



Stahldialog der Bundesregierung am 06.11.2025

Gemeinsame Positionen der Länder Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Saarland

Die Regierungschefin und Regierungschefs der Länder HB, NI, NW, SN und SL vertreten gemeinsam folgende Positionen:

1. Handelsschutz und Zölle

- a. Die im Europäischen Aktionsplan für Stahl und Metalle (EASM) angekündigte **Weiterentwicklung der Handelsschutzinstrumente**, insbesondere die langfristige Anschlussregelung für die im Juni 2026 auslaufenden Safeguard-Maßnahmen, müssen zeitnah umgesetzt werden. Als Übergangslösung auf dem Weg zu einem fairen und regelbasierten Welthandel nach WTO-Standards sollte ein Zollkontingentsystem geprüft und WTO-konform implementiert werden. Außerhalb der Quoten sollte ein **wirksamer Strafzoll** implementiert werden: mindestens 50 Prozent, analog zum US-Niveau. Das Instrument sollte möglichst auf alle Erzeugnisse der Stahlwertschöpfungskette abzielen, also auch Vor- und weiterverarbeitete Produkte umfassen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass weiterverarbeitende Betriebe im Binnenmarkt ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit behalten und nicht unangemessen belastet werden. Es kommt jetzt darauf an, den Vorschlag der EU-Kommission für ein neues Handelsinstrument im Stahlbereich gemeinsam mit Parlament und Rat zügig zu verabschieden, um Planungssicherheit für alle Marktteilnehmer zu schaffen.
- b. Importe von Stahl- und Stahlprodukten aus Russland sollten einem Einfuhrverbot in die EU unterliegen.

2. Energiepreise und Transformation

a. Carbon Leakage Schutz und Emissionshandel

Der CBAM-Mechanismus kann nur dann seine volle Wirksamkeit entfalten, wenn bis spätestens zum 1. Januar 2026 Lösungen für Umgehungsstrategien außereuropäischer Marktteilnehmer, eine **Ausweitung des CBAM-Schutzes auf nachgelagerte stahlintensive Produkte und die Freistellung der Exporte von CO₂-Kosten geregelt** ist. Sollte dies bis dahin nicht der Fall sein, wird die Bundesregierung gebeten, sich entsprechend dem Koalitionsvertrag für einen bedarfsorientierten **Erhalt der bestehenden Freizuteilungen im Emissionshandel** einsetzen, bis ein funktionierender CBAM-Mechanismus in Kraft ist.

b. Wasserstoff-Versorgung

Ohne ausreichend Wasserstoff zu wettbewerbsfähigen Preisen ist eine Dekarbonisierung der Rohstahlerzeugung nicht möglich. Es muss daher eine **fristgerechte Fertigstellung des Wasserstoff-Kernnetzes** sichergestellt werden. Darüber hinaus wird die Bundesregierung gebeten, sich bei der EU-Kommission für die **Aufhebung der Kriterien der Zusätzlichkeit und Gleichzeitigkeit** einzusetzen, damit die Produktion von grünem Wasserstoff in Deutschland nicht ausgebremst wird. Dabei wird es entscheidend sein, dass in der Übergangsphase alle Wasserstofffarben und Herkünfte zum Einsatz kommen können. Ferner möge die Bundesregierung die Beschaffungsaktivitäten der Industrie auf den internationalen Märkten absichern und **Instrumente wie H2Global oder European Hydrogen Bank** fortführen. Zudem ist der Bund gehalten, sich an der Finanzierung und Absicherung der notwendigen Importinfrastruktur zu beteiligen. Bis zur ausreichenden Verfügbarkeit von Wasserstoff zu weltmarktfähigen Preisen ist die Direktreduktion von Eisenerz durch Erdgas klima- und industriepolitisch der aktuellen Stahlerzeugung mit Koks vorzuziehen.

c. Industriestrompreis

Mit Blick auf bestehende Elektrostahlwerke wie auch auf die Dekarbonisierung der Rohstahlerzeugung ist ein international **wettbewerbsfähiger Industriestrompreis** essentiell. Die bestehende Strompreiskompensation muss die EU zudem über 2030 hinaus verlängern und auf weitere Branchen ausdehnen. Die Strompreiskompensation muss ferner dahingehend verstetigt werden, dass die

Stromverbrauchsbenchmarks nicht weiter in unerfüllbarem Maße abgesenkt werden. Zudem möge die Bundesregierung mit der EU-Kommission in Verhandlungen darüber eintreten, dass eine maßgebliche Bezuschussung des Strompreises nach dem Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) **kumulativ zur Strompreiskompensation** möglich ist und über einen Zeitraum von mehr als drei Jahren gewährt werden kann. Die Stärkung der **Direktversorgung der Stahlindustrie mit erneuerbarem Strom** - insbesondere durch staatliche Risikoabsicherungen für **Power-Purchase-Agreements (PPA)** - sollte hierbei mitgedacht werden.

d. Netzentgelte

Der von der Bundesregierung beschlossene Zuschuss von **6,5 Mrd. Euro zur Absenkung der Stromübertragungsnetzentgelte in 2026** ist industrie- und stahlpolitisch ausdrücklich zu begrüßen, muss aber **dauerhaft festgeschrieben und verstetigt werden**. Darüber hinaus müssen energieintensive Unternehmen mit hohen Bandlasten ohne Flexibilisierungspotenzial wie **insbesondere Elektrostahlwerke** auch zukünftig **in vergleichbarer Größenordnung** wie derzeit nach § 19 Absatz 2 Stromnetzentgeltverordnung entlastet werden.

e. Kraftwerkssicherungsgesetz

Die Bundesregierung wird gebeten, zeitnah die Ausschreibungen für steuerbare Kraftwerksleistung auf den Weg zu bringen.

3. Leitmärkte für emissionsarme Grundstoffe

Ausschreibungen sollten gerade vor dem Hintergrund geopolitischer Spannungen und zunehmender Wettbewerbsverzerrungen **für in Deutschland und der EU produzierte Stahlprodukte** – möglichst emissionsarm entsprechend ihrer Markverfügbarkeit – genutzt werden. Die Initiative der EU-Kommission im EASM, Leitmärkte für emissionsarme Grundstoffe in der öffentlichen Beschaffung zu etablieren, ist daher grundsätzlich zu begrüßen. Dabei sollte auf etablierte Industrie-Standards zurückgegriffen werden. Die Bundesregierung wird gebeten, im Zusammenhang mit dem Vergabebeschleunigungsgesetz auch mit Blick auf das Sondervermögen entsprechende Anforderungsprofile festzulegen. Um den Mittelabfluss aus dem Sondervermögen Infrastruktur nicht zu verzögern, sollten Vorgaben für die Nutzung emissionsarmen Stahls die Verfügbarkeit auf der Zeitachse realistisch abbilden. Im Bereich der Automobilindustrie sollte sich die Bundesregierung

gegenüber der EU-Kommission dafür einsetzen, dass im Rahmen der Evaluierung der CO₂-Flottengrenzwerte für LKW und PKW **künftig CO₂-Einsparungen in der Wertschöpfungskette** – wie zum Beispiel durch die Verwendung von grünem Stahl und höhere Recyclingquoten – bei der EU-Flottenregulierung auf die Emissionen der Fahrzeuge angerechnet werden. Gleichzeitig wird die Bundesregierung gebeten, im Bereich der **Beschaffung von Bahnfahrzeugen** wie auch im **öffentlich geförderten Wohnungsbau** Anreize für die stärkere Verwendung von emissionsarm hergestellten Materialien zu schaffen.

4. Rohstoffversorgung/Stahlschrott

Die Kreislaufwirtschaft beim Stahl muss mehr in den Fokus genommen werden. Perspektivisch wird es darauf ankommen, höhere Recyclingquoten durch Verbesserung der Aufbereitung einerseits, aber auch durch Akzeptanz höherer Recyclinganteile bei den Abnehmern zu erreichen. Dazu gehört auch eine Absicherung der Versorgung mit Stahlschrott, da ohne diese Sekundärrohstoffe eine neue Abhängigkeit droht.