

Position zur Stärkung europäischer Wertschöpfungsketten – European Content als Bestandteil europäischer Industriepolitik

01.06.2026

Mit dem „**Industrial Accelerator Act**“ (IAA) will die Europäische Kommission die Transformation zur klimaneutralen Industrie beschleunigen und zugleich die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken. Zentrale Instrumente hierzu sind insbesondere die Etablierung von **Grünen Leitmärkten** und **europäische Präferenzregeln** („European Content“ Vorgaben). Mittelfristig sollen so nicht nur die Klimaziele erreicht, sondern bis 2035 auch der Anteil der Industrie an der europäischen Wertschöpfung wieder auf 20 Prozent erhöht werden.

Die **Gießerei-Industrie in Deutschland** unterstützt die Grundausrichtung des Entwurfs der Europäischen Kommission. Dazu zählt insbesondere auch, dass die metallherstellende und verarbeitende Industrie und damit auch Gießereien als **strategische Branchen** anerkannt werden. Entscheidend ist nun, dass Grüne Leitmärkte und European-Content-Vorgaben so ausgestaltet werden, dass sie Wettbewerbsfähigkeit, Transformation und Resilienz entlang der industriellen **Wertschöpfungsketten** in der Breite stärken.

Hierfür sind jedoch in folgenden Bereichen erhebliche Nachbesserungen erforderlich:

- **Grüne Leitmärkte verbreitern:** Mindestquoten für CO₂-reduzierte Materialien bei öffentlichen Bau- und Infrastrukturprojekten sind auf Stahl und Aluminium beschränkt. Eisenguss sowie Guss auf Basis von Kupfer, Zink und Magnesium müssen jedoch ebenfalls berücksichtigt werden, um die industriellen Realitäten abzubilden.
- **European Content ausweiten:** Eine Präferenz für Unions-Herkunft ist im Entwurf der Kommission nur für Aluminium vorgesehen. Dies greift zu kurz und muss ergänzt werden für Eisen, Stahl, Kupfer u.a. Metalle und darauf aufbauende Erzeugnisse.
- **Stärkung der automobilen Wertschöpfungskette:** Der Grundansatz ist richtig, allerdings sollte auch bei kleineren Fahrzeugen durchgängig die gesamte industrielle Wertschöpfung des Fahrzeugs berücksichtigt werden.
- **Sicherung von Resilienz:** Damit European-Content-Vorgaben Wirkung entfalten können, dürfen sie nicht zu weich gefasst sein. Unions-Herkunft sollte sich nur auf solche Regionen beziehen, mit denen die EU Handelsabkommen geschlossen hat und die ihrerseits keine Local-Content-Vorgaben zum Schutz der eigenen Industrie anwenden.

Der IAA hat grundsätzlich das Potential, die industriellen Wertschöpfungsketten in der EU deutlich zu stärken. Dazu müsste allerdings European Content entlang der gesamten metallischen Wertschöpfungskette verankert und die „Grünen Leitmärkte“ deutlich breiter definiert werden. Denn gerade für Gießerei-Industrie gilt, dass sie wie kaum eine andere Branche für Kreislaufwirtschaft und die Herstellung von zirkulären Produkten steht.

Der Vorschlag der EU-Kommission zum Industrial Accelerator Act

Mit dem **IAA** verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, industrielle Investitionen zu beschleunigen, strategische Wertschöpfungsketten zu stärken und die Transformation zu klimafreundlicher Produktion zu unterstützen. So soll der Anteil der Industrie an der europäischen Wertschöpfung bis 2035 wieder auf **20 Prozent** erhöht werden.

Die strategische Bedeutung metallischer und -bearbeitender Industrien wird grundsätzlich anerkannt. Damit sollen entsprechende industrielle Anlagen unter anderem von **beschleunigten Genehmigungs- und Investitionsverfahren** profitieren.

Der Vorschlag sieht ferner vor, über den öffentlichen Bau, Infrastrukturprojekte sowie Fahrzeuge des öffentlichen Sektors sogenannte **Leitmärkte für klimafreundliche Produkte** zu schaffen. Hierfür ist derzeit vorgesehen, dass mindestens 25 Prozent des eingesetzten Stahls und Aluminiums als „Low-Carbon“ klassifiziert sein müssen.

Darüber hinaus werden für Aluminium sogenannte Union-Origin-Kriterien festgelegt, die die Anforderungen an den geografischen Ursprung definieren. Zudem enthält der IAA spezifische Anforderungen für staatliche Förderprogramme und Beschaffungsmaßnahmen im Bereich der **Straßenfahrzeuge**.

Der Vorschlag sieht ferner vor, dass **mindestens 70 Prozent der Fahrzeugkomponenten (ohne Batterie)** von E-Fahrzeugen wertmäßig aus der Union stammen sollen. Für Kleinst-E-Pkw besteht die Möglichkeit, diese Anforderung alternativ über spezifische Vorgaben zur Herkunft zentraler Batteriekomponenten zu erfüllen.

Die entsprechenden Regelungen sollen insbesondere im Rahmen öffentlicher Beschaffung sowie staatlicher Fördermaßnahmen ab dem Jahr 2029 zur Anwendung kommen.

I. Perspektive der Gießerei-Industrie

Die Anerkennung auch der Gießerei-Industrie als **strategischer Industrie** im Rahmen der metallischen Wertschöpfungskette im IAA ist zu begrüßen und richtig. Denn ohne eine starke Gießerei-Industrie in der EU würde die gesamte industrielle Basis in Europa spürbar geschwächt und ernsthaft gefährdet werden.

Die Ausgestaltung der **Grünen Leitmärkte** bleibt jedoch deutlich hinter dem Anspruch des IAA zurück. Die vorgesehenen Low-Carbon-Kriterien beziehen sich im Wesentlichen auf Stahl und Aluminium und erfassen damit weniger als die Hälfte der metallischen Wertschöpfung der Gießerei-Industrie. Große Teile der Branche, insbesondere Eisenguss sowie Guss auf Basis von Kupfer, Zink und Magnesium, bleiben gänzlich außen vor. Damit bildet der Vorschlag die industrielle Realität nur unvollständig ab.

Hinzu kommt, dass „**Union Origin**“ bislang nur für einzelne Werkstoffe, insbesondere Aluminium, vorgesehen ist. Auch das greift zu kurz. Wenn der IAA regionale Wertschöpfung tatsächlich stärken soll, müssen Herkunftsvorgaben entlang der gesamten metallischen Wertschöpfungskette gelten und dürfen nicht auf einzelne Werkstoffe beschränkt bleiben. Besonders problematisch ist dies, da Gussprodukte weiterhin ohne spezifischen Schutz bleiben, während für die Stahlindustrie derzeit erneut zusätzliche Schutzinstrumente diskutiert werden.

[LinkedIn](#) | [Instagram](#) | [Youtube](#) | [TikTok](#) | [Facebook](#)

Zudem ist der Kreis der bei „Union origin“ berücksichtigten **Länder** erheblich zu weit gefasst. Durch die Einbeziehung zahlreicher Drittstaaten wird ein Großteil der bestehenden Importströme nicht wirksam erfasst. So stiegen die EU-Gussimporte aus Indien und der Türkei in den vergangenen Jahren mit zweistelligen Raten. **Nach derzeitigem Stand bleiben rund 90 Prozent der Gussimporte außerhalb einer wirksamen Lenkungswirkung des Instruments.** Ein European Content-Ansatz, der den überwiegenden Teil der Importkonkurrenz unberührt lässt, verfehlt sein Ziel.

Die im IAA vorgeschlagenen **Kriterien für Förderungen in der Automobilindustrie** sind grundsätzlich richtig, weil gerade die Zulieferer die größten Transformationsrisiken tragen. Problematisch ist jedoch, dass der Vorschlag bei Kleinstfahrzeugen zwischen Batterie- und E-Antriebskomponenten einerseits und den übrigen Fahrzeugkomponenten andererseits differenziert. Eine solche Aufspaltung setzt industriepolitisch die falschen Anreize. Auch bei Kleinstwagen muss die gesamte industrielle Wertschöpfung des Fahrzeugs berücksichtigt werden, nicht nur der elektrische Antriebsstrang.

II. Unsere Positionen

Der BDG unterstützt grundsätzlich das Ziel, die industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas zu stärken und Investitionen in klimafreundliche Produktion zu fördern. Auch befürwortet der BDG, dass Grüne Leitmärkte und Local Content Anteile zur Stärkung der industriellen Resilienz der EU genutzt werden sollen. Damit hierdurch jedoch ein wirksamer Effekt zur Resilienz der europäischen Industrie geleistet wird, gilt es den gegenwärtigen Vorschlag zum IAA entscheidend nachzuschärfen.

Dazu gehört insbesondere:

- die systematische Berücksichtigung **sämtlicher Gusskomponenten** aller relevanten Werkstoffe bei **Low-Carbon-Kriterien** für Beschaffungs- und Förderinstrumente
- die Schaffung eines entsprechenden **Zertifizierungsangebots** für Gusskomponenten
- die systematische Einbeziehung **sämtlicher Gusskomponenten** aller relevanten Werkstoffe in die **Union-Origin-Kriterien** für Beschaffungs- und Förderinstrumente
- eine **engere Fassung der Union-Origin-Regelung**, um gezielt geschaffenen globalen Überkapazitäten gerecht zu werden und Hauptimportströme zu adressieren
- eine **unbürokratische Umsetzung**, um dem industriellen Mittelstand nicht zusätzliche Nachweispflichten aufzuerlegen, die Produktivkräfte binden.
- eine Ausgestaltung der EU-Content-Vorgaben in der Automobilförderung, die die **gesamte Fahrzeugwertschöpfung einschließlich gussintensiver Komponenten** abbildet

Für die Gießerei-Industrie und die gussintensiven Wertschöpfungsketten bietet der IAA erhebliche Chancen und Potenziale. Dieses muss jedoch durch die vorgeschlagenen Änderungen ausgeschöpft werden. So könnte ein wichtiger Beitrag entstehen, um industrielle Wertschöpfung dauerhaft in Europa zu sichern und die Resilienz europäischer Lieferketten nachhaltig zu stärken.

Ansprechpartner:

Dr. Tillman van de Sand, Leiter Wirtschaft, Johannes Kappes

Telefon: (02 11) 68 71-301, E-Mail: tillman.vandesand@bdguss.de; johannes.kappes@bdguss.de

Über den Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e.V.

Der Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e. V. (BDG) in Düsseldorf wurde im Jahr 2008 gegründet und vertritt die Interessen von rund 500 Eisen-, Stahl- und Nichteisen-Metallgießereien in Deutschland. In den Betrieben sind rund 61.500 Mitarbeiter beschäftigt. Die deutsche Gießerei-Industrie ist eine der wichtigsten Zulieferbranchen für den Fahrzeug-, Maschinen- und Anlagenbau.