

Batteriezellen-Fabrik:

Lieber was erfinden

Mit Steuermilliarden eigene Fabriken für Batteriezellen zu fördern ist ein Irrweg – es gibt lohnendere Ziele.

Von **Ferdinand Dudenhöffer**

DIE ZEIT Nr. 48/2018, 22. November 2018

Letzte Woche forderte der Ökonom Jens Südekum den Bau einer Fabrik für Batteriezellen in der Lausitz. Der Staat solle hierfür den nötigen Anschub geben.

Industrie und Politik scheinen in Parallelwelten zu leben. Zu diesem Schluss kommt, wer sich genauer anschaut, was



Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 48/2018. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen.

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier und der für den Bereich Energie zuständige EU-Kommissar Maroš Šefčovič am 12. November in Berlin vorgestellt haben. Es war die Rede von einem "neuen Airbus für Batteriezellen". Bedeutet: Mit staatlicher Hilfe soll eine Kooperation verschiedener europäischer Unternehmen geschaffen werden, die Lithium-Ionen-Batteriezellen für Elektroautos produzieren. Für Altmaier und seinen Unterstützer aus Brüssel ist klar: Deutschland und Europa müssen sich aus der Abhängigkeit der Asiaten befreien. In der Zukunft braucht es für Millionen von Elektroautos solche Batteriezellen. Die sollen nicht mehr wie bislang fast ausschließlich von

Herstellern aus Südkorea, Japan oder China kommen, sondern fortan auch aus deutschen Fabriken. Das schaffe Arbeitsplätze, sichere die Zukunftsfähigkeit der deutschen Autoindustrie und den Wohlstand. Daher will Altmaier eine Milliarde Euro Steuergeld für eine deutsche Batteriezellen-Produktion spendieren.

Da sind andere schon weiter. Just am selben Tag, an dem Altmaier die Förderung ankündigte, teilte Volkswagen mit, dass man in Zukunft Batteriezellen von den vier großen Herstellern CATL (China), LG Chem, Samsung und SK-Innovationen (alle Südkorea) beziehen werde. Ein Gemeinschaftsunternehmen von VW und SK-Innovation ist geplant. Statt autark in Deutschland zu produzieren, ist die Autoindustrie global und vernetzt.

Und Volkswagen ist da nicht allein. Schon vor einiger Zeit hatte Bosch, der weltgrößte Autozulieferer aus Stuttgart, nach längerer Prüfung von

FERDINAND DUDENHÖFFER

Der Autor leitet das CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen.

der Investition in eine Batteriezellenfertigung abgesehen. Ähnliches gilt für einen weiteren großen deutschen Zulieferkonzern, Continental in Hannover. Zu groß ist für beide das Risiko, gegenüber den Schwergewichten aus Asien zu

verlieren und Hunderte von Millionen Euro Verlust zu machen.

Neunzig Prozent der weltweiten Produktionskapazitäten bei Lithium-Ionen-Zellen, die in Batterien für Elektroautos verkoppelt werden, teilen sich heute chinesische, koreanische und japanische Unternehmen. Wer soll es hierzulande mit diesen Milliardenkonzernen aufnehmen? Es bleiben nur vergleichsweise kleine Unternehmen wie Varta oder junge Start-ups, die, staatlich subventioniert, den Kampf gegen die Giganten aufnehmen könnten. Mit der Entscheidung von Volkswagen, dem größten Automobilhersteller der Welt, ist der Markt für lange Zeit aufgeteilt. Keiner braucht also die Altmaier-Zellen. Egal ob eine Fabrik in der Lausitz oder in einer anderen deutschen Region gebaut würde.

Samsung, Panasonic & Co beherrschen das Geschäft, sie verfügen über eine hochautomatisierte Fertigung, schaffen große Stückzahlen und beste Kostenpositionen. Die aus vielen Zellen zusammengesetzte Batterie ist zwar die teuerste Komponente eines Elektroautos, doch durch moderne Fertigungstechnik kommt so eine Fabrik mit relativ wenig menschlicher Arbeit aus. Angesichts der hochautomatisierten Produktion sollte ein Wirtschaftsminister daher die Arbeitsplatz-Mär nicht überstrapazieren.



Ohnehin liegt die Zukunft in einem ganz anderen Bereich – und da ist Deutschland gut aufgestellt. Die Leistungsfähigkeit einer Batteriezelle hängt nicht von der hochautomatisierten Produktion, sondern vom Material ab. Die Speicherfähigkeit einer Zelle liegt im Material: Anode, Kathode, Elektrolyt sind die Komponenten. Daher investiert der weltgrößte Chemiekonzern BASF gerade 400 Millionen Euro in Anlagen für Kathodenmaterial in Europa. Mit unserer Chemieindustrie können wir bestes Kathoden- und Anodenmaterial herstellen. An unseren

Universitäten werden Anodenmaterialien und Elektrolyte mit überlegenen Eigenschaften entwickelt. Wer das beste Material hat, den umwerben die Hersteller von Batteriezellen. Weltweite Spitzenstellung ist in der Materialforschung und nicht im Kopieren hochautomatisierter Fertigung möglich. Nur autark zu sein überzeugt nicht. Die Wirtschaftsplaner Peter Altmaier und Maroš Šefčovič sollten aufhören, für ein sinnloses Vorhaben Steuermilliarden zu verpulvern.