

Stand: 30.07.2026

BDE-Forderungen zur Definition von grünem Stahl und zum Low Emission Steel Standard (LESS)

Die Stahlindustrie ist ein Eckpfeiler der europäischen Wirtschaft und liefert Vorprodukte für strategische Sektoren wie die Automobil-, Bau- und Verteidigungsindustrie. Zugleich ist sie äußerst energie- und materialintensiv: Laut der vorbereitenden Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Kommission, kurz JRC, entfallen auf sie rund fünf bis sechs Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen der Europäischen Union.¹

Mit der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte, dem Clean Industrial Deal und dem geplanten Industrial Accelerator Act entscheidet sich in den kommenden Monaten, wie „grüner Stahl“ definiert wird. Diese Definition ist keine akademische Frage: Sie bestimmt, welche Produkte in öffentlichen Vergabeverfahren und Förderprogrammen bevorzugt werden, mit erheblichen Folgen für Investitionsentscheidungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Aus Sicht des BDE kommt es deshalb darauf an, dass ein Grünstahl-Label die tatsächliche Klimawirkung eines Stahlprodukts abbildet. Entscheidend ist eine Klassifizierung anhand der tatsächlich verursachten Treibhausgasemissionen.

Daraus ergeben sich für den BDE folgende Kernforderungen:

Nr. Forderung	Inhalt
1 Bewertung allein anhand des CO₂-Fußabdrucks	Klassifizierung von „grünem Stahl“ ausschließlich anhand des Product Carbon Footprint auf Cradle-to-Gate-Basis. Keine Sliding Scale, die die zulässige Emissionsschwelle an den Schrottanteil koppelt.
2 Vorgelagerte Lieferkette einbeziehen	Um die Verlagerung emissionsintensiver Produktionsschritte in Länder außerhalb der EU zu vermeiden, muss die vorgelagerte Lieferkette berücksichtigt werden.
3 Ambitionierte Klassengrenzen festlegen und Spitzenreiter belohnen	Die vorgeschlagene Klassendefinition des JRC muss deutlich ambitionierter werden, um die Transformation der Stahlindustrie zu befördern. Zudem besteht eine Notwendigkeit der Binnendifferenzierung der Spitzenklasse nach Energielabel-Logik („Top-Runner“) statt aufgeweichter Schwellen, die emissionsintensiveren Erz-Stahl rechnerisch „grün“ machen.
4 Planbarkeit und verbindlichen Minderungspfad gewährleisten	Im delegierten Rechtsakt zur Grünstahl-Definition sollte ein verbindlicher Minderungspfad für die Emissionsschwellen festgelegt werden. Eine lediglich unverbindliche Evaluation der Klassendefinitionen reicht nicht aus. Nur ein frühzeitig definierter Pfad gibt Anlagenbetreibern und Investoren die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit.

Im Einzelnen liegen diesen Forderungen folgende Sachverhalte zugrunde:

Klassifizierungssysteme und Bilanzgrenzen

Derzeit werden vor allem zwei Klassifizierungssysteme für die Emissionsintensität von Stahl diskutiert: der Vorschlag des JRC zur Umsetzung der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte und das von der Wirtschaftsvereinigung Stahl entwickelte Klassifizierungssystem LESS.

Beiden Systemen gemeinsam ist der betrachtete Bilanzraum. Neben den direkten Treibhausgasemissionen der Stahlproduktion – Scope 1 – und den bei der Erzeugung der eingesetzten Energie entstehenden indirekten Emissionen – Scope 2 – wird auch die vorgelagerte Lieferkette berücksichtigt.

Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Eine Beschränkung des Bilanzraums auf Scope 1 und Scope 2 würde teilweise stark emissionsintensive Prozesse in der vorgelagerten Lieferkette unberücksichtigt lassen. Dadurch könnten Anreize entstehen, diese Prozesse in Länder außerhalb der Europäischen Union zu verlagern.

Sliding Scale und ihre verzerrende Wirkung

Die beiden Systeme unterscheiden sich allerdings grundsätzlich hinsichtlich ihrer Bewertungsmetrik. Während der Ansatz des JRC auf festen, absoluten CO₂-Emissionsschwellen beruht, nutzt LESS einen sogenannten Sliding-Scale-Ansatz.

Die Sliding Scale koppelt den zulässigen CO₂-Schwellenwert an den eingesetzten Rezyklatanteil und stellt damit eine negative Korrelation her: Je weniger Stahlrezyklate ein Produktionsweg verwendet, desto höher fällt die innerhalb derselben Klasse noch akzeptierte Emissionsschwelle aus. Statt den ökologisch sinnvollen Rezyklateinsatz zu fördern, bewirkt diese Systematik daher das Gegenteil.

Begründet wird der Ansatz damit, dass die Orientierung am Rezyklatanteil erforderlich sei, um die Dekarbonisierungsanstrengungen erz- und schrottbasierter Hersteller „vergleichbar“ zu machen.

Eine am Rezyklatanteil ausgerichtete Skala kann jedoch dazu führen, dass zwei Stahlprodukte als gleichermaßen „grün“ eingestuft werden, obwohl das eine Produkt deutlich mehr CO₂ verursacht als das andere.

So dürften beispielsweise bei der Produktion von Stahlträgern mittels Elektrolichtbogenofen auf Basis von 100 Prozent Stahlrezyklaten maximal 360 Kilogramm CO₂ je Tonne Stahl emittiert werden, um gemäß LESS in die Klasse B eingestuft werden zu können. Würden dieselben Stahlträger über die deutlich emissionsintensivere Hochofenroute auf Basis von Eisenerz und Koks kohle mit einem Rezyklatanteil von 20 Prozent hergestellt, wären für dieselbe Klasse bis zu 1.200 Kilogramm CO₂ je Tonne Stahl zulässig – mehr als dreimal so viel.

Für ein Instrument, das Beschaffern und Käufern eine verlässliche Orientierung zur Klimawirkung geben soll, ist dies ein grundlegender Konstruktionsfehler. Ein Klimalabel

muss die tatsächlichen Emissionen eines Produkts sichtbar machen und darf sie nicht in Abhängigkeit vom jeweiligen Produktionsweg relativieren.

Schrottverfügbarkeit rechtfertigt keine unterschiedlichen Klimamaßstäbe

Befürworter der Sliding Scale verweisen darauf, dass weltweit nicht genügend Schrott vorhanden sei, um die gesamte Stahlnachfrage bis 2050 zu decken. Die erzbasierte Produktion werde deshalb auch künftig unverzichtbar bleiben.³

Letzteres trifft zu, begründet aber keine Aufweichung der Emissionsschwellen. Ein Grünstahl-Label soll die tatsächlichen Emissionen sichtbar machen und nicht unterschiedliche Maßstäbe an erz- und schrottbasierte Produktionswege anlegen.

Für Europa ist die Ausgangslage zudem günstiger als häufig dargestellt. Eine Analyse der Ernst-Abbe-Hochschule Jena erwartet, dass das Schrottaufkommen in Europa bis 2050 um rund 1,6 Prozent pro Jahr wächst. Der Anstieg betrifft vor allem Altschrotte aus dem Post-Consumer-Bereich, während das Aufkommen hochwertiger Neuschrotte voraussichtlich stagniert. Eine akute mengenmäßige Versorgungsknappheit sieht die Untersuchung nicht.⁴

Der BDE fordert deshalb, den Einsatz von Stahlrezyklaten durch die Klassifizierung zu unterstützen, statt ihn durch schrottquotenabhängige Emissionsschwellen zu benachteiligen.

Wissenschaftlich begründete und ambitionierte JRC-Klassengrenzen

Die grundlegende Systematik des JRC, feste und rein emissionsbasierte Klassengrenzen vorzusehen, ist aus Sicht des BDE zu begrüßen. Die bislang vorgeschlagenen Schwellenwerte weisen jedoch nicht das notwendige Ambitionsniveau auf.

Auf Grundlage der derzeit vorgesehenen Klassengrenzen könnte auch über eine emissionsintensive Hochofenroute hergestellter Stahl in die Klasse B eingestuft werden, die definitionsgemäß die Obergrenze für „grünen Stahl“ darstellen soll.

Die Grünstahl-Definition darf nicht lediglich die bestehende Bandbreite der CO₂-Emissionen im Markt in unterschiedliche Klassen übertragen. Die Schwellenwerte müssen wissenschaftlich begründet und so ambitioniert ausgestaltet werden, dass sie die notwendige Transformation der Stahlindustrie unterstützen.

Besonders emissionsarme Produkte müssen dabei als Spitzenreiter erkennbar sein und einen tatsächlichen Vorteil erhalten. Entscheidend ist nicht die Einführung zusätzlicher Unterklassen nach dem Muster früherer A+- oder A++-Kennzeichnungen, sondern eine anspruchsvolle Ausgestaltung der bestehenden Klassen und Schwellenwerte.

Quellen

1. JRC, *Preparatory Study on Ecodesign and Energy Labelling, Iron and Steel*, März 2026.
2. JRC, *Defining Low-Carbon Emissions Steel – Methodological Approaches*, JRC141817, 2025; Befürworter der Sliding Scale unter anderem IEA, First Movers Coalition, ResponsibleSteel, Wirtschaftsvereinigung Stahl – LESS – und CISA.
3. IEA, *Sustainable Development Scenario / Iron and Steel Technology Roadmap*, 2020.



BDE

Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-,
Wasser- und Kreislaufwirtschaft e.V.

4. Frank Pothén, Ernst-Abbe-Hochschule Jena, *Szenarien zur langfristigen Schrottverfügbarkeit*, vorgestellt beim Forum Schrott 2025: Anstieg des Schrottaufkommens in Europa um rund 1,6 Prozent pro Jahr bis 2050, vor allem bei Altschrotten; keine akute Versorgungsknappheit.