zur Folge. Durch die dann sinkende Nachfrage insbesondere nach Gas würden jedoch der Gas- und CO₂-Preis und damit die Kosten einstweilen noch emissionsintensiver Materialien reduziert. Zudem würden damit auch die volkswirtschaftlich sehr relevanten CO₂-Schadenskosten sowie die geopolitischen Kosten (etwa Finanzierung des russischen Militärhaushalts) sinken.

Tabelle 1: Quoten und Anforderungen des IAA-Vorschlags (eigene Darstellung).

25 % ¹	5 %	25%
Emissionsarm & (Made in Europe)	Emissionsarm & Made in Europe	Emissionsarm & Made in Europe
Stahl	Zement & Mörtel	Aluminium

Um negative wirtschaftliche oder soziale Effekte in solchen Fällen auszuschließen, bei denen die Materialkosten einen ungewöhnlich hohen Anteil an den Gesamtkosten eines Produkts oder einer Dienstleistung haben, sind auf die final zu beschaffenden Produkte bzw. Leistungen bezogenen kostengestützten Ausnahmeregelungen (25 % Mehrkosten bei der öffentlichen Beschaffung und 30 % bei Ausschreibungen) sinnvoll. Diese sollten jedoch im weiteren Gesetzgebungsprozess nicht ausgeweitet werden, um Investitionsanreize für klimaneutrale Produktionsverfahren nicht zu schwächen. Ihre Relevanz in der Anwendung sollte beobachtet und überprüft werden.

Darüber hinaus **sollte Stahl im weiteren Gesetzgebungsprozess wieder von den „Union Origin“-Privilegien profitieren**. Ziel des IAA muss es sein, ein Mindestmaß an emissionsarmer Stahlwertschöpfung in der EU selbst zu ermöglichen und so die Resilienz Europas zu stärken. Dazu braucht es ein klares Investitionssignal an die Unternehmen, die die Transformation begonnen haben und in den Standort Europa investieren. Die ebenfalls in der Diskussion befindlichen Handelsschutzinstrumente im Stahlbereich sind hierfür kein ausreichender Ersatz, weil sie nicht gezielt die anfänglichen Mehrkosten der Investitionen in emissionsarme Stahlerzeugung adressieren.

¹ Laut der Analyse der EU-Kommission gibt es derzeit 61 neue europäische CO₂-arme Stahlprojekte in den EU-Emissionsklassen A-C (BloombergNEF). Dies wären 75,4 Mtonnen Gesamtkapazität, wovon 29,7 Mtonnen bis 2030 gebaut werden (circa 22 % der prognostizierten EU27 Produktion von 134 Mtonnen). Die verbleibenden 41,4 Mtonnen in frühen Phasen würden zusätzlich 31 % darstellen und damit eine deutlich höhere Quote zulassen.

2 Stahllabel wieder in den IAA aufnehmen

Die Kommission hat sowohl das geplante freiwillige Stahllabel als auch die dazugehörige Berechnungsmethodik für emissionsarmen Stahl aus dem Vorschlag gestrichen. Damit würde eine zentrale industriepolitische Chance vergeben und notwendige Geschwindigkeit gedrosselt.

Ein belastbares Stahllabel ist Voraussetzung, um emissionsarmen Stahl eindeutig zu definieren, Markttransparenz zu schaffen und Vorreiterunternehmen eine verlässliche Nachfrage über öffentliche Beschaffung zu sichern. Gleichzeitig würde ein solches Label Investitionsentscheidungen für klimaneutrale Stahlproduktion in Europa stärken.

Das Stahllabel sollte daher wieder Teil des IAA werden. **Die notwendige Grundlage liegt bereits vor: In ihrem Impact Assessment hat die Kommission eine Berechnungsmethodik mit Emissionsklassen vorgeschlagen (A-F),** die sich am von der Wirtschaftsvereinigung Stahl entwickelten Low Emission Steel Standard (LESS) orientiert. Die Nutzung dieses Labels bietet daher die Chance, einen von der Branche breit getragenen und bürokratiearmen Ansatz für die Förderung emissionsarmen Stahls zu nutzen.

3 Geltungsbereich auf öffentliche Förderprogramme ausweiten

Der derzeitige Vorschlag der Kommission beschränkt sich auf klassische öffentliche Beschaffung und bleibt damit deutlich hinter seinem eigenen Potenzial zurück. **Daher sollten alle steuerfinanzierten Förderprogramme im Bau- und Transportsektor wieder in den gesetzlichen Anwendungsbereich mitaufgenommen werden – so wie von der Kommission ursprünglich vorgesehen.** Dadurch würde ein deutlich stärkeres und verlässlicheres Nachfragesignal entstehen. Allein im Automobilsektor könnte diese Anpassung zu einer Marktabdeckung von rund drei Vierteln des Gesamtmarktes führen, sofern alle Antriebstechnologien mitgedacht werden.

Im Gegensatz zur in der Diskussion befindlichen Anrechenbarkeit von grünem Stahl auf die CO₂-Flottengrenzwerte würde das ein **starkes, frühes und verlässliches Nachfragesignal** erzeugen. Bezogen auf das Endprodukt Auto sind die Mehrkosten dabei gering: Die Kommission beziffert sie die bei Anwendung der für die Beschaffung vorgeschlagenen 25 % (Stahl & Aluminium) auf 69,27 Euro. Bei einem schrittweisen Anstieg der Quoten beispielsweise auf 50 % lägen die Mehrkosten bei etwa 140 Euro.

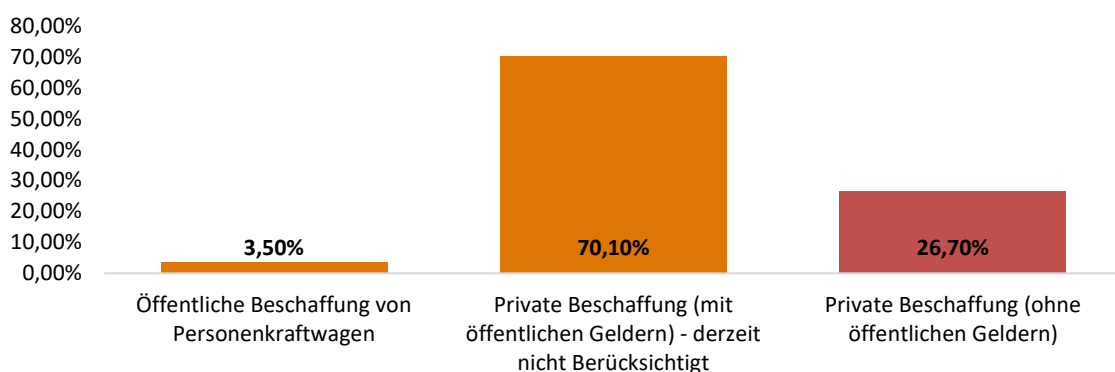


Abbildung 1: Marktanteile von Fahrzeugbeschaffung in der EU (EU Kommission 2026/0068: Impact Assessment)

4 Strategische Klimapartnerschaften mit verlässlichen Drittstaaten ermöglichen

Der von der Bundesregierung unterstützte „Made-with-Europe“-Ansatz ist grundsätzlich sinnvoll, um europäische Wertschöpfung und die Resilienz des Standorts gleichermaßen zu stärken, sowie als Grundlage für die Kooperation mit verlässlichen internationalen Partnern. Die verschiedenen Ziele drohen sich jedoch vor allem in der kurzen Frist gegenseitig zu kannelisieren, da die Öffnung der Quoten für Produzenten außerhalb der EU die notwendige Sicherheit hinsichtlich der verlässlichen Nachfrage nach europäisch erzeugten emissionsarmen Produkten unterminiert.

Sinnvoll könnte daher ein zeitliches Phasenmodell sein, das die Nachfrage anfänglich auf europäisch hergestellte Produkte beschränkt² und mit der schrittweisen Erhöhung der Quoten auch eine Ausweitung nach dem aktuellen geografischen Umfang des Kommissionsvorschlags vorsieht (GPA/FTA).

Strategische Klimapartnerschaften mit Ländern, die ambitionierte Klimaziele verfolgen und hohe Nachhaltigkeitsstandards erfüllen, können entscheidend dazu beitragen, die Dekarbonisierung global zu stärken und Versorgungssicherheit mit den entsprechenden Produkten zu gewährleisten. Jedoch ist noch nicht geklärt, nach welchen Entscheidungskriterien die Kommission die Reziprozität bewertet und wie schnell sie auf mögliche Umgehungspraktiken reagieren kann.

Um einen bestmöglichen Beitrag zum globalen Fortschritt bei der Dekarbonisierung der Industrie zu leisten und damit mittelfristig ein Level Playing Field für europäische Hersteller zu schaffen und die Exportchancen von zunehmend emissionsarm produzierenden Unternehmen zu stärken, sollte die Kommission zudem Reziprozität in neuen FTAs mit Beschaffungskapiteln daran binden, dass auch die Partner entsprechende Quoten oder Anteile für emissionsarme Produkte in der Beschaffung vorsehen.

Autor:innen: Felix Gill; Simon Wolf

Zitiervorschlag: Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zusammendenken

30. März 2026

Abbildungen dieser Publikation stehen unter der Lizenz [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/). Der Urhebervermerk lautet bei Weiterverwendung: Germanwatch e.V 2026 | CC BY-NC-ND 4.0.

Herausgeber: Germanwatch e.V.

Büro Bonn

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Tel. +49 (0)228 / 60 492-0, Fax -19

Internet: www.germanwatch.org

Büro Berlin

Stresemannstr. 72

D-10963 Berlin

Tel. +49 (0)30 / 5771 328-0, Fax -11

E-Mail: info@germanwatch.org

² Europäisch ist hier im Rahmen von „Union Origin“ zu Beginn als EU27 und EFTA zu verstehen.