



Donnerstag, 30. Juli 2020, Münchner Merkur - Nord / Wirtschaft

# BMW baut Batteriezellen auch in Bayern

VON MARTIN PREM



Hier wird an künftigen Stromspeichern geforscht: Arbeit im Münchner Batteriezell-Labor. Foto: BMW

Unter prekären Bedingungen gewonnene Rohstoffe, ungelöste Sicherheits- und Entsorgungsfragen: Elektroautos sind bei Weitem nicht so sauber, wie viele glauben. Forscher von BMW wollen dieses Manko nun beheben.

München – „Wir bauen keine Batteriezellen.“ Was kein deutscher Autohersteller so rigoros formulierte wie BMW, löste bei vielen Beobachtern Kopfschütteln aus. Immerhin drei Zell-Zulieferer aus China, Südkorea und Schweden hat der bayerische Autokonzern für die Zellen unter Vertrag. Kann man

eine Kernkompetenz künftiger Automobiltechnik wirklich Lieferanten überlassen?

Da klaffen Worte und Taten doch ein Stück auseinander. Denn BMW hat in München tatsächlich alle Anlagen, die man für die Produktion von Batteriezellen braucht – nur eben nicht in Großserie, sondern als Prototypen. Im Niemandsland, zwischen dem Rangierbahnhof Milbertshofen und der Siedlung Lerchenau, liegt in einer versteckten Halle das „Kompetenzzentrum Batteriezelle“. Hier will der Münchner Konzern dafür sorgen, dass er nicht irgendwann hilflos am Know-how-Tropf seiner Lieferanten Samsung, CATL und Northvolt hängt.

Nicht weit vom riesigen Forschungs- und Entwicklungszentrum des Konzerns geben Forscher und Entwickler das vor, was die Zellhersteller künftig an BMW liefern sollen: „Die leistungsfähigsten und nachhaltigsten Zellen“, forderte BMW-Entwicklungsvorstand Frank Weber gestern in München.

Nun aber zündet BMW die nächste Stufe: Mit einem Produktionswerk auf einer Fläche von 14 000 Quadratmetern in Grasbrunn (Landkreis München) sollen weitgehend automatisiert Batteriezellen „im Großserienmaßstab“ gefertigt werden, wie Jörg Hoffmann, Leiter der bisher kleinen Batteriezellenfertigung in München und voraussichtlich später auch in Grasbrunn, formuliert. Man will den Lieferanten nicht mehr nur sagen, was man haben will, sondern auch im Detail zeigen, wie man's macht. „Wir können damit die Anforderungen an den Lieferantenmarkt definieren“, sagte Produktionsvorstand Milan Nedeljkovic.

Nach wie vor sollen hier aber keine Zellen für Serienfahrzeuge entstehen. Was von 50 Mitarbeitern gefertigt wird, ist für interne Zwecke bei BMW gedacht, für die Entwicklung beispielsweise.

Erklärtes Ziel des Konzerns ist es, einen vollständig nachhaltigen und geschlossenen Kreislauf für Batteriezellen zu erreichen, von der Rohstoffgewinnung bis zum Recycling. „Die Batterie ist tragendes Moment der Elektromobilität“, sagte Peter Lamp, der bei BMW die Entwicklung von Batterien und Brennstoffzellen leitet.

Klar ist aber auch, dass BMW nun dem Wunsch vieler Politiker näher rückt, dass die europäische Industrie bei der Batteriezell-Fertigung nicht in Abhängigkeit von fernöstlichen Partnern gerät. „Wir werden uns nicht abhängen lassen“, sagte Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (Freie Wähler). Und Thomas Bareiß, Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, schwärmt davon, dass in zehn Jahren ein Drittel der Stromspeicher in Deutschland aus Europa kommen. Immerhin unterstützen Bund und Land die 110-Millionen-Euro-Investition von BMW mit 60 Millionen. Kann es nicht doch sein, dass BMW Serienfahrzeuge irgendwann mit Batteriezellen aus eigener Produktion bestückt? „Dazu gibt es keinen Plan“, sagte Hoffmann. Das Dementi klang früher schon einmal entschiedener.