

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Julian Joswig, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Sandra Detzer, Michael Kellner, Sandra Stein, Katrin Uhlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hochlauf der Produktion von Batteriezellen als Schlüsseltechnologie – Lagebild und Handlungsoptionen nach dem ACC-Rückzug in Kaiserslautern

Das Aus der geplanten Batteriezellenfabrik in Kaiserslautern ist ein Rückschlag für Deutschlands Cleantech-Ambitionen – und ein Weckruf für die europäische Industriepolitik. Das Joint Venture Automotive Cells Company (ACC) von Stellantis, Mercedes-Benz und TotalEnergies/Saft hat die seit 2024 pausierten Pläne in Deutschland und Italien faktisch beendet und will sich auf den bestehenden Standort in Frankreich konzentrieren. Als Gründe werden eine schwache Nachfrage nach Elektroautos in Europa sowie die angespannte Finanzlage bei Stellantis genannt (www.reuters.com/business/stellantis-backed-acc-drops-plans-italian-german-gigafactories-union-says-2026-02-07/). Für das Land Rheinland-Pfalz und die Region Westpfalz stehen damit nicht nur ein Hoffnungsträger für bis zu rund 2 000 Arbeitsplätze infrage, sondern auch die Perspektive auf regionale Wertschöpfung in einer Schlüsseltechnologie der Energie- und Mobilitätswende.

Der Fall fällt in eine Phase, in der Europas Cleantech-Industrie von zwei Seiten gleichzeitig unter Druck gerät: innenpolitisch durch fehlende Planungssicherheit und Unsicherheiten im Hochlauf, außenwirtschaftlich durch verstärkten Wettbewerb, durch Überkapazitäten und unfaire Handelspraktiken – insbesondere aus China – sowie eine volatile Handelspolitik. Studien betonen dennoch: Der globale Cleantech-Markt wächst rasant und Europa kann große Wertanteile sichern, wenn Skalierung, Effizienzsteigerung und schnellere Innovationszyklen gelingen (www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/bold-moves-fast-scaleup-europes-path-to-cleantech-competitiveness).

Zugleich zeigen europäische Daten: Die EU verfügt bereits über eine wachsende industrielle Basis für Elektrofahrzeuge und Batterien – allerdings ist der Aufbau der Batteriezellenkapazitäten bislang stark durch ausländische Direktinvestitionen geprägt. Bruegel schätzt für Europa (Stand: September 2025) eine Batteriezellenkapazität von 251 Gigawattstunden pro Jahr (GWh/Jahr) sowie eine Kapazität von 4,6 Millionen Elektroautos (Electric Vehicles – EVs) pro Jahr; 2024 lag die europäische Batterienachfrage bei rund 410 GWh. Zudem bleibt die EU bei Batterien Netto-Importeur, während sie bei Elektrofahrzeugen netto exportiert. Diese Gemengelage unterstreicht: Entscheidend sind stabile Nachfrageerwartungen, wettbewerbsfähige Produktionsbedingungen (Energie, Netze, Genehmigungen), schnelle Skalierung („Industrialisierung von Innovation“) sowie der Ausbau von Kreislaufwirtschaft und Rohstoffresilienz (www.bruegel.org/analysis/europe-has-solid-basis-battery-and-electric-vehicle-manufacturing-growth).

Vor diesem Hintergrund zielt die Kleine Anfrage darauf ab, von der Bundesregierung ein belastbares Lagebild zu erhalten: Wo steht Deutschland beim Aufbau einer wettbewerbsfähigen Batteriezellenfertigung, welche Hebel für Nachfrage, Produktionshochlauf, Energie- und Rohstoffkosten sowie Fachkräfte werden genutzt, wie bewertet die Bundesregierung die Lage nach dem ACC-Aus in Kaiserslautern, und wie wird aus dem Rückschlag eine beschleunigte Strategie für Batteriezellen „Made in Europe“?

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Produktionsstätten für Batteriezellen in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung
 - a) in Betrieb,
 - b) im Hochlauf,
 - c) im Bau,
 - d) geplant,
 - e) pausiert oder
 - f) gestoppt(bitte tabellarisch nach Standort, Unternehmen bzw. Konsortium, Zellchemie, Prozessschritt [Zelle bzw. Modul bzw. /Pack], genehmigter und geplanter Jahreskapazität [GWh], Zeitplan und Statusdatum ausweisen)?
2. Welche Projekte entlang der Batteriewertschöpfungskette (Materialien, Komponenten, Anlagenbau, Recycling, Test bzw. Zertifizierung) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1. Januar 2023 in Deutschland verschoben, verkleinert oder aufgegeben, und welche Gründe sind der Bundesregierung jeweils bekannt (bitte tabellarisch auflisten)?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem ACC-Rückzug in Kaiserslautern für die Standortbedingungen von Batteriezellenfabriken in Deutschland (bitte die fünf wichtigsten Hebel benennen und den jeweils zuständigen Ressort- bzw. Programmbezug angeben)?
4. Welche Gespräche hat die aktuelle Bundesregierung seit Amtsantritt im Mai 2025 mit ACC bzw. den Anteilseignern Stellantis, Mercedes-Benz und TotalEnergies/Saft zur Fortführung bzw. Ansiedlung von Aktivitäten in Deutschland (z. B. Forschung und Entwicklung, Pilotlinien, Test bzw. Validierung, Recycling oder Komponentenfertigung) geführt (bitte tabellarisch nach Datum, Format, Teilnehmenden und Gesprächsthema aufschlüsseln)?
5. Welche Unterstützung sieht die Bundesregierung für besonders betroffene Regionen nach Projektabbrüchen wie in Kaiserslautern vor (z. B. Ansiedlungsmanagement, Transformationsnetzwerke, Transfergesellschaften, Nachnutzung industrieller Flächen), und welche Bundesinstrumente sind hierfür einschlägig, insbesondere um den Aufbau von hochwertigen Industriearbeitsplätzen zu unterstützen?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Vorsitzenden des IG Metall-Bezirks Mitte Jörg Köhlinger zur besonderen Eignung des Industriestandortes Kaiserslautern („Es gibt bundesweit keinen besseren Standort, wenn man Batteriezellenproduktion wirklich will“; www.rhein-zeitung.de/deutschland-welt/ig-metall-will-um-acc-batteriezellenwerk-kaempfen_arid-4104232.html) mit Blick auf Handlungsmöglichkeiten des Bundes zur Unterstützung der regionalen Wirtschaftsentwicklung in der Westpfalz und insbesondere einer zukünftigen Batteriezellenproduktion?

7. Wie steht die Bundesregierung zur zukünftigen Nutzung und einem möglichen Weiterverkauf der vom ACC-Rückzug betroffenen Grundstücke auf dem früheren OPEL-Gelände in Kaiserslautern, welche unter anderem mit Bundesmitteln erschlossen wurden, und hat sie hierzu bereits Gespräche mit der rheinland-pfälzischen Landesregierung oder der Stadt Kaiserslautern bzw. deren Wirtschaftsförderung geführt oder plant sie, dies zu tun?
8. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus dem Aus der ACC-Batteriezellenproduktion in Kaiserslautern für den zukünftigen Erfolg von nationalen Projekten und Förderungen im Rahmen von Important Projects of Common European Interest (IPCEI)?
9. Wie setzt sich die Gesamtfördersumme des IPCEI-Projektes von 436,8 Mio. Euro aus Mitteln von Bund, Land und EU zusammen, und sind neben direkten Zuschüssen auch Darlehen oder Bürgschaften vergeben worden (bitte tabellarisch nach Förderart, Beträgen und Datum der Transaktion aufschlüsseln)?
10. Welcher Anteil der vonseiten des Bundes bewilligten Fördersumme wurde bis zum 1. Februar 2026 an das Projektkonsortium überwiesen (bitte tabellarisch nach Zahlungsstrichen und konkreten Eurobeträgen ausweisen)?
11. Plant die Bundesregierung einen Widerruf des im September 2021 erteilten Förderbescheids und bzw. oder eine Verwendungsnachweisprüfung und somit eine (anteilige) Rückforderung der bereits erteilten Mittel?
12. Welche Nachfrageszenarien nutzt die Bundesregierung für Batteriezellen in Deutschland und in der EU bis 2030 und 2035 (GWh/Jahr), und wie verteilen sich diese auf
 - a) Pkw,
 - b) leichte Nutzfahrzeuge,
 - c) schwere Nutzfahrzeuge bzw. Busse und
 - d) stationäre Speicher(bitte tabellarisch inklusive Quellen bzw. Annahmen auflisten)?
13. Welche konkreten Maßnahmen setzt die Bundesregierung um, um planbare Nachfrageerwartungen und somit den Hochlauf von Batteriezellen „Made in Europe“ zu fördern (z. B. Flottenprogramme, Ladeinfrastruktur, Netzdienlichkeit von Speichern, Standardisierung), und welche Zielgrößen gelten jeweils (bitte tabellarisch nach Maßnahme, Ziel, Budgetrahmen bzw. Instrument und Zeitplan auflisten)?
14. In welchem Umfang nutzt bzw. plant die Bundesregierung, die öffentliche Beschaffung für Bundesbehörden und Bundesministerien, Unternehmen im Besitz des Bundes oder mit Bundesbeteiligung sowie die Bundeswehr – soweit betroffen – durch gezielte Nachfrage (Lieferverträge, Abnahmegarantien, Letter of Intents etc.) zur Marktschaffung für Batteriespeicher, batterieelektrische Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur zu nutzen (bitte tabellarisch nach Beschaffungsfeld, Volumen bzw. Planansätzen, Nachhaltigkeits- bzw. Herkunftskriterien und Umsetzungspflichten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes sowie darüber hinaus geplante Anschaffungen aufschlüsseln)?
15. Welche Hemmnisse für den Hochlauf stationärer Großbatteriespeicher (z. B. Genehmigungen, Netzanschlüsse, Erlösmodelle bzw. Marktdesign, Doppelbelastungen) identifiziert die Bundesregierung, und welche kurzfristigen Maßnahmen sind vorgesehen, um diese Hemmnisse abzubauen?

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung von industriellen Strompreisen, Netzentgelten und Abgaben für die Wirtschaftlichkeit von Batteriezellenfabriken, und welche Instrumente zur Kostenstabilisierung bzw. Planbarkeit sind speziell für stromintensive Cleantech-Produktionen vorgesehen (bitte nach Instrument, Rechtsgrundlage, Zielgruppe, Laufzeit und beihilferechtlichem Status aufschlüsseln)?
17. Welche durchschnittlichen Zeitdauern (Median bzw. Spannweite) liegen der Bundesregierung derzeit für: a) Genehmigungsverfahren, b) Netzanschluss und c) Inbetriebnahme stromseitiger Infrastruktur bei neuen Industrieansiedlungen im Bereich Batterien vor, und welche Zielwerte verfolgt sie (bitte tabellarisch darstellen)?
18. Welche „One-Stop-Shops“ oder Koordinierungsstrukturen (Bund bzw. Länder bzw. Projektträger) existieren für Batteriefabriken, und nach welchen messbaren Kriterien wird deren Wirksamkeit evaluiert?
19. Welche Programme bzw. Instrumente adressieren in Deutschland konkret die Verkürzung der Entwicklungs- und Industrialisierungszeiten von Batterietechnologien (Lab → Pilot → Serienfertigung), und welche Kennzahlen (z. B. Time-to-Scale, Yield, Ausschussquote) werden als Ziele hinterlegt (bitte tabellarisch darstellen)?
20. Welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung, um in der Batteriezeellenproduktion systematisch Kosten zu senken (Yield-Steigerung, Ausschussreduktion, Energie- bzw. Materialeffizienz, Automatisierung, Standardisierung), und wie wird der Transfer von Best Practices zwischen Standorten organisiert?
21. Welche Test-, Validierungs- und Zertifizierungsinfrastrukturen (inklusive Sicherheits- bzw. Transporttests und Batteriepass-Datenfähigkeit) werden durch den Bund bzw. die Länder mitgetragen, und welche Kapazitätslücken sieht die Bundesregierung hier in Deutschland (bitte tabellarisch nach Standort bzw. Träger bzw. Funktion bzw. Kapazität auflisten)?
22. Welche Einschätzung teilt die Bundesregierung zur europäischen Kapazitätslage (Batteriezellen und EV) im Verhältnis zur europäischen Nachfrage (insbesondere für den Zeitraum von 2025 bis 2030), und welche Schlüsse zieht sie daraus für die deutsche Standortpolitik und ihre Hebel für die öffentliche Beschaffung?
23. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur Eigentümer- und Investorenstruktur europäischer Batteriezeellenkapazitäten vor (Anteile EU- bzw. Nicht-EU-Eigentum), und wie bewertet sie die daraus entstehenden Chancen bzw. Risiken für die Resilienz und den Technologietransfer (bitte tabellarisch nach Hauptinvestorenregionen, Kapazitäten und Standorten aufschlüsseln)?
24. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der EU-Debatte über die Stabilität von CO₂-Flottenregeln (Reg. (EU) 2019/631) und über Vorschläge, Zielpfade abzuschwächen bzw. zu verschieben – insbesondere mit Blick auf die Investitionssicherheit für die Batterie- und EV-Wertschöpfung in Europa?
25. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die deutsche Batteriezeellen- und EV-Industrie durch: a) EU-Zölle auf chinesische EVs, b) erhöhte US-Zölle sowie c) mögliche Umlenkung chinesischer Überkapazitäten in den EU-Markt, und welche Gegenmaßnahmen prüft sie (z. B. Handelsschutz, Standards oder Beschaffungskriterien)?

26. Wie bewertet die Bundesregierung die in europäischen Analysen beschriebenen Standortverschiebungen von Neuinvestitionen (z. B. stärker Richtung Ungarn bzw. Spanien), und welche Standortfaktoren sieht sie dafür als ausschlaggebend an (bitte tabellarisch mit Faktoren und Bewertung aus Sicht der Bundesregierung aufschlüsseln)?
27. Welche konkreten Ziele verfolgt die Bundesregierung bis 2030 sowie bis zum Jahr 2035 zur Reduktion von Abhängigkeiten bei kritischen Batterierohstoffen (Lithium, Nickel, Kobalt, Graphit u. a.) durch Diversifizierung, heimische Gewinnung, Recycling und strategische Partnerschaften (bitte tabellarisch nach Rohstoff, Ziel, Instrument und Zeitplan aufschlüsseln)?
28. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Beschleunigung industrieller Recyclingkapazitäten in Deutschland (Genehmigung, Standards, Abnahmefähigkeit, Rezyklateinsatz), und welche Zielgrößen gelten für Kapazitäten und Rückgewinnungsquoten?
29. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass Anforderungen der EU-Batterieverordnung (z. B. CO₂-Fußabdruck bzw. Transparenz, Sorgfaltspflichten, Batteriepass) als Wettbewerbsvorteil für in Deutschland gefertigte Batterien genutzt werden (bitte nach Maßnahmenpaketen und Zeitplan aufschlüsseln)?
30. Welche Batteriezellenchemien und Technologiepfade (z. B. LFP [Lithium-Ferrophosphat], NMC [Nickel/Mangan/Kobalt], Natrium-Ionen, Festkörper; auch stationäre Speicher) bewertet die Bundesregierung als strategisch prioritär für Deutschland, und wie verteilt sich die Förderung bzw. Unterstützung entlang dieser Pfade (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
31. Wie werden Transferstrukturen zwischen Forschung (z. B. Pilot- bzw. Forschungsanlagen) und industriellem Hochlauf organisiert, um Skalierungsrisiken zu senken und IP-Wertschöpfung in Deutschland zu halten?
32. Welche Chancen sieht die Bundesregierung für die deutsche Cleantech-Branche und insbesondere für die Produktion von Batteriezellen durch das im Kabinett beschlossene Reallaborgesetz, und wann plant sie dessen finalen Beschluss sowie die Umsetzung?
33. Welche Fachkräfte- und Qualifizierungsbedarfe sieht die Bundesregierung im „Ökosystem Batterie“ bis 2030 (Zellfertigung, Anlagenbau, Batterie-Management-System [BMS] bzw. Software, Recycling), und welche Programme existieren bzw. sind geplant (bitte tabellarisch nach Programm, Zielgruppe, Region und erwarteter Teilnehmerzahl aufschlüsseln)?

Berlin, den 24. Februar 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

