

Pressemitteilung

Deutschland kann Vorreiter für klimafreundliche Produktion von Fahrzeugbatterien werden

Studie von Agora Verkehrswende wertet Klimaneutralität als Standortvorteil für deutsche Wirtschaft / Wertschöpfungskette der Batteriezelle bietet viele Ansätze zur Verbesserung der Klimabilanz / EU-Batterieverordnung stellt die Weichen

Berlin, 13. Juli 2021. Beim Aufbau der Batterieherstellung für Elektromobilität sollte Deutschland von Anfang an auf eine Klimaneutralitätsstrategie setzen. Das unterstreicht eine Studie des Thinktanks Agora Verkehrswende, die die Perspektiven für eine klimaneutrale Batterieproduktion in Deutschland beleuchtet. Mit dem Entwurf der Batterieverordnung der EU zeichne sich bereits ein Rechtsrahmen ab, der den Klimakurs maßgeblich verstärken könne. Wichtig sei es dabei, den gesamten Produktionsprozess zu berücksichtigen, von der energiesparenden Zellfertigung über den Einsatz von erneuerbarem Strom bis zum Recycling der Rohstoffe sowie ökologischen und sozialen Standards entlang der Lieferketten.

„Deutschland ist auf dem Weg, Europas wichtigster Standort für die Produktion von Batteriezellen für Elektroautos zu werden. Klimaneutralität kann dabei ein entscheidender Wettbewerbsvorteil sein“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende.

„Deutschland verfügt in allen Teilen der Wertschöpfungskette über wichtige Kompetenzen und mit der Automobilindustrie über einen vielversprechenden Absatzmarkt. Weltweit wird die Nachfrage nach umwelt- und klimaschonend hergestellten Batterien steigen. Aus unseren zusätzlichen Arbeiten zur automobilen Arbeitswelt 2030 geht hervor, dass allein in der Batteriezellproduktion in Deutschland 20.000 neue Arbeitsplätze entstehen können. Diese Chance gilt es für Klimaschutz und Wirtschaft zu nutzen.“

Nach der Batteriestudie, die das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI im Auftrag von Agora Verkehrswende erstellt hat, werden die bisher in Deutschland bestehenden oder geplanten Zellfabriken bis 2030 eine jährliche Produktionskapazität von etwa 280 Gigawattstunden erreichen. In keinem anderem europäischen Land seien aktuell größere Kapazitäten geplant.

Energiebedarf senken und Anteil erneuerbarer Energien erhöhen

Die Studie geht vor allem darauf ein, wie sich die Umwelt- und Klimabilanz in der Batterieproduktion verbessern lässt und was die Politik tun kann, um den Klimakurs zu stärken. Die Batterie sei für rund 30 bis 60 Prozent der Treibhausgasemissionen

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

verantwortlich, die bei der Herstellung eines Elektroautos entstehen. Die Emissionen bei der Batterieherstellung gingen wiederum zu einem wesentlichen Teil auf den hohen Energieverbrauch bei der Produktion der Batteriezellen zurück. Dieser Energieverbrauch könne mit bereits bekannten, aber heute noch nicht marktreifen Verfahren zukünftig um bis zu 50 Prozent gesenkt werden. Damit Investitionen in diese Verfahren und in die Verbesserung der Energieeffizienz fließen, empfiehlt Agora Verkehrswende, die Treibhausgasemissionen von Batterien zu kennzeichnen und CO₂-Grenzwerte vorzugeben.

Neben der Energieeffizienz sei es entscheidend, die für die Batterieproduktion erforderliche Energie soweit wie möglich aus erneuerbaren Quellen wie Windkraft und Solarenergie zu decken. Hier habe Deutschland mit seinem Strommix bereits heute einen Vorteil. Im Vergleich zu China, dem aktuell wichtigsten Batteriestandort, fielen in Deutschland etwa 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen pro Kilowattstunde an. Durch einen schnellen Ausbau der erneuerbaren Energien ließe sich die Bilanz in Deutschland kontinuierlich verbessern. Wenn über den allgemeinen Strommix hinaus erneuerbarer Strom extra für die Batterieproduktion angerechnet werden soll, müsse die Politik hohe allgemeingültige Anforderungen dafür definieren.

Rohstoffeffizienz durch Recycling

Die Effizienz bei der Verwertung der Rohstoffe könne vor allem durch hohe Recyclingstandards verbessert werden, sowohl für die Stoffe in den Batterien sowie für Stoffe, die für Batterien verwendet werden können, aber in anderen Anwendungen gebunden sind. Gefragt seien insbesondere Rohstoffe wie Nickel, Kobalt, Lithium und Graphit. Neben einer Recyclingquote in der EU-Batterieverordnung lohne sich der Ausbau der Recyclinginfrastrukturen.

Bei den Lieferketten plädiert Agora Verkehrswende für möglichst weit gefasste und rechtlich verbindliche Sorgfaltspflichten in der Rohstoffförderung. Auch hier biete die EU-Batterieverordnung die Möglichkeit, ökologische und soziale Standards zu definieren und damit Anreize für Investitionen zu setzen.

„Brüssel stellt die Weichen in Richtung Klimaneutralität bei Fahrzeugbatterien. Die Bundesregierung sollte sich deshalb dafür stark machen, dass die EU-Batterieverordnung anspruchsvolle Regeln setzt, Transparenz schafft und Quoten vorgibt. Das sorgt für klare Verhältnisse und wird sich für die deutsche Wirtschaft auszahlen“, empfiehlt Kerstin Meyer, Projektleiterin Fahrzeuge und Antriebe bei Agora Verkehrswende und verantwortlich für die Batteriestudie.

Studie „Batteriestandort auf Klimakurs“

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Die Studie „Batteriestandort auf Klimakurs. Perspektiven einer klimaneutralen Batterieproduktion für Elektromobilität in Deutschland“ steht unter www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen kostenlos zum Download zur Verfügung.

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76