

Kernbotschaften des BDI zum Industrial Accelerator Act (IAA)

Wettbewerbsfähigkeit muss Maßstab europäischer Industriepolitik sein

2. September 2026

- Der IAA verfolgt die richtige Zielsetzung und bietet neue Lösungsansätze, wirft aber gleichzeitig konkrete Bedenken bei der Umsetzung auf.
- Der IAA ersetzt nicht die Notwendigkeit, grundlegende Standortverbesserungen herbeizuführen, kann aber Baustein einer industriepolitischen Flankierung sein.
- Nachfrageinstrumente wie Präferenzregeln für öffentliche Beschaffungs- bzw. Förderprogramme können dazu beitragen, strategisch notwendige Kapazitäten aufzubauen oder zu erhalten. Sie dürfen jedoch nicht mit hohen ökonomischen Kosten verbunden sein und kein industriepolitischer Standard werden.
- In einer Reihe von bedeutenden Regelungen sind im Gesetzesvorschlag noch Unklarheiten zu beseitigen.
- Der IAA kann ein wirksames handelspolitisches Instrument für die EU werden, um reziproken Marktzugang für europäische Unternehmen auf Drittmärkten zu verbessern.
- Die vorgeschlagenen Bedingungen für ausländische Investoren bergen Risiken und führen zu Doppelregulierungen.
- Selektive Beschleunigungen von Genehmigungen gehen nicht weit genug und verstärken den regulatorischen Flickenteppich.
- Industrial Manufacturing Areas springen zu kurz, da sie nicht die Breite der industriellen Wertschöpfung abbilden.
- Der IAA birgt das Risiko, weitere Bürokratie und Rechtsunsicherheiten aufzubauen. Er muss praxistauglich und bürokratiearm ausgestaltet und umgesetzt werden. Sonst verpufft seine Wirkung.

Der IAA verfolgt die richtige Zielsetzung und bietet neue Lösungsansätze, wirft aber gleichzeitig konkrete Bedenken bei der Umsetzung auf.

Die Zielsetzung, industrielle Wertschöpfung in der EU zu stärken, Resilienz zu erhöhen und Investitionen in Transformation und Zukunftstechnologien zu unterstützen, ist richtig. Die europäische Industrie steht unter erheblichem strukturellem Druck. Global verzerrter Wettbewerb – insbesondere durch staatliche Subventionen und dadurch bedingte Überkapazitäten in China führt zu gestiegenem Wettbewerbsdruck. Hohe Energiepreise, fehlende Infrastruktur für klimaneutrale industrielle Prozesse sowie komplexe und langwierige Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren, als Teil einer generell erheblichen Bürokratiebelastung, sind alles Aspekte, die der Wettbewerbsfähigkeit und einem langfristig attraktiven Investitionsklima in Europa entgegenstehen. Zugleich bestehen strategische Abhängigkeiten in zentralen Lieferketten. Industriepolitischer Handlungsbedarf ist daher unstrittig. Einige der im IAA vorgeschlagenen Instrumente können bei guter Ausgestaltung einen Beitrag zur Stärkung der europäischen Wertschöpfung in den erfassten Bereichen leisten. Dies resultiert v. a. aus den Nachfrageimpulsen, die aus gezielten Anreizen in Förderprogrammen, Auktionen oder der öffentlichen Beschaffung gesetzt werden sollen.

Zugleich besteht das Risiko, dass der IAA in seiner derzeitigen Ausgestaltung die administrative Komplexität sowohl bei Unternehmen als auch den Mitgliedstaaten (inkl. öffentlichen Auftraggebern) weiter erhöht, zu Doppelregulierung und Rechtsunsicherheit führen kann und damit den Investitionsstandort Europa weiter schwächen könnte.

Entscheidend ist die Abwägung alternativer Instrumente: So können eine gute Produktmarkregulierung, wirksam umgesetzte Förder- und Anreizinstrumente oder adäquat ausgestaltete Handelsschutzinstrumente im Einzelfall besser geeignet sein, die Zielsetzung des IAA zu erreichen. Diese Balance ist im weiteren Gesetzgebungsprozess zu finden.

Der IAA ersetzt nicht die Notwendigkeit, grundlegende Standortverbesserungen herbeizuführen, kann aber Baustein einer industriepolitischen Flankierung sein.

Zentrale strukturelle Standortfaktoren wie wettbewerbsfähige Energiepreise, der Zugang zu Kapital und schlanke Verwaltungs- und Genehmigungsstrukturen liegen jedoch weitgehend außerhalb des Regelungsrahmens des IAA. Der IAA kann damit nicht den dringenden Auftrag an die EU und die Mitgliedstaaten ersetzen, die Wettbewerbsbedingungen für die Industrie insgesamt und die Resilienz der europäischen Wirtschaft zu stärken. Er muss auch weiterhin genügend unternehmerischen Anreiz bei den Marktteilnehmern bieten, sich im europäischen und globalen Wettbewerb zu positionieren und weiterzuentwickeln. Zugleich bedarf die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen konsequenter und umfangreicher angebotsorientierter industrie- und handelspolitischen Maßnahmen. Auch weiterhin gilt, dass die Empfehlungen des Draghi-Berichts sowohl in den horizontalen Vorschlägen zur Vertiefung des Binnenmarkts, der Anreizsetzung für Investitionen und der fallbezogenen Industriepolitik ganz umfassend umzusetzen sind. Der IAA ist dabei ein Baustein.

Nachfrageinstrumente wie Präferenzregeln für öffentliche Beschaffungs- und Förderprogramme können dazu beitragen, strategisch notwendige Kapazitäten aufzubauen oder zu erhalten. Sie dürfen jedoch nicht mit hohen ökonomischen Kosten verbunden sein und kein industriepolitischer Standard werden.

Im IAA-Vorschlag selbst sind Präferenzregeln für öffentliche Förderinstrumente, Auktionen und Beschaffung, nicht aber für private Märkte vorgesehen. Zudem sind wenige Branchen und Produkte vorgesehen, die alle harten Auswahlkriterien (Sicherheit, Resilienz, Transformation, Marktchancen) unterliegen.

Herkunftsvorgaben (*Union origin or equivalent*) und *Low-Carbon*-Kriterien können ein notwendiger Impuls für europäische Wertschöpfung und klimafreundliche Produktion sein. Sie sollten aber allenfalls in klar begründeten Ausnahmefällen in kritischen bzw. zukunftsgerichteten Bereichen in Betracht gezogen werden, um notwendige Kapazitäten aufzubauen oder zu erhalten. Der dreifache Auswahltest der EU – Abhängigkeit von China, Hochlauf grüner Technologien, Marktchancen für in der EU ansässige Unternehmen – ist angemessen. Bei der Umsetzung des IAA muss immer im Blick behalten werden, dass höhere Einkaufspreise der öffentlichen Hand auf begrenzte Budgets treffen, letztlich also weniger Investitionsprojekte realisiert werden können. Eine gute Balance zwischen Präferenzen und Kostensteigerungen ist unverzichtbar.

Die Konzentration auf die Felder Stahl, Zement, Aluminium, Automobile und ausgewählte Nettonulltechnologien erscheint vor dem Hintergrund der genannten Auswahlkriterien sowie der Ergebnisse des Impact Assessment der Europäischen Kommission grundsätzlich nachvollziehbar. Eine Ausweitung der Instrumente auf die Stoff- oder Chemikalienebene gemäß Art. 16.1 ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht zielführend.¹ Die Ausgestaltung der Nachfrageinstrumente muss vor einer Scope-Ausweitung jedoch gründlich mit den betroffenen Branchen oder Produktherstellern konsultiert werden und sollte den Mitgesetzgebern vorbehalten sein, da dies über den zulässigen Regelungsumfang delegierter Rechtsakte hinausgeht. Für europäische Unternehmen darf es nicht zu einer Verschlechterung der Förderbedingungen gegenüber dem Status quo kommen. Die Nachteile potenzieller Mehrkosten für Unternehmen sind besonders sorgfältig mit den Vorteilen erhöhter EU-weiter Produktion abzuwägen, zum Beispiel auch mit Blick auf EU-Initiativen zur Modernisierung der Verkehrs- und Energieinfrastruktur sowie des Gebäudesektors. Insbesondere ist auch den Anliegen mittelständiger Unternehmen Rechnung zu tragen.

Wichtig sind eine eindeutige sicherheits- oder versorgungspolitische Begründung in den entsprechenden Feldern, WTO-Kompatibilität, unbürokratische Nachweispflichten, realitätsgerechte Fristen sowie klare, aber ausreichende zeitliche Befristungen. Entscheidend ist auch, dass die Kohärenz mit anderen laufenden EU-Gesetzgebungsverfahren, etwa in den Bereichen Automobilwirtschaft und Cybersicherheit, sichergestellt wird.²

¹ Vgl. hierzu die weiterführenden Ausführungen im Positionspapier „Industrial Accelerator Act (IAA) des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) vom 8. Juni 2026.

² Im Bereich der Automobilwirtschaft ist beispielsweise darauf zu achten, dass eine kohärente Ausgestaltung insbesondere mit der CO₂-Flottenregulierung sowie dem Vorschlag für eine Verordnung über saubere gewerbliche Flotten gewährleistet wird. Vgl. hierzu die Ausführungen im Positionspapier des Verbands der Automobilindustrie (VDA) „Industrial Accelerator Act“ vom Juni 2026.

In einer Reihe von bedeutenden Regelungen sind im Gesetzesvorschlag noch Unklarheiten zu beseitigen.

Gerade bei der Erfassung von Produkten und Komponenten gibt es im IAA-Verordnungsentwurf Klärungsbedarf. So bleiben zum Beispiel bei den Maßnahmen zu Fahrzeugen neben den bereits angesprochenen Interdependenzen zwischen einzelnen Regelungen weitere wesentliche Fragen offen. Unter anderem ist im Text klarzustellen, welche Fahrzeugklassen – nur Pkw oder auch Nutzfahrzeuge, Transporter, Lkw, Busse und Spezialfahrzeuge – unter die Regelung fallen (der Verordnungstext enthält hierzu derzeit unterschiedliche Bezugnahmen) und welche finanziellen Anreize für diese Fahrzeugklassen adressiert werden. Spezifische Besonderheiten des Nutzfahrzeugsektors wurden zudem nicht berücksichtigt. Auch hinsichtlich des geografischen Anwendungsbereichs sollten Komplexität reduziert und die Instrumente einheitlich definiert werden. Für Förderansätze ist zudem ein höheres Maß an Planungs- und Investitionssicherheit gepaart mit ausreichend starken Anreizvolumina erforderlich.

Zudem gibt es bei der Erfassung der Nettonulltechnologien ähnliche Probleme. Der Komponentenansatz ist im Kern richtig, verlangt jedoch eine maßgenaue Abstimmung mit den betroffenen Industrien, damit industriepolitische Ziele durch den verwaltungspraktischen Prozess unterstützt werden können.

Ferner müssen die Definition emissionsarmer Baustoffe und Bauprodukte, die Harmonisierung der Berechnungsmethoden sowie weitere Umsetzungsfragen geklärt werden. Zudem bedarf es einer klaren Zuweisung von Verantwortungs- und Haftungsrisiken entlang der Lieferkette.³

Der IAA kann ein wirksames handelspolitisches Instrument für die EU werden, um reziproken Marktzugang für europäische Unternehmen auf Drittmärkten zu verbessern.

Bei der Bestimmung des Kreises begünstigter Drittstaaten sollten bestehende Abkommen mit der EU sowie die Mitgliedschaft im WTO-Beschaffungsabkommen als wichtige Anknüpfungspunkte berücksichtigt werden. Die Einbeziehung weiterer Staaten sollte auf objektiven Kriterien wie Reziprozität und der tatsächlichen Markttöffnung basieren und jeweils sektorspezifische Gesichtspunkte berücksichtigen. Auch in Fragen der öffentlichen Beschaffung sind bereits bestehende oder in Verhandlungen zu erzielende reziproke Verpflichtungsniveaus maßgeblich. In Fällen, in denen Drittstaaten den Anforderungen noch nicht oder unzureichend nachkommen, sind Verhandlungen zur weiteren wechselseitigen Markttöffnung erforderlich. Die Ausgestaltung von Präferenzregeln muss im Zweifelsfalls nach Branchen und nach intensiver Diskussion der Stakeholder ausdifferenziert werden. Begründete produktspezifische Abweichungen bei der Herkunftsbestimmung sollten davon unberührt bleiben.

Die Europäische Kommission muss in der Lage sein, den Status von Drittstaaten individuell zu verhandeln und auch bei veränderter Lage anzupassen. Daher sollte diese Frage im Rahmen eines anpassungsfähigen delegierten Rechtsakts geregelt werden.

Wichtig wird sein, dass die EU zum Zeitpunkt des Inkrafttretens und jederzeit danach transparent macht, welche Länder mit welchem Status versehen sind. Dazu können im Feld der Beschaffung existierende Informationsportale der EU genutzt werden. Für die Förder- und Auktionsfelder sind entsprechende Informationen bereitzustellen. Für die Unternehmen sind dabei insbesondere

³ Vgl. hierzu die weitergehenden Ausführungen im Positionspapier des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie „Industrial Accelerator Act (IAA)“ vom 24.07.2026.

Planungssicherheit sowie Verlässlichkeit wichtig. Kurzfristige Anpassungen der einbezogenen Länder können mit erheblichen Kosten verbunden sein und sollten nur nach enger Abstimmung mit der Industrie erfolgen.

Generell gilt, dass die Stärkung der Resilienz nicht mit dem Ziel einer weitgehenden Autarkie oder einer möglichst vollständigen Produktion innerhalb der EU gleichgesetzt werden sollte. Diversifizierte internationale Lieferketten, Freihandelsabkommen und der Zugang zu wettbewerbsfähigen Vorprodukten sind wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit und Krisenfestigkeit der europäischen Industrie.

Die vorgeschlagenen Bedingungen für ausländische Investoren bergen Risiken und führen zu Doppelregulierungen.

Kern des Vorschlags sind *Value-added* Konditionen für Investitionen ab 100 Millionen Euro aus einem Drittstaat, der mehr als 40 Prozent der weltweiten Produktionskapazität im jeweiligen Sektor kontrolliert. Diese Regelungen greifen reale Risiken im Hinblick auf Abhängigkeiten und Marktkonzentrationen in strategischen Zukunftssektoren auf und könnten einen Beitrag zur Stärkung der Resilienz der EU-Industrie leisten. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass die vorgeschlagene Ausgestaltung Investitionen in Europa erschwert. Umfangreiche Vorgaben zu Lokalisierung, *Joint-Venture*-Strukturen, IP-Nutzung, Beschäftigungsquoten und EU-Input-Anteile führen de facto zu einem zusätzlichen Regulierungsregime neben der bestehenden FDI-Screening Verordnung (EU) 2026/1386. Dies würde die Komplexität und Rechtsunsicherheit erhöhen sowie die Verfahrensdauer verlängern und könnte die Investitionsattraktivität des Standorts Europa beeinträchtigen. Insofern sollte Kohärenz zwischen den verschiedenen Regelwerken geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund sollte das FDI-Kapitel des IAA grundlegend überarbeitet werden. Ziel muss ein kohärentes, verhältnismäßiges und investitionsfreundliches System sein. Dazu gehört insbesondere, dass die Prüfung von ausländischen Direktinvestitionen konsequent in den bestehenden EU-FDI-Screening Rahmen integriert wird, anstatt ein paralleles Regime zu schaffen.

Darüber hinaus sollten die vorgesehenen *Value-added*-Konditionalitäten deutlich flexibilisiert und auf klar begründete Einzelfälle beschränkt werden. Zu starre Vorgaben zu Eigentumsstrukturen, Technologietransfer, lokalen Inputs oder Beschäftigungsquoten bergen die Gefahr, insbesondere große Transformations- und Greenfield-Investitionen zu erschweren, ohne gleichzeitig die angestrebten sicherheits- und industriepolitischen Ziele zuverlässig zu erreichen.

Entscheidend ist daher ein Ansatz, der wirtschaftliche Sicherheit stärkt, Investitionen gezielt lenkt und gleichzeitig die Attraktivität des EU-Standorts erhält. Zudem wird es darauf ankommen, Regelungen so auszugestalten, dass Umgehungsgestaltungen, die die mit dem IAA verbundenen Ziele konterkarieren könnten, wirksam verhindert werden.

Selektive Beschleunigungen von Genehmigungen gehen nicht weit genug und verstärken den regulatorischen Flickenteppich.

Der Kommissionsvorschlag zielt darauf ab, Genehmigungsverfahren für industrielle Projekte mit Hilfe von Fristen, Digitalisierung, Standardisierung und Konzentrationswirkung EU-weit zu beschleunigen. Die Regelungen sind grundsätzlich positiv zu bewerten und beinhalten einige gute Ansätze.

Jedoch gibt es mittlerweile einen Flickenteppich an „Deregulierungsvorschlägen“ auch für Genehmigungsverfahren, ohne dass eine Struktur und ein kohärenter Ansatz erkennbar werden. Der Vorschlag hätte genutzt werden können, um ein einheitliches kohärentes europäisches Verfahren zu regeln. Dies ist leider nicht erfolgt. Wünschenswert wäre daher ein echter *Permitting Act*, der die verschiedenen Vorschriften zum Thema Genehmigung auf EU-Ebene harmonisiert und zusammenfasst. Darüber hinaus sollte ein EU-weit einheitliches Portal anstatt nationaler Lösungen entwickelt werden, damit EU-weit agierende Unternehmen sich nicht in jedem Mitgliedstaat separat in einem nationalen Portal registrieren müssen. Dahinter müssen dann nationale Genehmigungsverfahren abgebildet sein.

Vereinfachte und beschleunigte Genehmigungsverfahren müssen allen industriellen Unternehmen offenstehen, einschließlich mittelständischer Unternehmen und Projekten zur Modernisierung, Digitalisierung, Kreislaufwirtschaft, Energieeffizienz und Dekarbonisierung bestehender Anlagen. Gerade mittelständische Unternehmen investieren häufig nicht in milliardenschwere Neuanlagen, sondern in schrittweise Modernisierungen vorhandener Produktionsstandorte. Zudem: Beschleunigungen dürfen sich zudem nicht ausschließlich auf Neuinvestitionen beziehen. Auch Änderungs- und Modernisierungsgenehmigungen bestehender Industriestandorte sollten vom Anwendungsbereich erfasst werden.

Industrial Manufacturing Areas springen zu kurz, da sie nicht die Breite der industriellen Wertschöpfung abbilden.

Der IAA beschreibt die Voraussetzungen, unter denen Mitgliedstaaten sogenannte *Industrial Manufacturing Acceleration Areas (IMAA)* ausweisen können. Dabei handelt es sich um Gebiete, die von den Mitgliedstaaten gezielt für die Ansiedlung strategischer Industrieprojekte ausgewiesen werden können. In diesen Gebieten sollen Genehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden, da bestimmte planerische und infrastrukturelle Voraussetzungen bereits vorab geprüft oder geschaffen wurden. Dieser Ansatz ist grundsätzlich richtig. Leider unternimmt die Europäische Kommission keine ausreichenden Anstrengungen, die gesamte Breite der industriellen Wertschöpfung zu adressieren. Der Anwendungsbereich beschränkt sich auf sogenannte „strategische Projekte“ der energieintensiven Industrie. Damit bleiben zentrale Branchen der industriellen Wertschöpfungskette unberücksichtigt. Für Länder mit breit aufgestellten Industrienetzwerken ist der Ansatz unzureichend.

Der IAA birgt das Risiko, weitere Bürokratie und Rechtsunsicherheiten aufzubauen. Er muss praxistauglich und bürokratiearm ausgestaltet und umgesetzt werden. Sonst verpufft seine Wirkung.

Der IAA kann nur wirken, wenn er gezielt, befristet und schlank ausgestaltet ist und den Abbau von Bürokratie unterstützt. In seiner derzeitigen Ausgestaltung besteht die Gefahr, dass er das Gegenteil von Bürokratieabbau bewirkt, da mit den verschiedenen vorgeschlagenen Instrumenten faktisch Dokumentations- und Nachweispflichten einhergehen, die unweigerlich zu Bürokratie auf Unternehmensseite und bei öffentlichen Auftraggebern führen. Zwar setzt die Europäische Kommission beispielsweise bei der Vergabe primär auf Eigenerklärungen. Dennoch ist absehbar, dass Unternehmen neue interne Prozesse zur Herkunfts- und Emissionsdokumentation aufbauen müssten. Dies darf sowohl für

die Industrie als auch für die öffentliche Hand nicht zu unverhältnismäßigen zusätzlichen administrativen Belastungen führen und muss praxistauglich ausgestaltet werden.⁴

Zudem könnten die zahlreichen im IAA-Entwurf angelegten delegierten Rechtsakte die Komplexität des Regulierungsrahmens in der EU deutlich erhöhen. Alle wirtschaftspolitisch wesentlichen Regelungssachverhalten sollten im Gesetzestext so klar geklärt sein, dass die Anwender in den öffentlichen Stellen und die adressierten Unternehmen die Regelung verstehen und anwenden können. Dies sollte auch für jedwede Ausweitung des Anwenderkreises gelten. Die Zahl delegierter Rechtsakte sollte auf rein technische Fragen (Bezug zu UN ECE-Standards oder ähnliche Materien) oder auf dynamisch anzulegende Sachverhalte (Verhandlungen mit Drittstaaten) reduziert werden.

⁴ Besondere Risiken zusätzlicher Bürokratielasten bestehen insbesondere im Bausektor aufgrund seiner hohen Abhängigkeit von öffentlichen Aufträgen; vgl. hierzu die Ausführungen im Positionspapier der BAUINDUSTRIE „Industrial Accelerator Act (IAA)“ vom 24.07.2026.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534
Transparenzregister der Europäischen Union: 1771817758-48

Redaktion

Dr. Klaus Deutsch
Bereichsleiter Volkswirtschaft
T: +49 30 2028-1591
k.deutsch@bdi.eu

Frederik Lange
Stellvertretender Bereichsleiter Volkswirtschaft
T: +49 30 2028-1734
f.lange@bdi.eu

Miriam Philipp
Senior Referentin Europa
T: +49 30 2028-1700
m.philipp@bdi.eu

Petra Richter
Senior Referentin Energie, Mobilität und Umwelt
T: +49 30 2028-1504
p.richter@bdi.eu

Catrin Schiffer
Senior Referentin Energie, Mobilität und Umwelt
T: +49 30 2028-1582
c.schiffer@bdi.eu

Cedric von der Hellen
Senior Referent Internationales
T: +49 30 2028-1602
c.hellen@bdi.eu

Fabian Wendenburg
Co-Bereichsleiter Europa
T: +49 30 2028-1581
f.wendenburg@bdi.eu

BDI-Dokumentennummer: D 2351