

Positionspapier zum Industrial Accelerator Act (IAA)

Leitmärkte schaffen, Investitionen ermöglichen und europäische Wertschöpfung stärken

Überblick

Mit dem Industrial Accelerator Act (IAA) verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, die industrielle Transformation Europas stärker über die Nachfrageseite zu unterstützen. Öffentliche Beschaffung, Förderprogramme und weitere Marktinstrumente sollen gezielt genutzt werden, um Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten zu schaffen und Investitionen in emissionsarme Produktionsverfahren anzureizen.

Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) begrüßt diesen Ansatz ausdrücklich. Während die europäische Industriepolitik in den vergangenen Jahren vor allem den Aufbau neuer Produktionskapazitäten unterstützt hat, adressiert der IAA erstmals die ebenso entscheidende Frage der Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten. Für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ist dies von zentraler Bedeutung. Produktionskapazitäten für Wasserstoff, Elektrolyseure oder klimafreundliche Grundstoffe entstehen nicht allein aufgrund technologischer Möglichkeiten oder Förderprogramme. Sie entstehen dort, wo Unternehmen langfristig auf einen verlässlichen Absatzmarkt vertrauen können. Der IAA schafft dabei insbesondere über die Nachfrage nach klimafreundlichen Grundstoffen wie Stahl, Aluminium und Zement indirekte Anreize für den Einsatz von Wasserstoff. Gleichzeitig begründet der IAA keine eigenständige Pflicht zur Durchführung öffentlicher Ausschreibungen für Wasserstoff, sondern setzt Vorgaben für die Ausgestaltung solcher Ausschreibungen, sofern sie durchgeführt werden.

Der IAA kann deshalb zu einem wichtigen Baustein einer europäischen Wasserstoffstrategie werden. Damit dies gelingt, muss das Instrument jedoch ausreichend investitionswirksam ausgestaltet werden. Aus Sicht des DWV erfüllt der derzeitige Vorschlag dieses Ziel noch nicht vollständig.

Die Ergebnisse einer im Mai 2026 durchgeführten DWV-Mitgliederbefragung sowie die Diskussionen innerhalb der verschiedenen Industriebranchen zeigen eine breite Unterstützung für den Grundgedanken des IAA. Gleichzeitig besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass insbesondere das Ambitionsniveau der Quoten, der vorgesehene Einführungszeitpunkt sowie die Berücksichtigung europäischer Wertschöpfung weiterentwickelt werden müssen.

Ebenso sollten für Brennstoffzellen und insbesondere Brennstoffzellenfahrzeuge technologiespezifische und verhältnismäßige Anforderungen gelten, die den Besonderheiten der frühen Marktphase sowie internationaler Lieferketten Rechnung tragen. Der geografische Anwendungsbereich sollte entsprechend differenziert ausgestaltet werden. Neben der EU

und dem EWR sollte der Regelfall für die europäische Herkunft daher auch Partnerdrittländer umfassen, die durch bilaterale Vereinbarungen eng mit der Europäischen Union verbunden sind. Dies betrifft insbesondere strategische und vertrauenswürdige Handelspartner mit Freihandelsabkommen mit der EU oder Staaten, die Bestandteil der EU-Zollunion sind, sofern ein gleichwertiger und gegenseitiger Marktzugang gewährleistet ist.

Der IAA muss Investitionen auslösen

Der Erfolg des Industrial Accelerator Act wird sich nicht daran messen lassen, ob einzelne Quoten erfüllt werden. Entscheidend ist vielmehr, ob der IAA über die Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen und weiterer Nachfrageinstrumente tatsächlich zusätzliche Investitionen in klimafreundliche Produktionskapazitäten in Europa auslöst.

Gerade in den für den Wasserstoffhochlauf relevanten Industrien Stahl-, Chemie-, Zement- und Grundstoffindustrie werden Investitionen mit Planungshorizonten von mehreren Jahrzehnten getroffen. Unternehmen benötigen deshalb frühzeitig verlässliche Rahmenbedingungen, die langfristige Nachfrage erwarten lassen.

Aus Sicht des DWV besteht die eigentliche Stärke des IAA darin, dass erstmals öffentliche Nachfrage als industriepolitisches Instrument genutzt werden soll. Dieser Ansatz entspricht einem zentralen Anliegen der Wasserstoffwirtschaft: Angebot und Nachfrage müssen parallel wachsen. Europäische Produktionskapazitäten für Wasserstoff entstehen nur dann, wenn gleichzeitig industrielle Anwendungen entstehen, die dauerhaft Wasserstoff benötigen.

Damit dieses Ziel erreicht wird, muss der IAA einen ausreichend starken Rahmen für klimafreundliche europäische Produktion setzen. Die Diskussionen innerhalb des DWV zeigen jedoch deutlich, dass die Mehrheit der Unternehmen den aktuellen Vorschlag noch nicht als ausreichend investitionswirksam bewertet.

Ambitionsniveau und zeitliche Perspektive verbessern

Der IAA sieht vor, dass bei öffentlichen Projekten künftig Mindestanteile emissionsreduzierter Grundstoffe eingesetzt werden müssen. Vorgesehen sind derzeit Mindestanteile von 25 Prozent für emissionsreduzierten Stahl und Aluminium sowie fünf Prozent für emissionsreduzierten Zement. Die Regelungen sollen ab dem Jahr 2029 gelten.

Aus Sicht des DWV adressiert der IAA damit das richtige Problem: die fehlende Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten aus Europa. Die vorgesehenen Quoten werden jedoch von einem Großteil der Mitgliedschaft eher als Einstieg, denn als ausreichender Markthochlaufimpuls bewertet.

Insbesondere die Quote für emissionsreduzierten Zement wird von vielen Unternehmen als deutlich zu niedrig bewertet. Auch bei Stahl und Aluminium besteht aus Sicht der Mitgliedschaft Anpassungsbedarf. Der DWV spricht sich deshalb dafür aus, die vorgesehenen Quoten im weiteren Gesetzgebungsverfahren gemeinsam mit Industrie und Marktakteuren auf

ihre Investitionswirkung und praktische Umsetzbarkeit zu überprüfen und dort, wo dies realisierbar ist, ambitionierter auszugestalten. Entscheidend ist, dass die Quoten einen verlässlichen Leitmarkt schaffen, ohne Unternehmen vor unrealistische Anforderungen zu stellen.

Noch deutlicher fällt die Bewertung des Einführungszeitpunkts aus. Zahlreiche Unternehmen weisen darauf hin, dass Investitionsentscheidungen bereits heute getroffen werden. Werden die Quoten erst ab 2029 wirksam, entfalten sie für viele laufende Investitionsentscheidungen nur noch eine begrenzte Wirkung. Der DWV plädiert dafür zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Einführung bereits vor 2029 wirksam werden kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die relevanten Definitionen, Grenzwerte und Nachweisverfahren für emissionsreduzierte Grundstoffe rechtzeitig feststehen und den betroffenen Marktakteuren ausreichende Vorlauf- und Umsetzungsfristen eingeräumt werden. Dabei sind insbesondere die Verfügbarkeit emissionsreduzierter Produkte, die erwartete Preisentwicklung und die praktische Umsetzbarkeit zu berücksichtigen.

Weiterhin sollten die Mindestanteile in einem festen, beispielsweise dreijährigen Revisionszyklus überprüft und entsprechend des Fortschritts der industriellen Transformation schrittweise weiterentwickelt werden. Dabei sollten insbesondere Marktentwicklung, Verfügbarkeit, Investitionswirkung und praktische Umsetzbarkeit berücksichtigt werden. Ein solcher Mechanismus schafft Planungssicherheit für Investoren, ohne bereits heute starre Zielwerte für zukünftige Marktphasen festzulegen.

Europäische Leitmärkte müssen europäische Investitionen stärken

Die Einführung von Leitmärkten verfolgt nicht ausschließlich klimapolitische Ziele. Sie ist zugleich Ausdruck einer neuen europäischen Industriepolitik. Öffentliche Nachfrage soll gezielt dazu beitragen, industrielle Wertschöpfung in Europa aufzubauen und langfristig zu sichern.

Der derzeitige Vorschlag ermöglicht es insbesondere im Stahlsektor, dass auch importierte emissionsarme Produkte vollständig auf die vorgesehenen Quoten angerechnet werden können. Damit besteht das Risiko, dass öffentliche Nachfrage zwar klimafreundliche Produktionsverfahren fördert, die damit verbundenen Investitionen jedoch außerhalb Europas stattfinden. Aus Sicht des DWV sollten Importe die Quoten grundsätzlich nur dann erfüllen können, wenn gleichwertige Anforderungen an Herkunft, Emissionsbilanzierung, Zertifizierung und behördliche Kontrolle nachgewiesen werden können. Unterschiedliche Standards bei Zertifizierung und Emissionsnachweisen können dazu führen, dass vermeintlich emissionsarme Importe nicht in gleichem Maße überprüfbar sind wie eine Produktion innerhalb Europas.

Der DWV empfiehlt daher, in Artikel 7 kohlenstoffarmen Stahl aus Drittstaaten nur dann als Stahl mit Unionsursprung anzuerkennen, wenn es sich um enge strategische und vertrauensvolle Handelspartner handelt, die einen gleichwertigen und gegenseitigen Marktzugang gewährleisten. Ergänzend sollte eine „Melted and Poured“-Anforderung für

kohlenstoffarmen Stahl gelten. Damit würden die bestehenden Ursprungsregeln der EU sinnvoll ergänzt und an die neuen Stahlhandelsmaßnahmen der EU angepasst.

Leitmärkte können sich in der EU nur dann entwickeln, wenn sie auf klaren Definitionen, Standardregeln zur Zertifizierung und transparenten Einordnungen von Prozessen und Produkten basieren. Nachhaltigkeitskriterien im Stahl können bereits heute über etablierte Industriestandards, wie den Low Emission Steel Standard (LESS), nachgewiesen werden – transparent, unabhängig zertifiziert und verlässlich.

Entscheidend ist, dass Investitionen in innovativen, wasserstoffbasierten Produktionsprozessen zur CO₂-Reduzierung im Rahmen einer „Low-Carbon“-Definition anerkannt und belohnt werden. Klassifizierungssysteme müssen Schwellenwerte so festlegen, dass Investitionen in die Dekarbonisierung angereizt, tatsächliche Emissionsminderungen belohnt und der Industriesektor in Richtung „Near-Zero“ weiterentwickelt wird.

Die stärkere Berücksichtigung europäischer Wertschöpfung sollte dabei technologie- und sektorspezifisch ausgestaltet werden. Für strategische Wasserstofftechnologien kann eine gezielte europäische Wertschöpfung ein wichtiges industriepolitisches Ziel darstellen; eine pauschale Übertragung enger Herkunftsvorgaben auf sämtliche Netto-Null-Technologien wäre hingegen nicht sachgerecht und könnte insbesondere bei Technologien mit stark internationalisierten Lieferketten zu unverhältnismäßigen Kostensteigerungen führen.

Ein Sliding-Scale-Ansatz bewertet Stahl nicht nur anhand einer starren Schwelle für den CO₂-Fußabdruck, sondern ordnet Produkte je nach erreichter Emissionsminderung unterschiedlichen Klassen zu. Je größer die CO₂-Reduktion gegenüber der konventionellen Herstellung ist, desto höher fällt die Einstufung aus.

Für Stahl ist aus Sicht des DWV ein Sliding-Scale-Ansatz sinnvoll, weil er Investitionen in die wasserstoffbasierte Dekarbonisierung der Primärstahlproduktion gezielt honoriert. Eine ausschließliche Fokussierung auf den CO₂-Fußabdruck des Endprodukts würde vor allem schrottintensive Produktionsrouten begünstigen und könnte den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft ausbremsen, ohne zwangsläufig zusätzliche globale Emissionsminderungen zu erzielen. Der Sliding-Scale-Ansatz schafft dagegen Anreize für kontinuierliche Emissionsreduktionen entlang aller Produktionsrouten und unterstützt den Markthochlauf von Wasserstoff und klimaneutralem Stahl gleichermaßen.

Wasserstoff in Beschaffung und Ausschreibungen wirksam verankern

Öffentliche Beschaffung, nationale Förderprogramme und Wasserstoffausschreibungen werden in den kommenden Jahren maßgeblich darüber entscheiden, welche Wasserstofftechnologien sich am Markt etablieren. Da sich Wasserstofftechnologien noch in einer frühen Phase des Markthochlaufs befinden, sollten die von den NZIA/IAA ausgehenden Anreizwirkungen im Vergleich mit Technologien mit größerer Marktdurchdringung punktuell verstärkt werden.

Der DWV spricht sich dafür aus, Anforderungen an europäische Herkunft bei Wasserstoffausschreibungen als Präqualifikationskriterien auszugestalten und auf 50 % der ausgeschriebenen Wasserstoffvolumina anzuwenden. So entstehen verlässliche Investitions- und Nachfragesignale für europäische Wasserstofftechnologien und insbesondere für die europäische Elektrolyseindustrie. Gleichzeitig sollte die Möglichkeit zur Berücksichtigung unverhältnismäßiger Mehrkosten als Sicherheitsventil erhalten bleiben. Dabei sollte zwischen den durch Herkunftsanforderungen verursachten Mehrkosten und sonstigen projektspezifischen Kostenfaktoren klar unterschieden werden. Die Prüfung sollte auf Projektebene erfolgen und die tatsächlichen Mehrkosten der Erfüllung der Herkunftsanforderungen sowie die Verfügbarkeit geeigneter europäischer Komponenten berücksichtigen.

Wasserstofftechnologien als strategische Industrie stärken

Die nachfrageseitigen Instrumente des IAA sollten sich nicht ausschließlich auf emissionsarme Grundstoffe beschränken. Ebenso wichtig ist der Aufbau einer wettbewerbsfähigen europäischen Wasserstofftechnologieindustrie.

Die europäische Wasserstoffwirtschaft entwickelt sich zunehmend zu einer eigenständigen industriellen Wertschöpfungskette mit erheblicher strategischer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz Europas. Elektrolyseure, Brennstoffzellen, Wasserstoffspeicher sowie weitere wasserstoffbezogene Technologien bilden die Grundlage einer klimaneutralen Industrie und sind zugleich ein wachsender Zukunftsmarkt im internationalen Wettbewerb.

Aus Sicht des DWV sollte der Industrial Accelerator Act diese strategische Bedeutung künftig stärker berücksichtigen und hervorheben. Neben emissionsarmen Grundstoffen sollten im IAA auch strategische Wasserstofftechnologien wie Elektrolyseure und Brennstoffzellen angemessen berücksichtigt werden. Dabei geht es insbesondere um die Anwendung der im IAA vorgesehenen Herkunfts-, Resilienz- und Förderkriterien auf diese Technologien und nicht um eine pauschale Ausweitung der Leitmärkte auf sämtliche in industriellen Anlagen eingesetzten Technologien.

Gerade der Aufbau einer europäischen Elektrolyseindustrie entscheidet darüber, ob Europa langfristig technologische Souveränität im Wasserstoffbereich behält oder künftig in erheblichem Umfang auf außereuropäische Anbieter angewiesen sein wird. Die Wasserstofftechnologieindustrie ist damit nicht nur Voraussetzung für die industrielle Transformation Europas, sondern zugleich ein eigenständiger strategischer Industriezweig mit erheblichem Export- und Innovationspotenzial. Der DWV unterstützt daher grundsätzlich die Einführung von Anforderungen an europäische Wertschöpfung für Wasserstofftechnologien im Rahmen des IAA.

Brennstoffzellen und Wasserstoffmobilität differenziert berücksichtigen

Für Brennstoffzellen stellen sich ebenfalls Fragen der europäischen Wertschöpfung und technologischen Souveränität. Die Ausgestaltung der Herkunftsanforderungen sollte jedoch nicht mit der Regelung für Elektrolyseure gleichgesetzt werden: Während für Elektrolyseure die im Anhang II des Net-Zero Industry Act definierten Main Specific Components maßgeblich sind, richtet sich die Bestimmung des Ursprungs von Brennstoffzellen im IAA nach den nicht-präferenziellen Ursprungsregeln. Für Brennstoffzellenfahrzeuge sollte zudem sichergestellt werden, dass Herkunftsvorgaben nicht zu unverhältnismäßigen Anforderungen in einer noch frühen Phase der Wasserstoffmobilität führen.

Union Origin für Elektrolyseure intelligent ausgestalten

Die Diskussion über Union Origin wird häufig als Gegensatz zwischen Industriepolitik und Wettbewerbsfähigkeit dargestellt. Aus Sicht des DWV greift diese Gegenüberstellung jedoch zu kurz. Denn eine kurzfristig günstigere Beschaffung kann langfristig mit einer stärkeren Abhängigkeit von einzelnen außereuropäischen Anbietern und damit geringerer Resilienz verbunden sein. Europäische Wertschöpfung kann deshalb auch aus volkswirtschaftlicher Sicht dazu beitragen, strategische Abhängigkeiten zu reduzieren und langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Europäische Wertschöpfung sollte entlang der gesamten vertikalen Wasserstoffwertschöpfungskette gestärkt werden – von der Herstellung wasserstoffrelevanter Technologien über die Produktion und Infrastruktur bis hin zu den industriellen Anwendungen. Nur wenn die verschiedenen Wertschöpfungsstufen gemeinsam betrachtet werden, können langfristig resiliente Lieferketten, industrielle Kompetenzen und Investitionen in Europa gesichert werden.

Während dieses Grundprinzip für die gesamte Wasserstoffwertschöpfung gilt, stellt sich die Frage der konkreten Ausgestaltung im Industrial Accelerator Act derzeit insbesondere für Elektrolyseure. Für den IAA kommt der europäischen Elektrolyseindustrie eine besondere Schlüsselrolle zu. Elektrolyseure bilden die technologische Grundlage der Wasserstoffproduktion und sind damit eine strategische Zukunftstechnologie für den Industriestandort Europa.

Gegenwärtig zeichnet sich der europäische Wasserstoffmarkt noch durch eine starke Präsenz heimischer Technologieanbieter aus, unter denen die deutschen Elektrolyseurhersteller eine besonders wichtige Rolle einnehmen. Im Gegensatz zu anderen Technologien im Anwendungsbereich des IAA ist die Elektrolyseindustrie derzeit noch in einer vergleichsweise starken Position, die erhalten bleiben sollte. Die Ausgestaltung von Union-Origin-Anforderungen für Elektrolyseure verdient daher besondere Aufmerksamkeit. Dabei gilt es, industriepolitische Ziele und einen wirtschaftlich tragfähigen Wasserstoffhochlauf gleichermaßen zu berücksichtigen.

Ein vollständiger Verzicht auf Anforderungen an europäische Wertschöpfung würde das Risiko erhöhen, dass wesentliche Teile der industriellen Wertschöpfung dauerhaft außerhalb Europas entstehen. Umgekehrt könnten starre und zu ambitionierte Anforderungen

entlang sämtlicher Komponenten der Lieferkette die Kosten europäischer Wasserstoffprojekte unnötig erhöhen und damit den Markthochlauf weiter verzögern.

Ziel sollte deshalb ein intelligenter Union-Origin-Ansatz sein, der gezielt diejenigen Technologien und Komponenten schützt, die für Europas Innovationskraft, industrielle Souveränität und langfristige Wettbewerbsfähigkeit von besonderer Bedeutung sind.

Der DWV ist der Auffassung, dass sich Anforderungen an europäische Wertschöpfung vorrangig auf strategische Schlüsselkomponenten konzentrieren sollten, die den technologischen Kern eines Elektrolyseurs bilden und einen wesentlichen Anteil der industriellen Wertschöpfung ausmachen. Hierzu zählen insbesondere die im Anhang II des Net-Zero Industry Act definierten Main Specific Components, also Stacks, Membranen bzw. Diaphragmen, Elektroden sowie Bipolar- und Endplatten. Diese Komponenten bestimmen maßgeblich Effizienz, Leistungsfähigkeit und Innovationsgrad moderner Elektrolyseure.

Der DWV unterstützt einen stufenweisen Ansatz für Union Origin bei Elektrolyseuren. Unter Berücksichtigung ausreichender Vorlaufzeiten und Übergangsfristen sollte die Fertigung von mindestens zwei der vier Main Specific Components in Europa Voraussetzung für die Anerkennung der europäischen Herkunft sein. Dabei sollte der Stack eine der zwei Komponenten sein können, aber nicht zwingend Teil der Anforderung sein müssen. Eine mögliche Weiterentwicklung der Anforderungen sollte sich an der Marktentwicklung, der Verfügbarkeit europäischer Lieferketten und der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie orientieren.

Demgegenüber sollten standardisierte Balance-of-Plant-Komponenten – beispielsweise Rohrleitungen, Pumpen, Ventile, Kabel, Stahlbau- und Tragwerkskomponenten oder Standardbehälter – grundsätzlich nicht pauschal Gegenstand verbindlicher Union-Origin-Anforderungen sein. Maßgeblich sollte dabei jedoch die konkrete technologische und strategische Bedeutung einzelner Komponenten sein. Für viele dieser Komponenten bestehen häufig international etablierte Lieferketten, ohne dass ihre Herkunft entscheidend für die technologische Wettbewerbsfähigkeit europäischer Elektrolyseure ist.

Ein solcher differenzierter Ansatz ermöglicht es, europäische Schlüsseltechnologien gezielt zu stärken und gleichzeitig unnötige Kostensteigerungen sowie zusätzlichen administrativen Aufwand für Wasserstoffprojekte zu vermeiden, ohne den Schutz der technologischen Kernkompetenzen europäischer Elektrolysehersteller zu beeinträchtigen.

Gleichzeitig müssen sämtliche Anforderungen so ausgestaltet werden, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Wasserstoffprojekte erhalten. Ziel muss sein, Resilienz und industrielle Wertschöpfung zu stärken, ohne den Markthochlauf durch unverhältnismäßige Mehrkosten oder zusätzliche Bürokratie weiter zu verzögern. Entscheidend ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen industriepolitischer Steuerung und wirtschaftlicher Umsetzbarkeit.

Der geografische Anwendungsbereich sollte entsprechend differenziert ausgestaltet werden. Neben der EU und dem EWR sollte der Regelfall für die europäische Herkunft daher

auch Partnerdrittländer umfassen, die durch bilaterale Vereinbarungen eng mit der Europäischen Union verbunden sind. Dies betrifft insbesondere strategische und vertrauenswürdige Handelspartner mit Freihandelsabkommen mit der EU oder Staaten, die Bestandteil der EU-Zollunion sind, sofern ein gleichwertiger und gegenseitiger Marktzugang gewährleistet ist.

Leitmärkte konsequent weiterentwickeln

Der derzeitige Vorschlag des Industrial Accelerator Act konzentriert sich auf wenige emissionsarme Grundstoffe. Aus Sicht des DWV sollte der Ansatz erweitert werden.

Für emissionsarme Grundstoffe sollte der IAA robuste und einheitliche Definitionen sowie ein transparentes Klassifizierungssystem vorsehen. Eine Verlagerung zentraler Definitionen in spätere oder parallele Rechtsakte würde die Planbarkeit für Investoren schwächen. Ein klarer europäischer Standard, der Treibhausgasintensität, Systemgrenzen, Berechnungsmethoden und gegebenenfalls Recyclinganteile nachvollziehbar abbildet, ist Voraussetzung dafür, dass Leitmärkte tatsächlich Investitionen in klimafreundliche Produktionsverfahren auslösen.

Neben Stahl, Aluminium und Zement kommen künftig im Rahmen der Leitmarktinstrumente des IAA weitere wasserstoffrelevante Produkte in Betracht. Hierzu zählen insbesondere Grundchemikalien, Düngemittel, synthetische Kraftstoffe sowie weitere industrielle Vorprodukte, deren Herstellung künftig in erheblichem Umfang auf Wasserstoff angewiesen sein wird.

Besondere Bedeutung kommt dabei Düngemitteln zu. Die europäische Düngemittelindustrie ist stark von fossilen Ausgangsstoffen, importiertem Ammoniak und volatilen Gaspreisen abhängig. Ein Leitmarkt für emissionsarme Düngemittel würde unmittelbar zusätzliche Nachfrage nach erneuerbarem und kohlenstoffarmem Wasserstoff schaffen und zugleich die Resilienz einer strategisch relevanten Wertschöpfungskette stärken.

Eine konsequente Ausweitung der Leitmarktinstrumente des IAA auf weitere industrielle Anwendungen würde die Nachfrage nach Wasserstoff deutlich verbreitern und gleichzeitig zusätzliche Investitionsanreize für Produktionskapazitäten in Europa schaffen. Leitmärkte sollten deshalb nicht als einmaliges Instrument verstanden werden, sondern als langfristig weiterentwickelbares industriepolitisches Konzept.

Der Industrial Accelerator Act kann wichtige Nachfrageimpulse setzen. Für einen erfolgreichen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft reicht ein nachfrageseitiges Instrument allein jedoch nicht aus. Ergänzend sind wettbewerbsfähige Energiepreise, innovationsfreundliche Rahmenbedingungen, gezielte Förderinstrumente sowie verlässliche Investitionsbedingungen erforderlich. Erst das Zusammenspiel von Angebots- und Nachfragepolitik ermöglicht den nachhaltigen Aufbau einer europäischen Wasserstoffwirtschaft.

Öffentliche Energieinfrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigen

Eine weitere Frage betrifft die Anwendung der IAA-Beschaffungsvorgaben auf öffentlich geprägte Unternehmen im Bereich der Energieinfrastruktur. Sofern Unternehmen, die etwa Strom-, Wasserstoff-, Wärme- oder Gasnetze betreiben, in den Anwendungsbereich der IAA-Vorgaben fallen, muss sichergestellt werden, dass daraus entstehende Mehrkosten in regulierten Bereichen angemessen berücksichtigt werden können. Andernfalls drohen Wettbewerbsverzerrungen gegenüber privaten Unternehmen, die nicht denselben Beschaffungsvorgaben unterliegen. Für den Fall einer entsprechenden Einbeziehung öffentlich geprägter Infrastrukturunternehmen sollte daher gewährleistet werden, dass die durch den IAA entstehenden Mehrkosten insbesondere im Rahmen der Regulierung durch die Bundesnetzagentur anerkannt werden können.

Strategische Kontrolle durch FDI-Screening sichern

Das im IAA vorgesehene Screening ausländischer Direktinvestitionen (Foreign Direct Investment – FDI) soll verhindern, dass strategisch wichtige Unternehmen oder Technologien durch Übernahmen dauerhaft außerhalb der europäischen Kontrolle geraten. Ziel ist es, Schlüsseltechnologien frühzeitig zu schützen und gleichzeitig die technologische Souveränität Europas zu stärken.

Der IAA sollte Wasserstofftechnologien einschließlich Elektrolyseuren und Brennstoffzellen von Beginn an in den Anwendungsbereich des vorgesehenen FDI-Screenings einbeziehen. Herkunftsanforderungen können außereuropäische Anbieter dazu veranlassen, durch Übernahmen oder begrenzte Montageaktivitäten im Binnenmarkt präsent zu werden, ohne dass substanzielle Fertigung, geistiges Eigentum oder technologisches Know-how nach Europa verlagert werden. Gerade weil der internationale Wettbewerb in der Elektrolyseurindustrie zunehmend von strategischer Industriepolitik geprägt ist, sollte Europa präventiv handeln. Dadurch kann verhindert werden, dass strategisch relevante Technologien oder Schlüsselkompetenzen frühzeitig außer-europäischen Investoren zufallen, bevor sich eine wettbewerbsfähige europäische Industrie dauerhaft etablieren konnte.

Für Wasserstofftechnologien sollte zudem ein sektorangemessener Schwellenwert gelten. Der allgemeine Schwellenwert von 100 Millionen Euro ist für kapitalintensive Großindustrien wie Batterien oder Solar-PV nachvollziehbar, kann im Elektrolyseurktor jedoch strategisch relevante Investitionen und Übernahmen unterhalb dieser Grenze unberücksichtigt lassen. Ein Schwellenwert von 30 Millionen Euro wäre besser geeignet, relevante Transaktionen in der Wasserstofftechnologie frühzeitig zu erfassen. Dabei sollte der Mechanismus insbesondere auch strategisch relevante Zulieferer und Hersteller von Schlüsselkomponenten erfassen, da auch Übernahmen kleinerer Unternehmen zum Verlust von technologischem Know-how oder kritischen Lieferketten führen können.

Zusammenfassung der Kernforderungen

- **Leitmärkte konsequent investitionswirksam ausgestalten**

Die Nachfrage nach klimafreundlichen Produkten muss so ausgestaltet werden, dass sie tatsächlich zusätzliche Investitionen in Europa auslöst und Unternehmen frühzeitig Planungssicherheit für klimafreundliche Produktionskapazitäten erhalten.

- **Quoten früher einführen und ambitioniert weiterentwickeln**

Der DWV plädiert dafür, eine Einführung der Quoten möglichst bereits vor 2029 zu prüfen. Voraussetzung sind rechtzeitig feststehende, verlässliche Definitionen, Grenzwerte und Nachweisverfahren sowie ausreichende Vorlauf- und Umsetzungsfristen für die betroffenen Marktakteure. Die Quotenniveaus sollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren gemeinsam mit der Industrie hinsichtlich ihrer Investitionswirkung, Verfügbarkeit und Umsetzbarkeit überprüft und schrittweise ambitionierter weiterentwickelt werden.

- **Europäische Wertschöpfung gezielt stärken**

Öffentliche Nachfrageinstrumente sollten überwiegend europäische Investitionen und Produktionskapazitäten stärken. Emissionsarme Importe sollten Leitmarktquoten nur dann erfüllen können, wenn gleichwertige Anforderungen an Herkunft, Emissionsbilanzierung, Zertifizierung und Kontrolle gewährleistet sind.

- **Europäische Wertschöpfung bei Wasserstofftechnologien konsistent absichern**

Anforderungen an europäische Wertschöpfung sollten für Wasserstofftechnologien konsistent in öffentlicher Beschaffung, nationalen Förderprogrammen und Wasserstoffausschreibungen angewendet werden. Dabei sollten strategische Handelspartner unter Bedingungen gleichwertigen und gegenseitigen Marktzugangs berücksichtigt werden.

- **Wasserstofftechnologien als strategische Industrie anerkennen**

Elektrolyseure, Brennstoffzellen und weitere Wasserstofftechnologien sollten ausdrücklich in den Anwendungsbereich des Industrial Accelerator Act aufgenommen und als strategische Zukunftstechnologien berücksichtigt werden.

- **Europäische Elektrolyseindustrie gezielt stärken**

Der IAA sollte den Aufbau einer wettbewerbsfähigen europäischen Elektrolyseindustrie unterstützen. Resilienz- und Herkunftsanforderungen sollten den Erhalt technologischer Schlüsselkompetenzen in Europa fördern und gleichzeitig den Markthochlauf von Wasserstoff nicht unnötig verzögern.

- **Union Origin für Elektrolyseure auf strategische Schlüsselkomponenten konzentrieren**

Anforderungen an europäische Wertschöpfung sollten sich auf die jeweils strategischen Schlüsselkomponenten der betroffenen Wasserstofftechnologien konzentrieren. Bei Elektrolyseuren sollten hierfür die im Anhang II des Net-Zero Industry Act definierten Main Specific Components (MSC) maßgeblich sein. Unter Berücksichtigung ausreichender Vorlauf- und Übergangsfristen sollte die Fertigung von mindestens zwei der vier MSC in Europa Voraussetzung für die Anerkennung der europäischen Herkunft sein. Dabei kann der Stack eine der zwei Komponenten sein, muss aber nicht zwingend Teil der Anforderung sein. Eine mögliche Weiterentwicklung der Anforderungen sollte sich an der Marktentwicklung, der Verfügbarkeit europäischer Lieferketten und der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie orientieren. Standardisierte Balance-of-Plant-Komponenten sollten nicht pauschal einbezogen werden.

- **Brennstoffzellen angemessen berücksichtigen**

Brennstoffzellen sollten als strategische Wasserstofftechnologie im IAA angemessen berücksichtigt werden. Für Brennstoffzellen und insbesondere Brennstoffzellenfahrzeuge sollten dabei technologiespezifische und verhältnismäßige Anforderungen gelten, die die Besonderheiten der frühen Marktphase und internationaler Lieferketten berücksichtigen.

- **Geografischen Anwendungsbereich differenziert ausgestalten**

Der Regelfall für europäische Herkunft sollte die EU und den EWR umfassen. Enge strategische und vertrauensvolle Handelspartner sollten bei gleichwertigem und gegenseitigem Marktzugang berücksichtigt werden. Dies kann entweder Partnerdrittländer inkludieren, die über Freihandelsabkommen mit der Europäischen Union verfügen oder Bestandteil der EU-Zollunion sind und durch bilaterale Vereinbarungen eng mit der Europäischen Union verbunden sind.

- **Europäische Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit gemeinsam sichern**

Anforderungen an europäische Wertschöpfung müssen den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft unterstützen und dürfen Wasserstoffprojekte nicht durch unverhältnismäßige Mehrkosten oder unnötige Bürokratie verzögern.

- **Leitmärkte auf weitere wasserstoffrelevante Produkte ausweiten**

Neben Stahl, Aluminium und Zement sollten perspektivisch auch weitere wasserstoffrelevante Produkte wie Grundchemikalien, Düngemittel sowie synthetische Kraftstoffe in den Anwendungsbereich des IAA einbezogen werden.

- **Wasserstofftechnologien frühzeitig in das FDI-Screening einbeziehen**

Elektrolyseure, Brennstoffzellen und weitere strategische Wasserstofftechnologien sollten frühzeitig in den europäischen Mechanismus zur Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen aufgenommen werden. Für den Wasserstoffsektor sollte dabei ein sektorangemessener Schwellenwert von 30 Millionen Euro geprüft werden, um auch strategisch relevante Übernahmen kleinerer Technologie- und Zulieferunternehmen erfassen zu können.

- **Innovations- und Industriepolitik flankierend stärken**

Der IAA kann wichtige Nachfrageimpulse setzen, ersetzt jedoch keine gezielte Innovations-, Industrie- und Standortpolitik. Ergänzend sind wettbewerbsfähige Energiepreise, innovationsfördernde Rahmenbedingungen und wirksame Förderinstrumente erforderlich, um den Hochlauf der europäischen Wasserstoffwirtschaft dauerhaft abzusichern.

Berlin, 17. September 2026

Kontakt: Andreas Kuhlmann
Vorstandsvorsitzender des DWV
politik@dwv-info.de

Seit über zwei Jahrzehnten steht der **Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V.** an der Spitze der Bemühungen um eine nachhaltige Transformation der Energieversorgung durch die Förderung einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft.

Mit einem starken Netzwerk von über 135 Institutionen und Unternehmen sowie mehr als 350 engagierten Einzelpersonen treibt der DWV die Entwicklung und Umsetzung innovativer Lösungen in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung und Transportinfrastruktur voran. Durch die Fokussierung auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft unterstreicht der DWV sein unermüdliches Engagement für eine zukunftsfähige, nachhaltige Energieversorgung und vertritt wirkungsvoll die Interessen seiner Mitglieder auf nationaler und europäischer Ebene.