

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden),
Ingrid Nestle, Dieter Janecek, Dr. Julia Verlinden, Lisa Badum und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Beschleunigung der Energie- und Verkehrswende durch eigene Batterieproduktion

Im Rahmen der Energiewende kommt Batterien zur Speicherung von Energie eine immer größere Bedeutung zu. Das gilt nicht nur für den Heimspeicher für die Speicherung volatiler Stromeinspeisung, etwa durch PV-Anlagen (PV = Photovoltaik) auf dem Dach, sondern auch im Rahmen der Verkehrswende bei Elektrofahrzeugen.

Doch bisher gibt es keine eigene Zellproduktion in Deutschland oder der Europäischen Union. Neun von zehn Batteriezellen auf dem Weltmarkt werden in den Werken von Unternehmen wie Samsung, Panasonic oder CATL in China produziert (siehe Handelsblatt vom 23. Februar 2018 „Europa will Batterien bauen“). Um jedoch auf dem Markt der Zukunft erfolgreich zu sein, neue Arbeitsplätze zu schaffen und ressourcenschonend und umweltfreundlich zu produzieren, bedarf es nach Auffassung der Fragesteller einer ambitionierten und konsistenten Förderpolitik.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Bereitschaft der deutschen Industrie zur Batterieproduktion bzw. Zellproduktion vor, und falls ja, welche?
2. Teilt die Bundesregierung die Skepsis des Zentralverbands der Deutschen Elektronikindustrie hinsichtlich einer Möglichkeit zum baldigen Aufbau einer Großfertigung von Lithium-Ionen-Zellen, und wenn ja, wie realistisch schätzt die Bundesregierung das vom EU-Kommissionsvizepräsidenten Maroš Šefčovič formulierte Ziel, bis 2025 eine europaweite Produktionskapazität von 100 Gigawattstunden für Batteriezellen aufzubauen, ein (siehe http://bizz-energy.com/elektrolobby_geringe_chancen_fuer_gigafactory_deutschland)?
3. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, dass der Markt für Batteriezellen derzeit fest in asiatischer Hand ist (siehe Energate-Meldung vom 13. Februar 2018 „Europäischer Batterie-Champion lässt auf sich warten“), und welche Strategien hat sie, um dies zu ändern?
4. Befürwortet die Bundesregierung Staatsbeihilfen für die Batterieindustrie, und falls ja, wie sollen diese konkret aussehen, und falls nein, warum nicht?

5. Welche konkreten Finanzierungsmöglichkeiten werden innerhalb der Bundesregierung für die Batterieproduktion in Deutschland bisher diskutiert (bitte einzeln nach aktuellem Diskussionsstand aufschlüsseln)?
6. Wird sich die Bundesregierung – ähnlich wie die schwedische Regierung für eine Demonstrationslinie für die Zellfertigung – für eine Finanzierung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) oder andere Fördermöglichkeiten einsetzen, und falls ja, wie, und in welchem Umfang (s. www.electrive.net/2018/02/13/northvolt-holt-europaeische-investitionsbank-mit-ins-boot/)?
7. Welche Vertreter von Seiten der Bundesregierung nahmen beim zweiten Batteriegipfel des EU-Kommissionsvizepräsidenten Maroš Šefčovič in Brüssel im Februar 2018 teil?
8. Welche konkreten Vereinbarungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Batteriegipfel getroffen?
9. Welche Vorschläge und Maßnahmen haben die Vertreter der Bundesregierung bei dem Batteriegipfel präsentiert, und welche von anderen Teilnehmern vorgestellten Maßnahmen haben sie unterstützt?
10. Welche Maßnahmen bevorzugt die Bundesregierung bei der Weiterentwicklung der Batterieproduktion auf europäischer Ebene?
11. Welche konkreten Schritte will die Bundesregierung bis zum dritten Batteriegipfel unternehmen?
12. Welche Gespräche hat die Bundesregierung mit deutschen Autoherstellern in den vergangenen zwölf Monaten über den Aufbau einer eigenen Batterieproduktion in Deutschland geführt (bitte nach Datum, Teilnehmerinnen und Teilnehmern und Inhalt bzw. Ergebnis des Gesprächs aufschlüsseln)?
13. Wurden in Gesprächen der Bundesregierung mit den deutschen Autoherstellern auch Fragen der Standardisierung besprochen, und falls ja, bis wann erwartet die Bundesregierung, dass sich die Automobilhersteller, wie von führenden Batteriezellenherstellern gewünscht (siehe WELT, „Eine deutsche Gigafactory – nur ein Traum?“, vom 14. Februar 2018, www.welt.de/wirtschaft/article173586317/Elektromobilitaet-Batteriehersteller-ziehen-nicht-mit.html), auf einen Standard für Zelltechnologie einigen könnten?
14. Nimmt die Bundesregierung in der Frage der Standardisierung eine aktive Rolle ein (bitte begründen)?
15. Mit welchem Umsatzvolumen im globalen Batteriemarkt rechnet die Bundesregierung in den kommenden 20 Jahren (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und auf welche Berechnungen/Studien bezieht sie sich dabei?
16. Welchen Marktanteil für die deutsche Wirtschaft hält die Bundesregierung dabei für realistisch?
17. Wie viele Elektroautos sind in Deutschland aktuell zugelassen?
18. Wie viele Elektrobusse sind in Deutschland aktuell zugelassen?
19. Hält die Bundesregierung weiter am Ziel „Eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020“ (www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Fragen-Antworten/7_Verkehr/_node.html) fest, und falls ja, mit welchen konkreten Maßnahmen will sie dieses Ziel erreichen?
20. Mit welcher Zahl von Elektrobussen rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2020?

Berlin, den 27. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion