

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Gerald Ullrich, Dr. Hermann Otto Solms, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Deutsch-Französische Kooperation zur Batteriezellenfertigung**

Im Rahmen der Industrialisierung 4.0, in Zeiten globaler Handelskriege und immer schneller voranschreitenden technischen Fortschritts ist es essentiell, dass Deutschland seine Position als Innovationsmotor verteidigt und weiter ausbaut. Eine europäische Kooperation zur Fertigung für mobile und stationäre Energiespeicher wäre hierbei aus Sicht der Fragesteller ein wichtiger Schritt. Das hierfür von der Bundesregierung geforderte Mittel eines „Important Project of Common European Interest“ (IPCEI) könnte nach Auffassung der Fragesteller jedoch der falsche Weg sein.

Ein IPCEI stellt aus Sicht der Fragesteller einen enormen Eingriff in die freie Marktwirtschaft dar. Öffentliche Fördergelder verzerren den innereuropäischen Standortwettbewerb. Nicht umsonst stellt die Europäische Kommission hohe Hürden für die Erteilung dieser Form der Staatshilfe auf ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0620\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0620(01)&from=EN)). Das so geförderte Projekt muss unter anderem einen hohen Einfluss auf die gesamteuropäische Wettbewerbsfähigkeit aufweisen und sollte nicht nur für die beteiligten Parteien von Vorteil sein. Unter keinen Umständen darf ein ohnehin geplantes Unterfangen subventioniert oder ein normales Geschäftsrisiko kompensiert werden. Im Haushaltsgesetz 2020 (Bundestagsdrucksache 19/11800; Kap. 60 92 Tit. 893 04: Industrielle Fertigung für mobile und stationäre Energiespeicher) scheint die Ermöglichung einer risikofreien Projektplanung aus Sicht der Fragesteller jedoch bislang der Hauptaspekt zu sein. Den Erläuterungen zu diesem Haushaltstitel ist weiterhin zu entnehmen, dass 41 Projektvor-

schläge mit nachgefragten Zuwendungshöhen über insgesamt 4 Mrd. Euro eingereicht wurden.

Vorgesehen ist die Förderung von mindestens zwei Konsortien. Am „Summer“-IPCEI, das von Frankreich koordiniert wird, sind unter anderem Saft, PSA und Opel beteiligt. Die Genehmigung des Projektes durch die Europäische Kommission erfolgte am 9. Dezember 2019 ([https://ec.europa.eu/germany/news/20191209batterien\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/20191209batterien_de)). Mittelfristig soll ein „Autumn“-IPCEI folgen, für das Deutschland federführend ist. Presseberichten zufolge sollen unter anderem die Unternehmen BMW, BASF, Varta und BMZ beteiligt sein ([www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eu-industriepolitik-zweites-grossprojekt-fuer-batteriezellfertigung-steht-vier-deutsche-konzerne-dabei/24986594.html?ticket=ST-19466123-XTvFPIWB10SECrSbSaSg-ap6](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eu-industriepolitik-zweites-grossprojekt-fuer-batteriezellfertigung-steht-vier-deutsche-konzerne-dabei/24986594.html?ticket=ST-19466123-XTvFPIWB10SECrSbSaSg-ap6)).

Während europäische Hersteller ihre Investitionen in fortschrittliche Batterietechnologie in Erwartung einer hohen Einzelprojektförderung durch den Bund planen, gehen US-amerikanische Hersteller andere Wege. Am 12. November 2019 gab der Hersteller Tesla bekannt, im brandenburgischen Grünheide eine „Gigafactory“ zur Produktion von Batterien und Elektrofahrzeugen errichten zu wollen. Die geplanten Investitionen betragen bis zu 4 Mrd. Euro. Das Werk soll bereits 2021 seinen Betrieb aufnehmen. Zusätzlich soll in Berlin ein Ingenieurs- und Designzentrum der Marke entstehen ([www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-handel-und-finanzen-elektroautobauer-tesla-plant-bis-zu-vier-milliarden-euro-fuer-deutsche-fabrik/25237704.html?ticket=ST-28507530-eExnNYayFfaJ1X2Odtwg-ap6](http://www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-handel-und-finanzen-elektroautobauer-tesla-plant-bis-zu-vier-milliarden-euro-fuer-deutsche-fabrik/25237704.html?ticket=ST-28507530-eExnNYayFfaJ1X2Odtwg-ap6)). Eine Woche später, am 19. November 2019, wurden Pläne des Batterieherstellers Microvast bekannt, der ebenfalls in Brandenburg, bei Ludwigsfelde, Batteriesysteme für Transporter, Lkw, Sportwagen und Geländewagen fertigen will. Die ersten Produkte sollen dort bereits im Januar 2021 gefertigt werden. Die Investitionen sollen im dreistelligen Millionenbereich liegen ([www.manager-magazin.de/digitales/it/batteriehersteller-microvast-kommt-wie-tesla-nach-brandenburg-a-1297290.html](http://www.manager-magazin.de/digitales/it/batteriehersteller-microvast-kommt-wie-tesla-nach-brandenburg-a-1297290.html)).

Der chinesische Hersteller Contemporary Amperex Technology (CATL) wird ebenfalls in Deutschland in eine große Batteriezellenfertigung investieren. In den kommenden fünf Jahren sind Investitionen von bis zu 1,8 Mrd. Euro geplant. CATL soll unter anderem für BMW Batteriezellen fertigen (vgl. „CATL sorgt für die bisher größte Investition am Erfurter Kreuz“, Thüringer Allgemeine vom 19. Oktober 2019). Unterdessen hat der Volkswagen-Konzern zusammen mit dem schwedischen Unternehmen Northvolt bereits eine Pilotfertigung von Batteriezellen in Salzgitter begonnen ([www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-ag-startet-in-salzgitter-mit-produktion-von-batteriezellen-a-1288170.html](http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-ag-startet-in-salzgitter-mit-produktion-von-batteriezellen-a-1288170.html)). Die gemeinsam von VW und Northvolt gegründete European Battery Union hofft für die Zukunft auf eine Förderung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ([www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-gruendet-european-battery-union-mit-northvolt-4773](http://www.volkswagen-newsroom.com/de/pressemitteilungen/volkswagen-gruendet-european-battery-union-mit-northvolt-4773)).

Die Fragesteller sind der Ansicht, dass batteriebasierte Elektromobilität nicht das Allheilmittel der Mobilitätswende ist. Die geplanten Eingriffe in den Wettbewerb durch gezielte Subventionen sind aus Sicht der Fragesteller ordnungspolitisch falsch. Grundsätzlich sollte aber auch darauf geachtet werden, eine möglichst diverse Mischung aus Energieträgern und Energiespeicherformen zu verwenden und zu fördern. Andernfalls läuft Deutschland Gefahr, sich von einzelnen Ressourcen und Wertschöpfungsketten abhängig zu machen und wichtige technologische Entwicklungen zu verpassen. Teil einer solchen Diversifizierung, die das aktuell auf Zustimmung durch die EU-Kommission wartende Batteriezellenkonsortium vollkommen außer Acht lässt, ist die Umwandlung überschüssiger Energie, insbesondere aus erneuerbaren Quellen, in Wasserstoff und die Förderung von Brennstoffzellen und synthetischer Kraftstoffe.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Notifizierung des „Autumn“-IPCEI bei der Europäischen Kommission beantragen?
2. Inwieweit ergänzen sich „Summer“-IPCEI und „Autumn“-IPCEI?
3. Welche weiteren Projektteilnehmer aus Deutschland wurden neben Opel, einer Tochter des französischen Automobilkonzerns Groupe PSA, bei 41 Anfragen aus der gesamten Wertschöpfungskette für das „Summer“-IPCEI (vgl. Erläuterungen des Bundesministeriums der Finanzen zum Haushaltsentwurf 2020 – Energie- und Klimafonds –, Absatz 1, siehe Vorbemerkung) ausgewählt?
4. Welche Summe wird nach Kenntnis der Bundesregierung von den beteiligten Staaten zu welchen Zeitpunkten an die jeweiligen Partner ausgezahlt?
5. Welche Standorte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell für das „Summer“-IPCEI geplant?  
Wenn mehrere in Planung sind, ist bereits jetzt ersichtlich, dass alle Standorte benötigt werden?
6. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung bereits feste Verträge und/oder Zusagen?
7. Wie kam die Zusammenarbeit zwischen beteiligten Ländern und Partnern nach Kenntnis der Bundesregierung zustande?
8. Welche weiteren europäischen Partner sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in die beiden Batteriekonsortien eingebunden?
9. Ist es aus Sicht der Bundesregierung möglich, die gemeinsamen europäischen Projekte zur Batteriezellenfertigung ohne staatliche Förderung im Rahmen eines IPCEI durchzuführen?  
Wenn nein, warum nicht?
10. Steht die Bundesregierung im direkten Kontakt mit den Elektromobilitätsunternehmen Tesla, Microvast und CATL über die Förderung deren jeweiliger Investitionsvorhaben in Ostdeutschland?  
Wenn ja, welche Arten von Förderung durch den Bund kommen in Frage?  
Wenn nein, warum nicht?
11. Inwieweit plant die Bundesregierung, Tesla, Microvast und CATL in die strategischen Planungen für eine Batteriezellenfertigung in Europa einzubeziehen?
12. Unter welchen Voraussetzungen wäre eine Förderung des Gemeinschaftsprojektes von VW und Northvolt durch den Bund denkbar?  
Welche Gespräche wurden hierzu bereits mit Vertretern der Unternehmen geführt?

Berlin, den 11. Dezember 2019

**Christian Lindner und Fraktion**

