

Brüssel, den 19. Dezember 2025
(OR. en)

17083/25

COMPET 1385
IND 638
POLCOM 386
RECH 569
ENER 700

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Dezember 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2025) 8950 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION Strategie für Batterie-Booster

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2025) 8950 final.

Anl.: C(2025) 8950 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
C(2025) 8950 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Strategie für Batterie-Booster

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Strategie für Batterie-Booster

Die europäische Batterieindustrie spielt eine zentrale Rolle bei den Bemühungen der EU, ihre Klimaziele zu erreichen und ihre wirtschaftliche Resilienz, Energiesicherheit und Verteidigungsfähigkeit zu stärken. Die Nachfrage nach Batterien in Europa dürfte in den kommenden Jahren stark ansteigen, angetrieben durch die Elektrifizierung in verschiedenen Sektoren, darunter Elektrofahrzeuge und aufstrebende Märkte wie die elektrische Luftfahrt und der Seeverkehr. Batterien sind auch für die Energiespeicherung im Netzmaßstab zur Stärkung der Resilienz des Energiesystems sowie für Verteidigungsanwendungen von entscheidender Bedeutung, wodurch ihre strategische Bedeutung unterstrichen wird. In Verbindung mit der fortgesetzten Dekarbonisierung des Energiesektors werden dadurch die Kosten für Energieimporte und die geopolitische Abhängigkeit der EU von eingeführten fossilen Brennstoffen reduziert.

In den letzten zehn Jahren haben die **Maßnahmen der EU zum Aufbau der Wertschöpfungskette in der Batterieherstellung erhebliche Investitionen mobilisiert**, die durch das rasante Wachstum des Sektors vorangetrieben wurden. Angeregt durch die 2017 ins Leben gerufene Europäische Batterie-Allianz und wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse¹ stieg die Produktionskapazität für Batteriezellen von nur 1 GWh im Jahr 2017 auf derzeit über 200 GWh, wodurch bis 2025 allein in Batteriefabriken Investitionen in Höhe von rund 33 Mrd. EUR getätigt werden². Auch im Midstream-Bereich gab es ein deutliches Wachstum, mit einer erhöhten Produktion wichtiger Komponenten wie Kathoden- und Anoden-Aktivmaterialien, Elektrolyten, Separatoren und Bindemitteln.

Die Bedingungen, die dieses Wachstum ursprünglich beflügelt haben, haben sich jedoch in den letzten Jahren verändert. Durch eine Kombination aus strukturellen und externen Herausforderungen wird die Fähigkeit des Batteriesektors in der EU, sich angemessen zu entwickeln, beeinträchtigt, und es besteht die Gefahr, dass die strategische Abhängigkeit von Technologien aus Drittländern zunimmt. Diese Bedingungen bergen auch Gefahren für die wirtschaftliche Sicherheit. Der dadurch bedingte Abschwung spiegelt sich in der Stornierung, Verkleinerung und Verzögerung zahlreicher Projekte wider.

Eine der Herausforderungen ist die **weltweite Überkapazität entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Batterieindustrie**, die einen intensiven Preiswettbewerb ausgelöst hat. Im Jahr 2025 erreichte die weltweite Batterieherstellung über 4 000 GWh, während die weltweite Nachfrage unter 2 000 GWh lag. Dies stellt eine strukturelle Herausforderung für die europäische Batteriewertschöpfungskette dar, da Wettbewerbsfähigkeit nur durch Größenvorteile erreicht werden kann. Größenvorteile lassen sich erst nach einer kostspieligen Anlaufphase erzielen, in der die

¹ In den Jahren 2019 und 2021 genehmigte die Kommission zwei Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse im Bereich Batterien, die die Unterstützung von 59 Unternehmen in 12 Mitgliedstaaten mit staatlichen Beihilfen in Höhe von bis zu 6,1 Mrd. EUR umfassen und zusätzliche private Investitionen in Höhe von mehr als 13,8 Mrd. EUR mobilisieren sollen. Im Rahmen der Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse werden ehrgeizige Forschungs- und Entwicklungsprojekte gefördert, um Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Batterien zu erzielen, darunter die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen, die Entwicklung fortschrittlicher chemischer Werkstoffe, die Konstruktion von Batteriezellen und deren Einsatz in Anwendungen wie Elektrofahrzeugen sowie das Recycling gebrauchter Batterien.

² BloombergNEF.

Produktionskosten deutlich höher sind als bei etablierten Herstellern. Dies hat zu einer Blockade hinsichtlich der Skalierbarkeit geführt.

Hinzu kommt, dass der globale Wettbewerb **nicht unter gleichen Bedingungen stattfindet, wodurch die europäische Batterieindustrie benachteiligt wird**. Viele Wettbewerber aus Drittländern werden durch staatliche Subventionen stark gefördert, sodass sie ihre Kosten senken und sowohl im Inland als auch international aggressiv expandieren können. Ausländische Subventionen zielen überwiegend auf die Unterstützung der Fertigungsindustrie ab. Im europäischen Binnenmarkt hingegen mangelt es an wirksamen Maßnahmen zur Sicherstellung der Batterieversorgung, und die Entwicklung einer wettbewerbsfähigen heimischen Lieferkette wird nicht ausreichend gefördert. Dies benachteiligt die europäischen Hersteller. Derzeit profitieren viele Wettbewerber von doppelten Subventionen – sie werden im Inland auf der Produktionsseite und erneut in der EU auf der Nachfrageseite unterstützt. Dies ist nicht mehr hinnehmbar.

Trotz erheblicher Bemühungen zum Aufbau einer eigenen Batterie-Wertschöpfungskette **ist die EU zu einem Netto-Einführer von Batterien geworden**, wobei die Batterieindustrie stark auf bestimmten Märkten konzentriert ist. Im Jahr 2024 führte die EU Batterien im Wert von rund 28 Mrd. EUR ein, wovon allein 22 Mrd. EUR auf China entfielen³. Derzeit dominiert China die weltweite Batterieproduktion und wird im Jahr 2024 etwa 83 % der globalen Kapazität ausmachen, was die inländische Nachfrage bei weitem übersteigt⁴. Seine Position in der mittleren und vorgelagerten Lieferkette für Batterien ist sogar noch stärker. China verfügt über eine systemische Dominanz in der gesamten Wertschöpfungskette für Batterien, was zu kritischen Abhängigkeiten und Engpässen in der Lieferkette bei wichtigen vorgelagerten Komponenten und Technologien führt. Dies ermöglicht es China, die Inputkosten zu erhöhen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Hersteller weiter beeinträchtigt werden könnte, und Ausfuhrbeschränkungen zu verhängen, wie es dies bereits für seine fortschrittlichen Batterietechnologien getan hat. Es besteht die Gefahr, dass die Abhängigkeit von ausländischen Batterietechnologien nicht nur die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der EU schwächt, sondern auch dazu führt, dass die EU bei kritischen Anwendungen in den Bereichen Verteidigung und Energiesicherheit ins Hintertreffen gerät.

Mit seiner **offensiven Industriestrategie nutzt China ausländische Direktinvestitionen**, um seine Marktführerschaft auszubauen. In den letzten Jahren haben ausländische Unternehmen wichtige Projekte übernommen und nur Montagevorgänge durchgeführt. Infolgedessen nehmen die strategischen Abhängigkeiten von externen Lieferanten zu, wodurch Europa noch anfälliger für Preismanipulationen, Lieferunterbrechungen und geopolitische Schocks wird. Europa kann es sich nicht leisten, die strategischen Fehler der Energieabhängigkeiten der Vergangenheit zu wiederholen. Batterien gehören zu den Schlüsseltechnologien, die in der Strategie für wirtschaftliche Sicherheit der EU genannt werden. Die Wahrung der technologischen Souveränität in diesem Sektor, der den Grundstein der Elektrifizierung bildet, ist nicht optional, sondern unerlässlich.

Angesichts dieser Herausforderungen sind **dringende Maßnahmen entlang der gesamten Batterie-Wertschöpfungskette in der EU erforderlich, die auf einer soliden Industriestrategie basieren, der die Wertschöpfungskette im gesamten Gebiet der EU optimal und weiterentwickelt wird**. Angesichts des Übergangs der Automobilindustrie zu emissionsfreien Fahrzeugen sieht sich die EU mit einem Rückgang der Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette konfrontiert. Bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor liegt der EU-Anteil über 80 %. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen macht die Fahrzeugbatterie 30 bis 40 % der Kosten aus, wodurch der EU-Anteil in den meisten batterieelektrischen Fahrzeugen derzeit unter 50 % liegt. In einem wachsenden Markt, dessen Wert bis 2030 schätzungsweise 250 Mrd. EUR pro Jahr erreichen wird (entspricht dem BIP Griechenlands), hält

³ Bruegel Clean Tech Tracker.

⁴ BloombergNEF.

die EU an dem im Automobilaktionsplan festgelegten Ziel fest, bis 2030 einen europäischen Mehrwert von mehr als 50 % entlang der Wertschöpfungskette zu erzielen.

Aus diesem Grund erstellt die Kommission derzeit ein **neues Wirtschaftlichkeitsmodell für die Batterieherstellung in Europa**, das von der Sicherung der Rohstoffversorgung über die Ausweitung der Produktion bis hin zur Absatzgarantie und der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen reicht. Aufbauend auf früheren Initiativen wie der Batterie-Verordnung, der Netto-Null-Industrie-Verordnung, dem Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie und dem strategischen Aktionsplan für Batterien stützt sich die Batterie-Booster-Initiative auf sechs Säulen. Ziel ist es, 1) Investitionen zu mobilisieren, 2) eine Wertschöpfungskette mit Resilienz entwickeln, 3) ausländische Investitionen mit den strategischen Interessen Europas in Einklang zu bringen, 4) die Nachfrage nach in der EU hergestellten Batterien zu fördern, 5) Forschung, Innovation und Kompetenzen für die Batterie-Wertschöpfungskette zu beschleunigen und 6) Maßnahmen zur Maximierung der Wirkung in ganz Europa zu koordinieren.

Abbildung 1. Die sechs Säulen der Batterie-Booster-Initiative



Säule I: Unterstützung des Wachstums europäischer Hersteller durch finanzielle Förderung

Angesichts der dringenden internationalen Herausforderungen und der Schwierigkeiten, mit denen die Branche bei der Steigerung ihrer Produktion konfrontiert ist, besteht ein dringender Bedarf, die Batterieproduktion in der EU zu unterstützen. Für die Herstellung von Batteriezellen sind erhebliche Investitionen erforderlich, da eine groß angelegte industrielle Infrastruktur, hochmoderne Ausrüstung sowie strenge Qualitäts- und Sicherheitsstandards notwendig sind. Darüber hinaus ist die Anlaufphase aufgrund hoher Ausschussraten, der für den Produktionsstart erforderlichen Zeit und geringer Produktionsmengen in der Regel durch hohe Kosten und geringe Einnahmen gekennzeichnet. Die Anlaufphase ist mit einer steilen Lernkurve verbunden, um den Fertigungsprozess zu beherrschen und zu verfeinern. Um die derzeitige Projektpipeline zu schützen, weitere Investitionen des Privatsektors zu fördern und die Versorgungssicherheit der Automobil- und Energiespeicherindustrie zu verbessern, ist die Kommission entschlossen, gezielte finanzielle Unterstützungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Europäische Kommission hat im Dezember 2024 **Fördermittel in Höhe von 1 Mrd. EUR bereitgestellt, um Projekte zur Herstellung von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge** im Rahmen des Innovationsfonds **zu unterstützen**. Des Weiteren hat sie das Programm „InvestEU“ mit zusätzlichen 200 Mio. EUR (in Form von Darlehensgarantien) aus dem EU-Innovationsfonds ausgestattet, um innovative Projekte entlang der europäischen Wertschöpfungskette der Batterieherstellung zu unterstützen. Im Rahmen des Teilbereichs „Herstellung sauberer Technologien“ der laufenden Ausschreibung zu „Netto-Null-Technologien“ mit einer Fördersumme von 1 Mrd. EUR werden auch Fördermittel für die vorgelagerte Batterie-Wertschöpfungskette wie Kathoden-Aktivmaterial (CAM) und Anoden-Aktivmaterial (AAM) sowie für das Batterierecycling bereitgestellt.

Diese beiden Materialien sind wesentliche Bestandteile von Lithium-Ionen-Batterien. Darüber hinaus wird mit dem Instrument „interregionale Innovationsinvestitionen“ (I3) die Ausweitung ausgereifter interregionaler Innovationsprojekte entlang strategischer europäischer Wertschöpfungsketten, beispielsweise der Batterieindustrie, gefördert⁵.

Aufbauend auf diesen ersten Schritten richtet die Europäische Kommission die **„Batterie-Booster-Fazilität“ ein, um 1,5 Mrd. EUR aus dem Innovationsfonds zur Finanzierung der Unterstützung europäischer Batteriezellenhersteller in der Anlaufphase zu mobilisieren**. Die Unterstützung erfolgt in Form von zinslosen Darlehen. Diese werden in Tranchen bereitgestellt und sind an die Leistung geknüpft, d. h. an das Erreichen bestimmter Meilensteine, die sich nach den Fortschritten bei der Umsetzung des Geschäftsplans richten, bis die Projekte erfolgreich in die Großserienproduktion übergehen und ein höheres Maß an wirtschaftlicher Rentabilität erreichen. Die Einhaltung der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 sowie der Richtlinie 2003/87 und der Delegierten Verordnung (EU) 2019/856 wird bei der Konzeption und Umsetzung der Fazilität gewährleistet. Das übergeordnete Ziel besteht darin, sicherzustellen, dass durch öffentliche Fördermittel Investitionen des Privatsektors angeregt, die Markteinführung beschleunigt und die Position Europas auf dem globalen Batteriemarkt gestärkt werden.

In Bezug auf die weitere Beteiligung der Mitgliedstaaten hat die Kommission bereits die besondere Situation von Herstellern sauberer Technologien wie Batterieproduzenten im Rahmen für staatliche Beihilfen für eine saubere Industrie anerkannt, insbesondere im Hinblick auf unlauteren globalen Wettbewerb, unerwartete Kostenüberschreitungen oder Unsicherheiten hinsichtlich der künftigen Nachfrage. Sie hat ferner klargestellt, dass die Mitgliedstaaten gemeinsam mit privaten Akteuren Finanzmittel, einschließlich in Form von Eigenkapital- und eigenkapitalähnlichen Instrumenten, zu Marktbedingungen bereitstellen können, was dazu beitragen kann, das oben genannte Problem der begrenzten Schockabsorptionsfähigkeit von in der EU ansässigen Lieferanten aufgrund kleiner Bilanzen anzugehen. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, diese bestehenden Möglichkeiten zu nutzen, die dazu beitragen können, die akuten Probleme der Branche anzugehen, und gleichzeitig die Möglichkeit bieten, den Steuerzahlern Gewinne zurückzugeben, sobald das Produktionsniveau eine rentable Fertigung ermöglicht.

Mittelfristig umfasst der Vorschlag für einen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen des nächsten mehrjährigen EU-Haushaltsplans ab 2028 die **Unterstützung von „Produktionssteigerungsmaßnahmen“, unter anderem im Bereich der sauberen Technologien wie der Batterieindustrie**. In der Zwischenzeit wird die Batterie-Booster-Fazilität eine Überbrückungslösung für die Branche darstellen und sofortige Unterstützung bieten, bis das Rahmenwerk des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit vollständig funktionsfähig ist.

Daraus geht hervor, dass rasches Handeln erforderlich ist, um die Batterieproduktionskapazitäten der EU zu verbessern und so einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt zu erlangen und zu sichern.

Abbildung 2. Finanzielle Unterstützung

⁵ Ein Beispiel hierfür ist das Projekt BATMASS, in dessen Rahmen eine zirkuläre europäische Batterie-Wertschöpfungskette sowie investitionsreife Lösungen für das Recycling und die Wiederverwendung entwickelt werden.



Im Hinblick auf die **Stärkung der Kreislaufwirtschaft** werden die Mitgliedstaaten außerdem dazu aufgefordert, die bestehenden Möglichkeiten für staatliche Beihilfen gemäß den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Bereich Klima, Energie und Umwelt voll auszuschöpfen, um die Ressourceneffizienz und den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft zu fördern.

Leitinitiativen

- Im Dezember 2024 wurden Zuschüsse in Höhe von 1 Mrd. EUR bereitgestellt, um Projekte zur Herstellung von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge über den Innovationsfonds zu unterstützen. Außerdem arbeitet die Kommission mit der EIB zusammen, um sicherzustellen, dass die Aufstockung der Garantien für Darlehen im Rahmen von InvestEU aus dem Innovationsfonds in Höhe von 200 Mio. EUR vollständig ausgeschöpft wird.
- Aus dem Innovationsfonds werden 1,5 Mrd. EUR in Form von zinslosen Darlehen für die Batterie-Booster-Fazilität bereitgestellt. Die erste Tranche der Förderung soll ausgewählte Unternehmen im Jahr 2026 erreichen.
- Aus dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit wird im Rahmen des nächsten mehrjährigen EU-Haushalts Unterstützung gewährt.

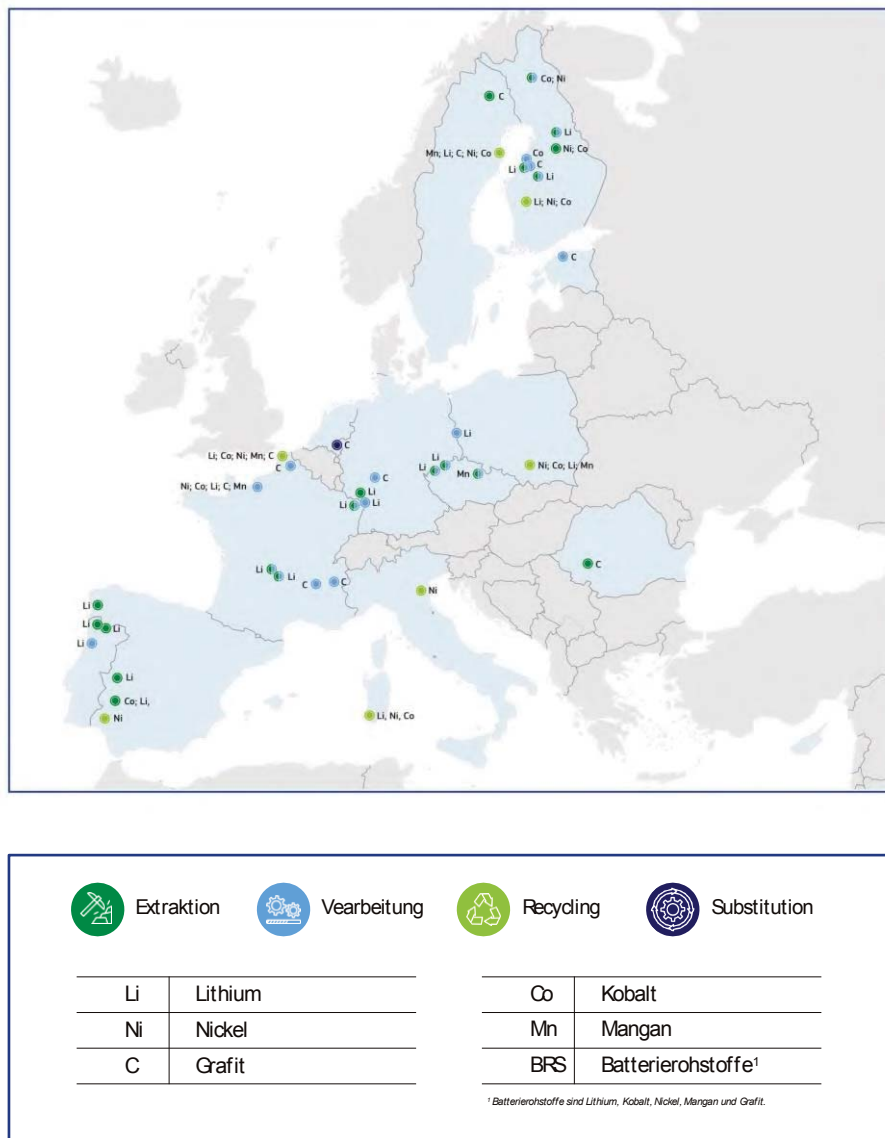
Säule II: Aufbau einer widerstandsfähigen vorgelagerten Wertschöpfungskette für den Zugang zu Rohstoffen und Inputs

Die Batterieindustrie der EU sieht sich **aufgrund geopolitischer Spannungen und der Abhängigkeit von einigen wenigen Lieferanten außerhalb der EU, unter anderem für kritische Rohstoffe (CRM), mit Herausforderungen in der Lieferkette** konfrontiert. Diese Abhängigkeit birgt eine Gefahr von Lieferunterbrechungen und höheren Kosten, was die Bemühungen zum Aufbau einer sicheren Wertschöpfungskette behindert.

Die Europäische Kommission hat bedeutende Maßnahmen ergriffen, **um die Entwicklung strategischer Rohstoffprojekte im Zusammenhang mit der Batterieproduktion zu unterstützen**. Anfang dieses Jahres wurden 32 Projekte in der EU, deren Schwerpunkt auf Batterierohstoffen wie Lithium, Nickel und Grafit liegt, sowie 10 Projekte außerhalb der EU als strategische Projekte im

Rahmen des Gesetzes über kritische Rohstoffe ausgewiesen. Diese Projekte kommen für vereinfachte Genehmigungsverfahren und koordinierte Finanzierungen in Betracht. Die Kommission hat eine zweite Aufforderung zur Einreichung strategischer Projekte veröffentlicht und fordert Projektträger auf, ihre Anträge bis zum 15. Januar 2026 einzureichen.

Abbildung 3. *Strategische CRM-Projekte im Bereich Batterien*



Um eine **diversifizierte Beschaffung von Batterierohstoffen** zu beschleunigen, hat die Kommission außerdem den Aktionsplan RESourceEU verabschiedet, mit dem in den nächsten 12 Monaten EU-Mittel in Höhe von 3 Mrd. EUR mobilisiert werden, um die CRM-Wertschöpfungskette direkt zu unterstützen.

In der jüngsten Vereinbarung des Rates und des Europäischen Parlaments über die Stärkung des Programms „InvestEU“ erhöht sich die EU-Garantie um 2,9 Mrd. EUR, mit der fast 55 Mrd. EUR an

zusätzlichen öffentlichen und privaten Investitionen mobilisiert werden sollen. Damit können unter anderem Projekte im Bereich kritischer Rohstoffe gefördert werden, einschließlich aller Entwicklungsphasen von der Unterstützung von Start-ups bis hin zur Skalierungsphase und zum Einsatz. Insgesamt geht die Kommission davon aus, dass **bis 2027 im Rahmen der Fazilität „InvestEU“ Investitionen in Höhe von rund 6 Mrd. EUR mobilisiert werden, davon mindestens 2 Mrd. EUR in den Jahren 2026-2027**, die in kritische Rohstoffe fließen. Dadurch wird die Projektpipeline über die InvestEU-Beratungsplattform gestärkt.

Die Kommission hat geeignete Projekte identifiziert, um die Abhängigkeit der EU von Rohstoffen aus einem einzigen Herkunftsland bis 2029 oder früher um 30 bis 50 % zu reduzieren. Die Kommission wird die Fortschritte bei der Festlegung des Finanzierungsbedarfs und bei der beschleunigten Marktreife in enger Zusammenarbeit mit dem CRM-Finanzierungszentrum und dem CRM-Zentrum, die 2026 eingerichtet werden sollen, genau verfolgen. Darüber hinaus wird die Kommission im März 2026 die erste Runde des **Rohstoffmechanismus auf der EU-Plattform für Energie und Rohstoffe** einleiten. Die erste Runde im März 2026 wird auf sofort verfügbare und bald verfügbare Wertschöpfungsketten für Seltenerdmetalle, Batterien und Verteidigungsrohstoffe abzielen.

Ebenso wichtig ist es, **die in Europa verfügbaren Ressourcen zu recyceln**, um die Wertschöpfungskette der EU im Bereich Batterien zu stärken. Aus diesem Grund wird die Kommission auf der Grundlage der jüngsten Ankündigung in RESourceEU und des Durchführungsrechtsakts zur Kennzeichnung im Rahmen der Batterie-Verordnung Maßnahmen ergreifen, um die Rückgewinnung und das Recycling von Batterierohstoffen zu vereinfachen. Das Recycling von Batterien erfordert auch den Zugang zu schwarzer Masse sowie ausreichende Raffineriekapazitäten, was für die europäische Industrie nach wie vor eine Herausforderung darstellt.

Wie im März 2025 beschlossen, werden **Lithium-Ionen-Altzellen und schwarze Masse ab Dezember 2026 als gefährlicher Abfall** eingestuft. Dies bedeutet, dass Ausfuhren in Länder außerhalb der OECD nach diesem Datum untersagt sind. Die Kommission wird sich für eine wirksame Umsetzung dieses Verbots ohne Umgehungsmöglichkeiten einsetzen und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Beschränkung der Ausfuhr von schwarzer Masse vorschlagen.

Es besteht auch ein dringender Bedarf, Lithium, Kobalt und Nickel aus schwarzer Masse innerhalb der EU zurückzugewinnen. Recyclinganlagen zur Gewinnung von Wertstoffen aus schwarzer Masse werden zwar weiterentwickelt, decken jedoch nur einen geringen Teil des künftigen Bedarfs in Europa ab und müssen noch ausgereifter werden. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, sind erhebliche Investitionen in Batterierecyclinganlagen und eine Aufstockung der finanziellen Unterstützung für das Batterierecycling erforderlich.

Aufbauend auf dieser ehrgeizigen Agenda, die in RESourceEU angekündigt wurde, geht die EU mit dem Batterie-Booster einen weiteren Schritt zur Entwicklung der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Batteriesektors. Bis zu 300 Mio. EUR werden zur Unterstützung von CRM-Projekten eingesetzt, die für die Batterie-Wertschöpfungskette von entscheidender Bedeutung sind, insbesondere Lithium, Kobalt, Nickel, Mangan und Grafit. Mit dieser Unterstützung wird eine erhebliche Marktlücke geschlossen, da viele Projektträger im Bereich Batterierohstoffe mit hohen Vorlaufkosten für die Produktionsausweitung konfrontiert sind, jedoch nur über eine geringe Bilanzsumme verfügen, die sie als Hebel einsetzen können. Die Kommission wird außerdem im dritten Quartal 2026 einen **Rechtsakt über die Kreislaufwirtschaft** annehmen, der den Übergang zur Kreislaufwirtschaft beschleunigen und die Nachhaltigkeit, Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit der Union aufbauend auf dem Binnenmarkt stärken wird. Der Rechtsakt wird einfachere, harmonisierte Vorschriften und geringere Kosten für grenzüberschreitende Kreislaufwirtschaften mit sich bringen und einen Binnenmarkt für Abfälle und Sekundärrohstoffe schaffen.

Leitinitiativen

- Umsetzung des Aktionsplans von RESourceEU zur Beschleunigung der Einführung von Projekten entlang der Lieferkette für Batterierohstoffe.
- Finanzierung von bis zu 300 Mio. EUR aus dem Innovationsfonds für Projekte im Bereich kritischer Rohstoffe in der Batteriewertschöpfungskette.
- Start der zweiten Aufforderung zur Einreichung strategischer Projekte im Rahmen der Verordnung zu kritischen Rohstoffen, Frist: 15. Januar 2026.
- Einführung der ersten Runde des Rohstoffmechanismus auf der EU-Plattform für Energie und Rohstoffe im März 2026.

Säule III: Sicherstellung von Investitionen mit Mehrwert und gleichen Wettbewerbsbedingungen für die Industrie in der EU

Europäische Batteriehersteller sehen sich mit geopolitischen Herausforderungen und starker ausländischer Konkurrenz auf einem Markt konfrontiert, **auf dem es keine wirklich gleichen Wettbewerbsbedingungen für Handel und Investitionen gibt**. Dadurch werden Einfuhren aus unlauterem Wettbewerb in das Batterie-Ökosystem der EU ermöglicht. Das Interesse ausländischer Akteure an Investitionen im Batteriesektor nimmt zu, jedoch fehlen der EU derzeit klare Bedingungen, um sicherzustellen, dass diese Investitionen einen Mehrwert generieren. Ohne wirksame Schutzmaßnahmen ist die EU weiterhin anfällig für konzentrierte ausländische Mehrheitsbeteiligungen, externe technologische Kontrolle und eine begrenzte Integration in europäische Lieferketten.

Aus diesem Grund erwägt die Kommission, **eine Reihe neuer Bedingungen** vorzuschlagen, **um sicherzustellen, dass ausländische Direktinvestitionen, einschließlich solcher in die Batteriewertschöpfungskette, klare Vorteile** für die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz Europas mit sich bringen. Projekte in strategischen Segmenten, von der Materialverarbeitung bis zur Zellherstellung und zum Recycling, sollten einen Mehrwert für die Wirtschaft der EU bringen und müssen daher möglicherweise bestimmte Bedingungen in Bezug auf Governance, maximale ausländische Beteiligung, Technologietransfer, Forschung und Entwicklung, Personalentwicklung und Integration der Lieferkette erfüllen.

Im Einklang mit den Zielen des Deal für eine saubere Industrie und des Aktionsplans für die Automobilindustrie muss die EU weiterhin **strategische Partnerschaften aufbauen, um die Resilienz europäischer Lieferkette zu stärken**. Die im September 2025 unterzeichnete Absichtserklärung zwischen europäischen und japanischen Industrieverbänden im Bereich Batterien wird zu einer verstärkten Zusammenarbeit in wichtigen Bereichen wie Recycling und Kreislaufwirtschaft, Datenaustausch und Qualifikationen führen. Die EU wird weiterhin gemeinsam mit internationalen Partnerländern die Lieferketten weiterentwickeln, Risiken mindern und diversifizieren, um die Produktionskapazitäten der EU zu stärken.

Parallel dazu wird die Kommission weiterhin ihre Instrumente einsetzen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt zu gewährleisten, unter anderem durch die Untersuchung potenzieller Wettbewerbsverzerrungen in der Batteriewertschöpfungskette, die durch ausländische Subventionen verursacht werden, entsprechend der **Verordnung über drittstaatliche Subventionen**, um einen fairen Wettbewerb in allen Mitgliedstaaten zu fördern. Darüber hinaus wird die Kommission

die Entwicklungen im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Sicherheits- und Handelsschutzinstrumenten für Batterien aktiv überwachen. Diese Wachsamkeit ist unerlässlich, um die Marktstabilität aufrechtzuerhalten und faire Handelsbedingungen in allen Sektoren sicherzustellen.

Leitinitiativen

- Konditionalitäten für ausländische Direktinvestitionen, um sicherzustellen, dass diese einen Mehrwert bringen, indem bestimmte Bedingungen erfüllt werden, darunter beispielsweise Technologietransfer und Integration in die Lieferkette.
- „Batterie-Diplomatie“ – Zusammenarbeit mit globalen Partnern zur Stärkung und Diversifizierung der Lieferketten.

Säule IV: Förderung von „Made in EU“-Absatzmärkten, Stärkung der Resilienz und Nachhaltigkeit

Um die Entstehung einer resilienten europäischen Batteriewertschöpfungskette zu unterstützen und die Nachfrage anzukurbeln, wird die Kommission die Schaffung von Leitmärkten für in der EU hergestellte Batterien, Komponenten und Materialien fördern, indem sie die Größe und Vorhersehbarkeit des Batteriebedarfs der EU nutzt.

Gemäß dem Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie (Industrial Accelerator Act) wird die Kommission **EU-bezogene inhaltliche Anforderungen für Batterien und deren Komponenten** vorschlagen, die mit den internationalen rechtlichen Verpflichtungen der EU und den geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen im Einklang stehen. Durch diese Anforderungen soll sichergestellt werden, dass öffentliche Mittel in die Fertigung und Beschäftigung in der EU fließen, um den EU-Batterieherstellern bei der Skalierung und der Abflachung der steilen industriellen Lernkurve zu unterstützen. Zudem sollen sie dazu beitragen, privates Kapital für die strategisch wichtigsten Segmente der Batteriewertschöpfungskette zu erschließen und anzuziehen.

Die EU-bezogenen inhaltlichen Anforderungen werden dazu beitragen, die **volle Auslastung der vorhandenen Produktionskapazitäten für wichtige Batteriekomponenten sicherzustellen**, wann immer die EU oder die Mitgliedstaaten Unterstützung leisten, und sie werden dafür sorgen, dass geplante, angekündigte und zurückgestellte Projekte erfolgreich umgesetzt werden können. Dies geschieht durch die Verankerung weiterer Stufen der Batteriewertschöpfungskette in Europa. Dadurch wird nicht nur die Anfälligkeit der europäischen Batterieindustrie gegenüber geopolitischen Risiken verringert, sondern auch sichergestellt, dass öffentliche Mittel zur Stärkung der Resilienz und langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie eingesetzt werden. Zudem könnten sich die Anforderungen positiv auf die Gewinnung und Verarbeitung kritischer Rohstoffe auswirken, wo die Schaffung einer starken und vorhersehbaren Nachfrage für die Risikominimierung von Investitionen unerlässlich ist.

Die Kommission wird auch untersuchen, wie die Drohnenproduktion in Europa für die Verteidigungsindustrie stärker dazu beitragen kann, die Risiken beim Ausbau der Batteriewertschöpfungskette zu verringern.

Damit werden die bereits geltenden Anforderungen der Netto-Null-Industrie-Verordnung ergänzt, wonach die Mitgliedstaaten ab Januar 2026 **Kriterien der Resilienz in alle neuen oder aktualisierten Förderprogramme für Elektrofahrzeuge** aufnehmen müssen. Die Kommission veröffentlicht heute eine Mitteilung mit Leitlinien zur praktischen Umsetzung dieser Bestimmungen.

Parallel dazu schreiten die Arbeiten zur Umsetzung der Batterie-Verordnung voran, **um den europäischen Binnenmarkt für Batterien zu stärken**. Eine größere Transparenz und die

Bereitstellung von zusätzlichen Informationen durch Kennzeichnung, einschließlich Angaben zum CO₂-Fußabdruck, werden ebenfalls zu einer Verbesserung der Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette beitragen.

Es sollten Initiativen und Technologien vorangetrieben werden, um den wirksamen Anforderungen der Fahrer gerecht zu werden, wobei eine unnötige Überdimensionierung vermieden werden sollte. Darüber hinaus sollten Reparaturen und das Recycling vereinfacht und kostengünstiger gestaltet werden, beispielsweise durch Standardisierung.

Leitinitiativen

- Im Rahmen der IAA sollten neue EU-bezogene inhaltliche Anforderungen für Batterien in Elektrofahrzeugen und für Energiespeichersysteme vorgeschlagen werden.
- Gemäß Artikel 28 der Netto-Null-Industrie-Verordnung sollten ab dem 1. Januar 2026 eingeführte oder aktualisierte Förderprogramme für Elektrofahrzeuge den Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen mit Elektroantrieb fördern, deren Komponenten – einschließlich des Akkus – aus diversifizierten Bezugsquellen stammen. Dies wird dazu beitragen, die Abhängigkeit der EU von chinesischen Fahrzeugen und Batterien zu verringern.

Säule V: Förderung von Forschung, Innovation und Kompetenzen für die Batterie-Wertschöpfungskette der EU

Die Batterieindustrie ist nach wie vor eine aufstrebende Branche mit großem Innovations- und Wachstumspotenzial. Die EU muss sicherstellen, dass ihr Batterie-Ökosystem wächst, mit dem globalen technologischen Fortschritt Schritt hält und bei der Batterietechnologie führend bleibt. Um sowohl bei der Batterieproduktion als auch bei der Technologieentwicklung wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die EU verstärkt in Forschung und Entwicklung (FuE) investieren, um neue Batterietechnologien zu entwickeln, das Batterierecycling zu verbessern und kritische Lücken in der Wertschöpfungskette zu schließen.

Dies ist nichts Neues, **die EU hat ihr Forschungs- und Entwicklungsökosystem im Bereich Batterien über viele Jahre hinweg entwickelt und gestärkt, jedoch müssen diese Bemühungen beschleunigt und ausgeweitet werden.** Im Zeitraum 2021-2027 beabsichtigt die EU, die europäische Partnerschaft für Batterien im Rahmen von „Horizont Europa“ mit bis zu 925 Mio. EUR zu unterstützen. Diese strategische Initiative unterstützt die Entwicklung innovativer Technologien in den Bereichen Batteriematerialien, Zelldesign, Fertigung und Batterierecycling, wobei Synergieeffekte zwischen Transport- und Stromspeicheranwendungen genutzt werden. Zwischen 2025 und 2027 wird die Partnerschaft Forschungs- und Innovationsprojekte (FuI) entlang der gesamten Wertschöpfungskette mit einem Gesamtvolumen von 382 Mio. EUR unterstützen. Durch die Partnerschaft für intelligente Spezialisierung zu „fortgeschrittenen Werkstoffen für Batterien zur Elektromobilität und zur stationären Energiespeicherung“ können Regionen ihre Innovationsprioritäten aufeinander abstimmen und bei solchen Projekten zusammenarbeiten⁶. Darüber hinaus wurde im

⁶ Advanced Materials for Batteries for Electro-mobility and Stationary Energy Storage (fortgeschrittene Werkstoffe für Batterien zur Elektromobilität und zur stationären Energiespeicherung), https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/communities-and-networks/s3-community-of-practice/partnership_industrial_mod_advanced_materials_en.

September 2025 im Rahmen der Partnerschaft für Batterien im Rahmen von „Horizont Europa“ (Partnerschaft „2Zero“ und „CCAM“) eine Absichtserklärung mit der Europäischen Kommission unterzeichnet, um die strategischen Prioritäten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie aufeinander abzustimmen und eine gemeinsame strategische Forschungs- und Innovationsagenda zu entwickeln. Die Kommission wird gleichzeitig weitere Möglichkeiten zur Finanzierung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten für verbesserte Batteriezellentechnologien prüfen. Zudem wird die EIC Start-ups und KMU, die fortschrittliche Materialien für die Energiespeicherung entwickeln, im Rahmen einer spezifischen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Finanzierungsprogramms „Accelerator“ finanzieren, das 2026 anlaufen soll.

In Zukunft wird die Abstimmung und Defragmentierung öffentlicher und privater Forschungsinitiativen ein entscheidender Erfolgsfaktor für eine wettbewerbsfähige Batteriewertschöpfungskette in der EU sein. Im Rahmen des überarbeiteten Europäischen Strategieplans für Energietechnologie (SET-Plan), der nun in der Netto-Null-Industrie-Verordnung verankert ist, wird die Arbeitsgruppe zur Umsetzung von Batterietechnologien (unter der Leitung der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission und mit Unterstützung des Privatsektors und der Wissenschaft) im Jahr 2026 einen gemeinsamen Investitions- und Umsetzungsplan vorlegen.

In dem Plan werden die verfügbaren Ressourcen erfasst und die Umsetzungs- und Investitionsverpflichtungen der Mitgliedstaaten und Interessenträger festgelegt, um die gemeinsamen öffentlich-privaten Prioritäten und Ziele Europas im Bereich Forschung und Innovation zu erreichen. Der Schwerpunkt liegt auf hochleistungsfähigen chemischen Zusammensetzungen für Batterien der nächsten Generation, einschließlich solcher, die für militärische Anwendungen relevant sind, während gleichzeitig Lücken in der frühen Abnahme und in Produktionslinien mit geringen Stückzahlen geschlossen werden sollen. Dieser Plan wird die Grundlage für eine neue, koordinierte Forschungs- und Innovationsprogrammplanung schaffen, die auf den im Rahmen der Säule II dieser Strategie finanzierten Initiativen aufbaut und darauf abzielt, die Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Batterietechnologien zu stärken, um den Herstellungs- und Recyclingprozess von Batterien zu verbessern, in der EU hergestellte Maschinen für die Batterieproduktion zu entwickeln sowie neue Batteriekonzepte und -materialien für alle Anwendungsbereiche zu entwickeln. Dadurch wird die Arbeit im Rahmen des Instruments zur Koordinierung der Wettbewerbsfähigkeit (Säule VI) unterstützt.

Angesichts der rasanten technologischen Entwicklung bedarf es eines kontinuierlichen Schwerpunkts auf Kompetenzentwicklung, Weiterqualifizierung und Umschulung, um sicherzustellen, dass die Batterieindustrie über Fachkräfte mit den richtigen Kompetenzen verfügt. Die im Rahmen der Union der Kompetenzen eingerichtete Beobachtungsstelle für Kompetenzen wird eine wichtige Rolle bei der Ermittlung des Kompetenzbedarfs und der kontinuierlichen Überwachung der Nachfrage spielen. Sie wird Beiträge zum Europäischen Semester leisten und so die politische Aufmerksamkeit erhöhen und die erforderlichen Finanzmittel mobilisieren. Die Anpassung des Angebots an Qualifikationen an die Nachfrage erfordert Investitionen sowohl aus öffentlichen (EU-Mittel, EU-geförderte Projekte) als auch aus privaten Quellen, die über einen stabilen Zeitraum verfügbar sind, da sich der Sektor zunehmend weiterentwickelt.

Für die Stärkung der Kapazitäten der Batterieherstellung in der EU ist eine beträchtliche Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte erforderlich. Weitere Maßnahmen sollten auf den Erfahrungen der europäischen Kompetenzakademien für die Netto-Null-Industrie, einschließlich der Akademie der Europäischen Batterie-Allianz, aufbauen. Über die europäischen Kompetenzakademien für die Netto-Null-Industrie fördert die Kommission die Aus- und Weiterbildung im Bereich Batterietechnologie in der gesamten EU. Dazu ist die Mobilisierung europäischer Akteure aus der Industrie, den Behörden der Mitgliedstaaten (einschließlich auf regionaler und lokaler Ebene), den Anbietern von Aus- und Weiterbildungen sowie den Sozialpartnern erforderlich.

Die Kommission wird unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen und Instrumente auch weitere praktische Möglichkeiten zur Unterstützung der Innovation in der europäischen Batterieherstellung prüfen. Dies kann gegebenenfalls auch die Bereitstellung von Leitlinien für eine engere Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Batterieindustrie umfassen, um gemeinsam an neuen Forschungs- und Innovationsprojekten zu arbeiten.

Leitinitiativen

- Unterstützung der Entwicklung neuer Batterie-Konzepte und -materialien sowie von Technologien zur Zellherstellung im Rahmen von „Horizont Europa“ zusammen mit einer vollständigen europäischen Batteriewertschöpfungskette.
- Integration und bessere Abstimmung der entsprechenden Forschungs- und Innovationsprogramme der Mitgliedstaaten mit der europäischen Forschung und Innovation im Rahmen des SET-Plans.

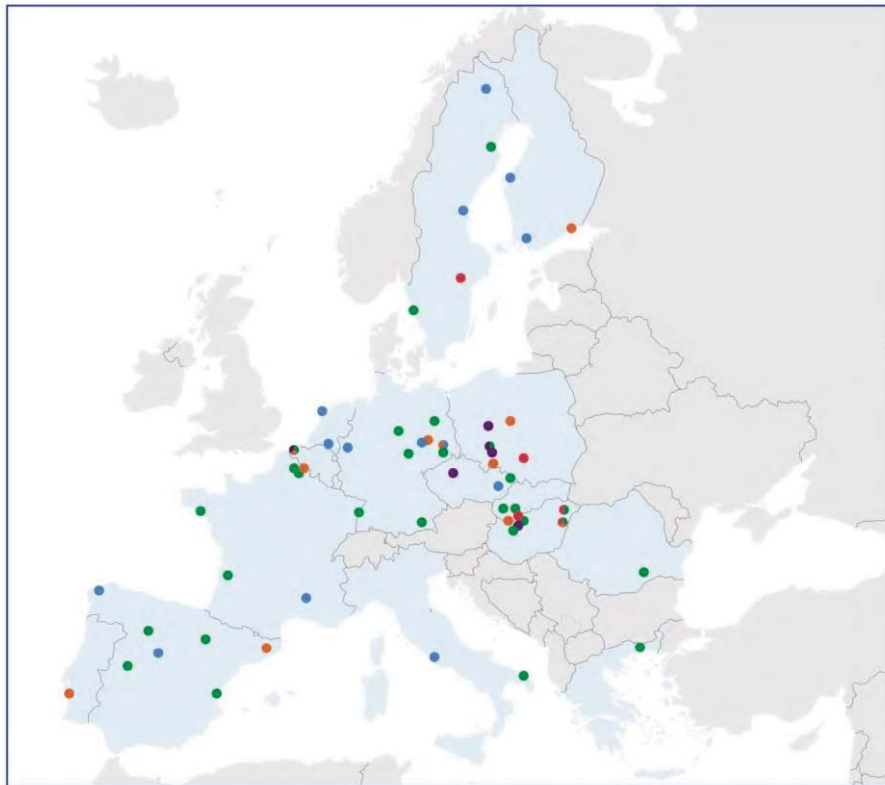
Säule VI: Koordinierung von Maßnahmen zur Maximierung ihrer Wirkung in ganz Europa

Der Batterie-Booster ist **Ausdruck der übergreifenden europäischen Industriestrategie für die gesamte Batteriewertschöpfungskette**. Die Unterstützung muss koordiniert und die Umsetzung im gesamten Ökosystem einheitlich sein – dies ist für den Erfolg unerlässlich. Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen gemeinsam mit Finanzinstituten und Marktteilnehmern Maßnahmen ergreifen, um einen kohärenten und wirksamen Impuls zu setzen.

Die Kommission plant die Einführung eines **neuen Koordinierungsinstruments für Wettbewerbsfähigkeit**, mit dem Maßnahmen auf europäischer Ebene mit Maßnahmen auf nationaler Ebene abgestimmt und die gemeinsamen Prioritäten der Mitgliedstaaten im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit in Schlüsselbereichen und Projekten von strategischer Bedeutung und gemeinsamem europäischem Interesse aufeinander abgestimmt werden sollen⁷. Für den Batteriesektor besteht das vorrangige Ziel darin, grenzüberschreitende und EU-weite Maßnahmen aufeinander abzustimmen, um eine größere wirtschaftliche Wirkung in ganz Europa zu erzielen.

Abbildung 4. EU-Projekte im Bereich Batterien, basierend auf Ankündigungen der Industrie

⁷ Europäische Kommission (2025), Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein Kompass für eine wettbewerbsfähige EU (COM(2025) 30 final vom 29. Januar 2025, Brüssel).



Für den Batteriesektor wird ein CCT-Pilotprojekt eingerichtet, um die erfolgreiche Umsetzung der im Rahmen des Batterie-Boosters angekündigten Maßnahmen zu unterstützen. Ziel des Pilotprojekts ist es,

- **Informationen über Kompetenzen, Finanzen, Forschung und Innovation auszutauschen**, insbesondere über Weiterbildungs-, Umschulungs- und Ausbildungsprogramme,
- **Investitionen entlang der gesamten europäischen Batteriewertschöpfungskette**, zwischen europäischen und nationalen Förderinstrumenten sowie privaten Investoren **aufeinander abzustimmen**;
- **die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten** zur Einführung von Maßnahmen auf der Nachfrageseite, beispielsweise „Made in Europe“-Anforderungen, **zu vereinheitlichen und zu stärken**.

Leitinitiativen

- Entwicklung eines Pilot-Koordinierungsinstrument für Wettbewerbsfähigkeit, um die strategische Ausrichtung zwischen der EU, den Mitgliedstaaten und den Regionen zu fördern und ein robustes und wettbewerbsfähiges Batterie-Ökosystem in Europa zu stärken.

Schlussfolgerungen und weitere Schritte

Die europäische Batteriewertschöpfungskette befindet sich an einem Wendepunkt. Die Zeit ist äußerst knapp. Die Batterie-Booster-Strategie zielt darauf ab, die Umsetzung der Batteriestrategie der EU zu beschleunigen, indem alle Engpässe in der Wertschöpfungskette beseitigt und das gesamte Ökosystem unterstützt wird, um dessen rasche Entwicklung zu ermöglichen.

Der Batterie-Booster bietet eine unmittelbare Gelegenheit, ein neues Wirtschaftlichkeitsmodell für die Herstellung von Batterien in der Europäischen Union und ihren Hoheitsgebieten zu etablieren. Eine rasche Umsetzung ist äußerst wichtig, um den Akteuren in der EU die Instrumente an die Hand zu geben, die sie benötigen, um zu wachsen, resilient zu werden, wettbewerbsfähig zu sein und an der Spitze der Innovation zu bleiben.

Die Kommission wird unverzüglich mit der Einrichtung der Batterie-Booster-Fazilität fortfahren, um den erfolgreichen Aufbau europäischer Batteriezellenhersteller zu beschleunigen. Die Kommission beabsichtigt, im ersten Quartal 2026 eine entsprechende Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zu veröffentlichen, wobei die erste Tranche der Fördermittel im Jahr 2026 an ausgewählte Unternehmen ausgezahlt werden soll.

Im kommenden Monat wird die Kommission den Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie (Industrial Accelerator Act) vorschlagen, um Leitmärkte für in Europa hergestellte Batterien und deren Komponenten zu fördern und ausländische Investitionen mit Mehrwert in der EU zu sichern. Die Maßnahmen sind für die Batterieindustrie der EU unabdingbar, um ihre Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend schnelllebigen globalen Ökosystem zu stärken. In der Zwischenzeit müssen die Mitgliedstaaten ab Januar 2026 damit beginnen, **die Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien der Netto-Null-Industrie-Verordnung in neuen oder aktualisierten öffentlichen Förderprogrammen anzuwenden, und die Kommission legt den Mitgliedstaaten außerdem nahe, die Instrumente zur Überprüfung ausländischer Investitionen in vollem Umfang mitzuhalten.**