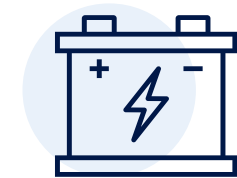


EUROPAS BATTERIEWERTSCHÖPFUNG ZWISCHEN WACHSTUM UND WETTBEWERBSDRUCK

Im Jahr 2025 ist der globale Batteriemarkt weiter deutlich gewachsen, getrieben durch die Elektromobilität und zunehmend auch durch stationäre Batteriespeicher. Parallel dazu gewinnt der Aufbau von Zellfertigungskapazitäten in Europa an Dynamik. Die verfügbare Produktionskapazität liegt bei gut 260 GWh/a und könnte in den kommenden Jahren auf über 500 GWh/a steigen. Die tatsächliche Marktdurchdringung bleibt aber abhängig von Ramp-up, Auslastung, Kostenpositionen, Lieferverträgen und technologischer Passfähigkeit. Daneben steht Europas Batterieindustrie vor weiteren Herausforderungen: die Importe aus China sind in den letzten Jahren gestiegen, LFP sowie prismatische und zylindrische Zellformate verändern die Marktanforderungen, und der Aufbau von Kathoden- und insbesondere Anodenmaterialkapazitäten bleibt in Europa hinter der Zellfertigung zurück.



Elektromobilität und Batteriemarkt wachsen dynamisch

Die [International Energy Agency \(IEA\)](#) schätzt, dass der globale Batteriemarkt 2025 um etwa 25 % gegenüber dem Vorjahr auf 1.600 GWh gewachsen ist und ein Marktvolumen von über 150 Milliarden USD (ca. 130 Mrd. EUR) erreicht hat. Der Elektrofahrzeugmarkt ist dabei der größte Wachstumstreiber. Laut [SNE Research](#) wurden 2025 weltweit über 21 Millionen elektrische Fahrzeuge (batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV)) und damit etwa 20 % mehr als im Vorjahr verkauft. Rund zwei Drittel der Verkäufe entfallen dabei auf China, dem größten Absatzmarkt. In den weltweit zugelassenen Elektrofahrzeugen waren insgesamt [1.187 GWh](#) Batterien verbaut, was einer Steigerung von 30 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

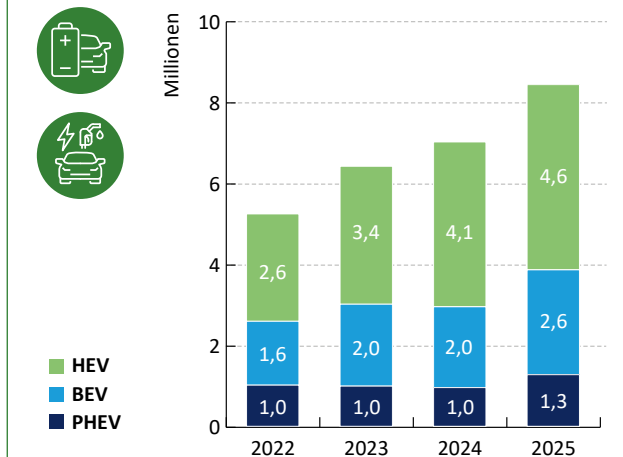
Ähnlich stark hat sich der [Elektroautmarkt in Europa](#) (EU + EFTA + UK) entwickelt. 2025 wurden 2,6 Millionen BEV und 1,3 Millionen PHEV neu zugelassen (Abbildung 1). Unter der Annahme, dass BEV im Schnitt eine 60 bis 70 kWh und PHEV eine 20 bis 25 kWh große Batterie haben, liegt der Batteriebedarf der neuzugelassenen Fahrzeuge bei ungefähr 200 GWh. Hinzu kommen 4,6 Millionen Hybrid-

fahrzeuge (HEV) ohne externe Ladefunktion. Diese haben aber im Vergleich zum BEV und PHEV eine deutlich kleinere Batterie (1-2 kWh), so dass deren Beitrag zur Batterie-nachfrage im einstelligen Prozentbereich liegt. Bezogen auf den Gesamtmarkt machten BEV 19 %, PHEV 10 % und HEV 34 % der Neuzulassungen aus.

Der positive Trend setzt sich 2026 fort. Im [ersten Quartal](#) wurden in Europa etwa 25 % mehr BEV und gut 30 % mehr PHEV als im entsprechenden Vorjahreszeitraum verkauft. Sollte sich diese Tendenz fortsetzen, dann könnten bis Ende 2026 mehr als drei Millionen neue BEV sowie 1,5 Millionen neue PHEV in Europa zugelassen werden und der Batteriebedarf auf über 230 GWh ansteigen.

Innerhalb Europas ist Deutschland nicht nur der größte Absatzmarkt für BEV und PHEV, sondern auch der größte Produzent. 2025 wurden fast 550.000 BEV (+43 % ggü. Vorjahr) und mehr als 300.000 PHEV (+62 % ggü. Vorjahr) neu [zugelassen](#). Die [Produktion](#) stieg auf 1,2 Millionen BEV (+15 % ggü. Vorjahr) und fast 450.000 PHEV (+54 % ggü. Vorjahr). Damit war Deutschland 2025 der zweitgrößte Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge weltweit.

Abbildung 1: Neuzulassungen EU + EFTA + UK

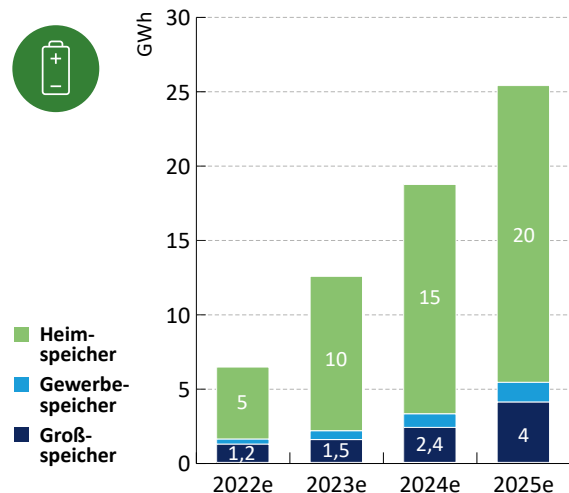


Quelle: ACEA

Stationäre Batterie-Energiespeichersysteme: Ein zweiter Wachstumstreiber

Stationäre Batteriespeicher (Battery Energy Storage Systems, BESS) spielen eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung der Energieversorgung und der Integration

Abbildung 2: Installierte BESS-Speicherkapazität in Deutschland.



Quelle: Battery-Charts.de

erneuerbarer Energien. Laut [IEA](#) entfallen mittlerweile mehr als 15 % der weltweiten Batterienachfrage auf BESS. BESS sind damit nach der Elektromobilität der zweitgrößte Wachstumstreiber.

In [Europa](#) waren Ende 2025 etwa 77 GWh an Batteriespeicherkapazität installiert, was einem Zuwachs von 27,1 GWh im letzten Jahr entspricht. In [Deutschland](#) beliefen sich die installierten Speicherkapazitäten Ende 2025 auf insgesamt 26 GWh, wobei Heimspeicher mit 20 GWh den größten Anteil ausmachten, gefolgt von Großspeichern (4,4 GWh) und Gewerbespeichern (1,4 GWh). Insgesamt ist die installierte Speicherkapazität um 36 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Stationäre Batteriespeicher können in drei Kategorien unterteilt werden, wobei Heim- und Gewerbespeicher manchmal zusammengefasst werden als „behind-the-meter“-Anwendungen. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Speichertypen, ihre Kapazitäten und Anwendungsfälle.

Tabelle 1: Kategorisierung von stationären Batteriespeichern.

Speichertyp	Typische Speichergröße	Hauptanwendungen
Heimspeicher	2–20 kWh	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Eigenverbrauchs Notstromversorgung
Gewerbespeicher	20–1000 kWh (1 MWh)	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Eigenverbrauchs Lastspitzenkappung Laden von E-Fahrzeugen
Großspeicher	> 1 MWh	<ul style="list-style-type: none"> Netzstabilisierung durch Bereitstellung von Primärregelleistung Strommarkt (zeitliche Arbitrage)

Den größten relativen Zuwachs verzeichneten 2025 die Großspeicher. Der Bau eines Großspeichers erfordert umfangreiche Genehmigungen und ggf. einen neuen Netzanschluss, dessen Genehmigung und Bau mehrere Jahre in Anspruch nehmen können. Dennoch wird weiterhin ein starkes Wachstum in diesem Sektor erwartet. Ende 2024 lagen den deutschen Übertragungsnetzbetreibern 650 [Anschlussanfragen](#) für Großbatteriespeicher vor.

Technologisch wird in erster Linie [Lithiumeisenphosphat](#) (LFP) eingesetzt, das bei BESS einen globalen Marktanteil von 90 % erreicht hat. LFP zeichnet sich insbesondere durch seinen günstigeren Preis und seine bessere Zyklenfestigkeit im Vergleich zu nickelbasierten Kathodenaktivmaterialien (CAM) aus. Zukünftig könnten auch [Natrium-Ionen-Batterien](#) an Bedeutung gewinnen, da sie u. a.

über sehr gute Sicherheitseigenschaften und ein besseres Ladeverhalten bei niedrigen Temperaturen verfügen.

Lithium-Ionen-Zellfertigung in Europa wird weiter ausgebaut

In Europa sind die Elektrofahrzeugzulassungen und damit die Batterienachfrage 2025 wieder auf den Wachstumskurs zurückgekehrt. Hinzu kommt ein wachsender BESS-Markt. Im folgenden Abschnitt stellen wir dar, wie sich die Zellfertigung in der EU sowie im Vereinigten Königreich (UK), in der Türkei und Marokko¹ zur Versorgung dieser Märkte entwickelt. Der Fokus liegt dabei ausschließlich auf Projekten, die sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befinden, d. h. die mindestens die Bauphase erreicht haben oder die bereits produzieren und ggf. die Kapazität erweitern. Darüber hinaus betrachten wir nur Standor-

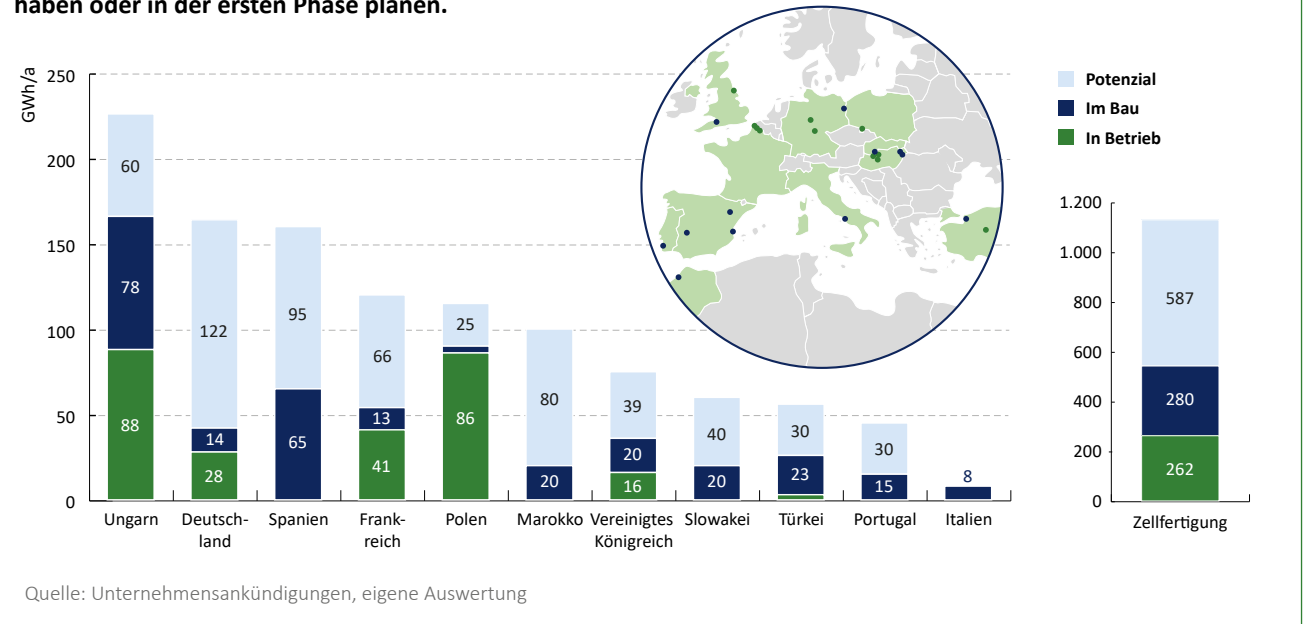
1 UK, Marokko und die Türkei werden betrachtet, da sie Handelsabkommen mit der EU geschlossen haben, die Lieferwege durch die geografische Nähe kurz sind und sie wichtige Handelspartner im Automobilbereich sind.

te, die eine Produktionskapazität größer 2 GWh/a haben oder diese in der ersten Ausbauphase realisieren werden. Standorte, die nur angekündigt sind oder die in kleinerem Maßstab produzieren, sind nicht Gegenstand der Betrachtung. Ebenso werden keine Standorte berücksichtigt, die pausiert sind.

In Europa sowie der Türkei und Marokko gibt es nach unserer Recherche² aktuell 23 Zellfertigungsstandorte, die die genannten Kriterien erfüllen. Elf Standorte sind bereits aktiv, zwölf Standorte befinden sich im Bau. 21 Standorte verfügen über öffentlich bekannt gegebene Abnahmevereinbarungen mit der Automobilindustrie. Zwei Standorte planen insbesondere den BESS-Markt zu bedienen. Die Kapazität der bereits produzierenden Zellstandorte liegt bei gut 260 GWh/a. Durch Kapazitätserweiterungen sowie durch die im Bau befindlichen neuen Standorte kann die Produktionskapazität in den nächsten zwei bis drei Jahren auf über 500 GWh/a ansteigen. Sollten die 23 Zellstandorte langfristig ihr volles Potenzial ausschöpfen und die kommunizierte Maximalkapazität erreichen, dann könnten fast 1.130 GWh/a realisiert werden. Abbildung 3 zeigt die geografische Verteilung der Fertigungskapazitäten. In Ungarn und Polen befinden sich die größten verfügbaren Fertigungskapazitäten. Zusätzlich sind in Ungarn die größten Fertigungskapazitäten im Bau, wodurch es die führende Position in Europa in den nächsten Jahren weiter festigen kann.

Die 23 Standorte werden von 18 unterschiedlichen Unternehmen geführt. Sieben der 18 Unternehmen gehörten

Abbildung 3: Zellfertigung in der EU + UK + Türkei + Marokko. Berücksichtigt sind nur Standorte, die bereits produzieren oder die sich in der Bauphase befinden und mindestens eine Produktionskapazität von 2 GWh/a haben oder in der ersten Phase planen.



2025 zu den [zehn größten Zelllieferanten](#) für die Automobilindustrie. Weiterhin sind unter diesen 18 Unternehmen drei Joint Ventures (JV), die jeweils aus einem chinesischen und einem europäischen Unternehmen bestehen. Basierend auf den Hauptsitzen der Unternehmen bzw. deren Muttergesellschaften ist in Abbildung 4 die Herkunft³ der Unternehmen dargestellt. Der Großteil der operativen Kapazität stammt von südkoreanischen Unternehmen. Etwa 20 % werden von europäischen und etwa 13 % von

chinesischen Unternehmen gestellt. Diese Verteilung ändert sich, wenn die neu gebauten und erweiterten Standorte den Betrieb aufnehmen. Chinesische Unternehmen und JV stellen dann größere Anteile an der Fertigungskapazität, während insbesondere die Anteile der südkoreanischen Unternehmen abnehmen.

Unter der Annahme, dass alle betrachteten Standorte ihr volles Potenzial ausschöpfen, würden insbesondere chine-

² Die dargestellten Informationen und Analysen basieren auf unserem eigenen Standort-Monitoring, in dem wir öffentlich verfügbare Informationen zu Zellprojekten und zur Wertschöpfungskette in Europa aggregieren.

³ HQ EU (Europäische Union): ACC, FAAM, Pomega, PowerCo, Verkor | HQ US (Vereinigte Staaten von Amerika): Tesla | HQ SK (Südkorea): LG ES, Samsung SDI, SK On | HQ IN (Indien): Agratas | HQ CN (China): AESC, CALB, CATL, EVE, Gotion | JV: Gotion Inobat, Contemporary Star Energy, Siro

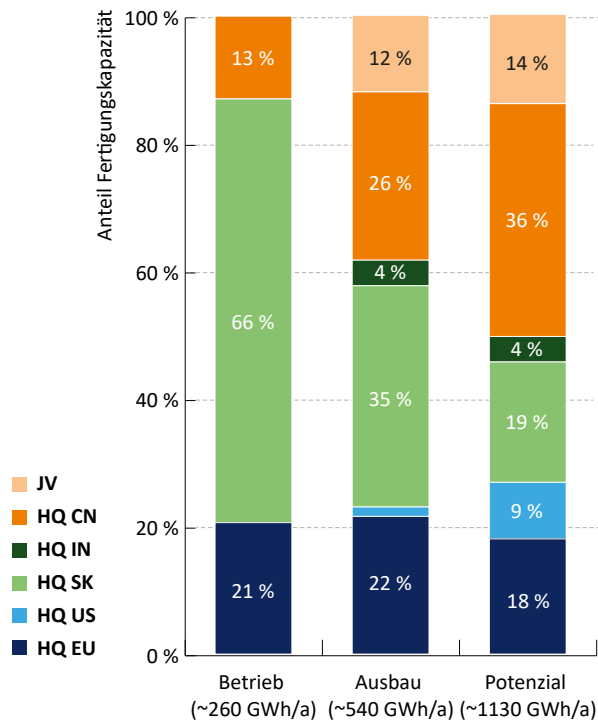
sische und nordamerikanische Zellfertiger ihren Anteil an den Fertigungskapazitäten ausbauen. Südkoreanische und europäische Unternehmen würden Anteile verlieren, wobei der Verlust bei den europäischen Unternehmen deutlich geringer ist. Die Ausschöpfung des vollen Potenzials ist aber mit hohen Unsicherheiten verbunden, da der Ausbau

der Zellfertigungsstandorte stark vom Markthochlauf, der resultierenden Nachfrage und geschlossenen Lieferverträgen abhängt. Darüber hinaus müssen insbesondere die unerfahrenen Unternehmen zeigen, dass sie Zellen in hoher Qualität und Geschwindigkeit sowie mit geringem Ausschuss im GWh-Maßstab produzieren können, damit sie gegenüber der Konkurrenz wettbewerbsfähig sind. Nur unter dieser Voraussetzung können weitere Ausbaustufen erfolgreich umgesetzt werden.

LFP sowie prismatische und zylindrische Zellen gewinnen in Europa an Relevanz

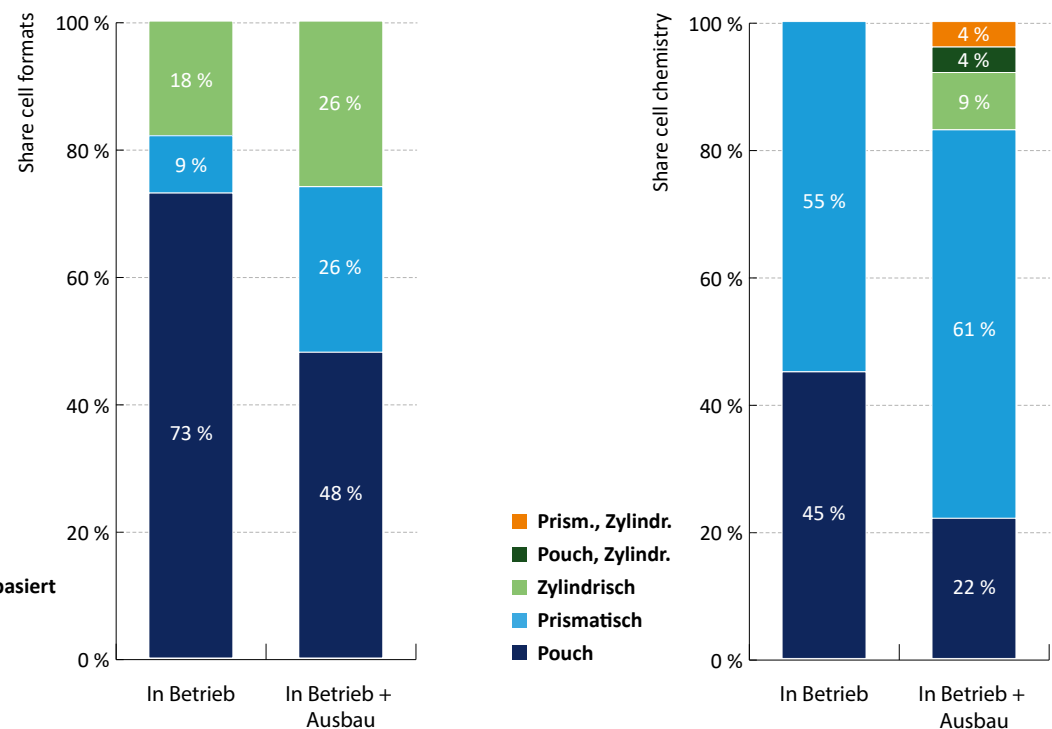
Während in Europa aktuell insbesondere Zellen mit nickelbasierten Kathodenaktivmaterialien (Ni-CAM) wie NMC, NCA oder NMCA produziert werden, gewinnen eisenbasierte Kathodenaktivmaterialien (Fe-CAM) wie LFP in Europa zukünftig an Bedeutung. Aktuell verarbeiten 73 % der operativen Standorte Ni-CAM zur Herstellung der Zellen, 18 % nutzen sowohl Fe- als auch Ni-CAM und 9 % setzen

Abbildung 4: Anteil Fertigungskapazität differenziert nach Lage des Hauptsitzes des Unternehmens / der Muttergesellschaft (EU: Europäische Union, US: Vereinigte Staaten von Amerika, SK: Südkorea, IN: Indien, CN: China).



Quelle: Eigene Auswertung.

Abbildung 5: Anteil der betrachteten Standorte nach verwendeter Zellchemie und Zellformat.



Quelle: Eigene Auswertung.

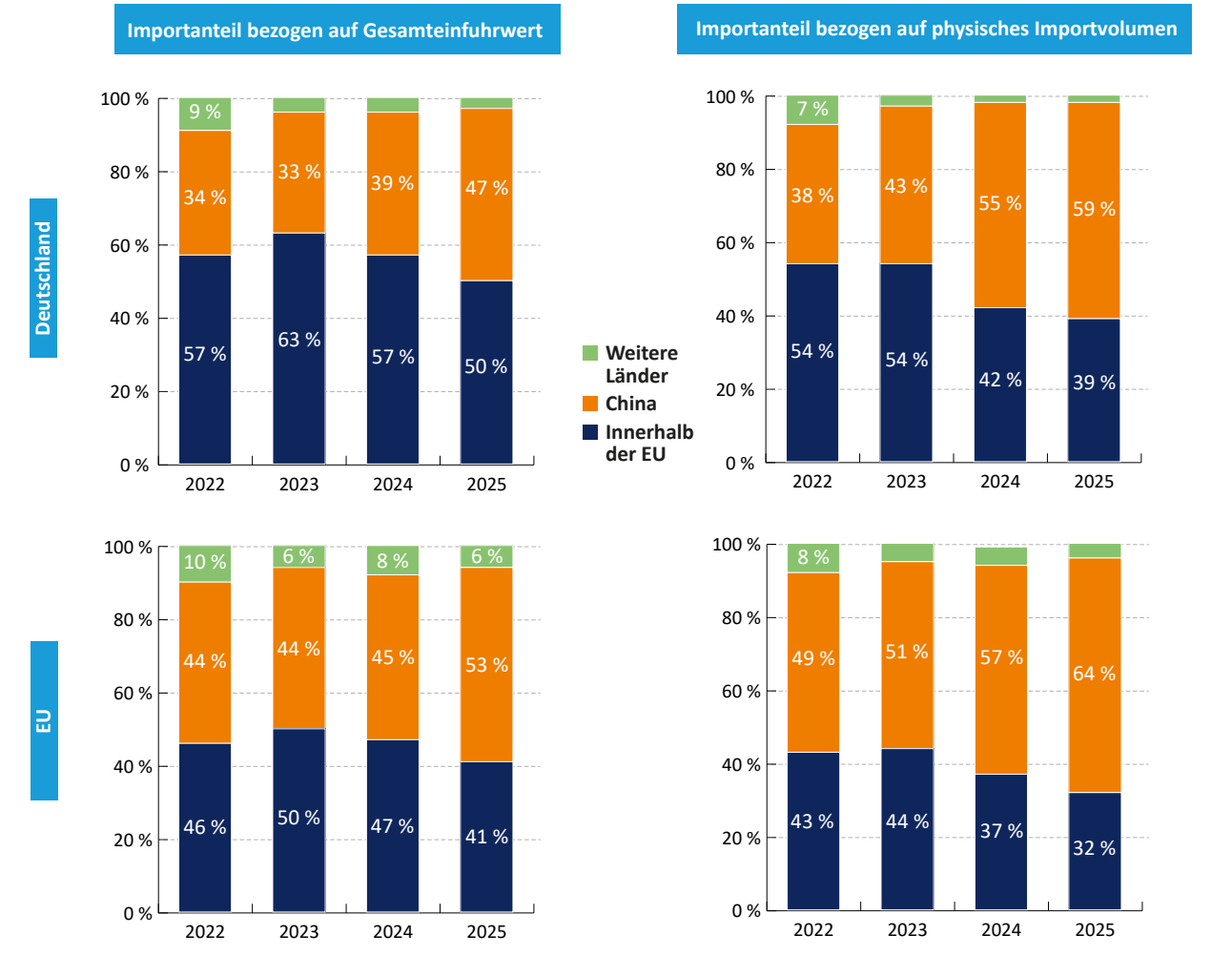
ausschließlich auf Fe-CAM. Sollten die im Bau befindlichen Standorte in Betrieb gehen, dann würden noch 48 % der Standorte ausschließlich Ni-CAM verarbeiten. Der Anteil der Produktionsstandorte, die Fe-CAM und Ni-CAM oder nur Fe-CAM nutzen, steigt jeweils auf 26 %.

Bei den Zellformaten geht der Trend von der Pouchzelle zu prismatischen und zylindrischen Zellen, die aufgrund der festeren Außenhülle Vorteile bei Cell-To-Pack und Cell-To-Chassis Konzepten haben. Aktuell produzieren 45 % der Standorte Pouchzellen und 55 % prismatische Zellen. Zukünftig werden 61 % der Standorte prismatische Zellen produzieren und nur noch 22 % Pouchzellen. 9 % der Standorte werden zylindrische Zellen und 8 % der Standorte werden mehr als ein Zellformat produzieren.

Der Import von Lithium-Ionen-Batterien aus China ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen

Ein Vergleich der verfügbaren Produktionskapazität (etwa 260 GWh/a) mit dem für 2025 ermittelten Batteriebedarf der Autoindustrie (ungefähr 200 GWh) könnte den Schluss nahelegen, dass Europa bereits einen Großteil seines Bedarfs aus Fabriken in Europa deckt. Das ist aber nicht der Fall. Erstens entspricht die nominelle Produktionskapazität nicht der tatsächlichen Produktion. Kapazitäten können aufgrund von Ausschuss, Wartungszeiten und weiteren betrieblichen Einschränkungen nicht zu 100 % ausgelastet werden. Darüber hinaus benötigen Unternehmen, die zum ersten Mal eine Gigafactory in Betrieb nehmen, ggf. mehrere Jahre bis die Produktion erfolgreich hochskaliert ist. Schließlich werden die Kapazitäten nur dann genutzt, wenn eine konkrete Lieferbeziehung zu einem Abnehmer besteht.

Abbildung 6: Darstellung des Imports von Lithium-Ionen-Batterien basierend auf dem HS-Code 850760 nach Deutschland und in die EU



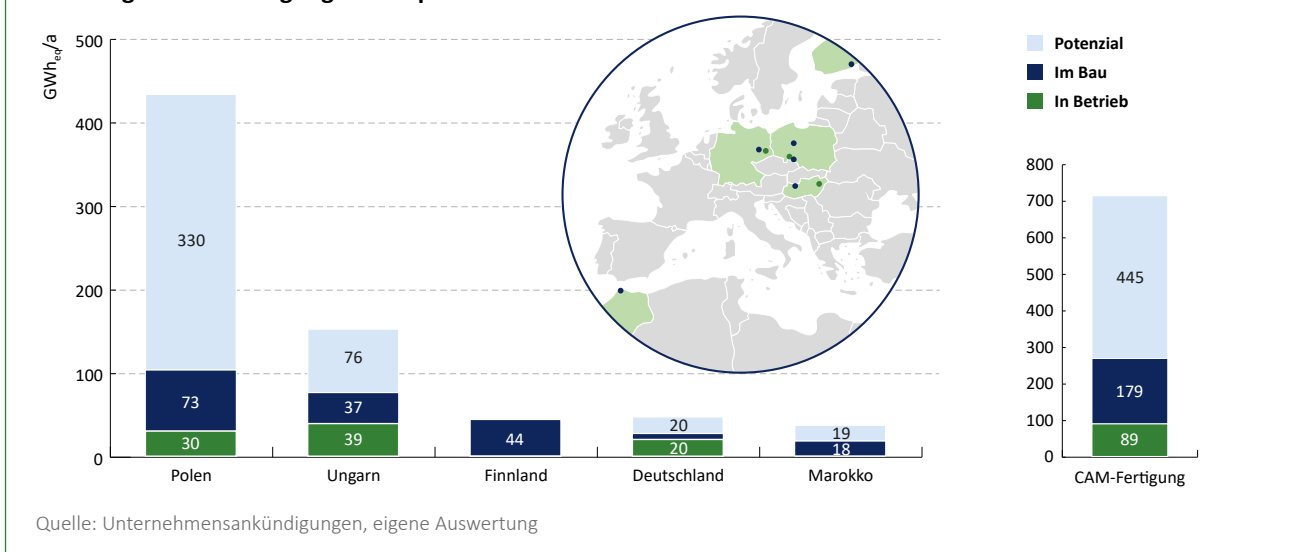
Quelle: Eurostat, eigene Auswertung.

Die Importdaten für Lithium-Ionen-Batterien⁴ (LIB) zeigen, dass ein signifikanter Teil der gehandelten Batterien von außerhalb der EU stammen. 2025 entfielen in Deutschland laut Eurostat-Daten 50 % des Gesamteinfuhrwerts an LIB auf Importe aus der EU. 47 % stammten aus China und die restlichen 3 % aus weiteren Ländern außerhalb der EU. Im Jahr 2022 stammten noch 57 % der deutschen Importe aus der EU, 34 % aus China und 9 % aus anderen Ländern (vgl. Abbildung 6). China hat also seine Position als wichtiger Batterielieferant in den letzten Jahren ausgebaut. Noch deutlicher wird dies bei Betrachtung des physischen Importvolumens. Da die [Batteriepreise](#) in den letzten Jahren deutlich gefallen sind, ist die Menge an importierten Batterien noch stärker gestiegen. Während 2022 noch 54 % der physischen Importmenge aus der EU stammten, waren es 2025 nur noch 39 %. In der gleichen Zeit ist der physische Importanteil aus China von 38 % auf 59 % angestiegen. Abbildung 6 zeigt zusätzlich den Import auf EU-Ebene. Dort stellt China einen noch größeren Anteil.

In den nächsten Jahren könnte sich der Trend wieder abschwächen, da chinesische Hersteller Fertigungskapazitäten in Europa sowie angrenzenden Ländern aufbauen und von dort den europäischen Markt versorgen können.

Die Verschiebung der Importanteile in Richtung China unterstreicht, dass die Herausforderung nicht nur darin besteht, Kapazitäten in Europa aufzubauen, sondern insbesondere darin, dass die Standorte die richtige Technologie (u. a. Zellformat, Zellchemie) in hoher Qualität zu möglichst geringen Kosten anbieten, damit die Zellen vom Markt

Abbildung 7: CAM-Fertigung in Europa und Marokko.



abgenommen werden. Allein durch die 18 Unternehmen, die die 23 Standorte in der betrachteten Region betreiben sowie durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Technologie und global agierende Zellfertiger herrscht in Europa ein hoher Wettbewerbsdruck. Dieser Druck verstärkt sich weiter, wenn Märkte und damit Nachfrage stagnieren. Unternehmen, die zum ersten Mal eine Zellproduktion aufbauen, sind diesem Druck besonders ausgesetzt, da sie aufgrund von fehlendem Prozesswissen und den damit verbundenen größeren Ineffizienzen einen Kostennachteil gegenüber etablierten Herstellern haben. Daher ist ein kontinuierliches Marktwachstum essenziell

für die erfolgreiche Etablierung einer europäischen Batterieindustrie.

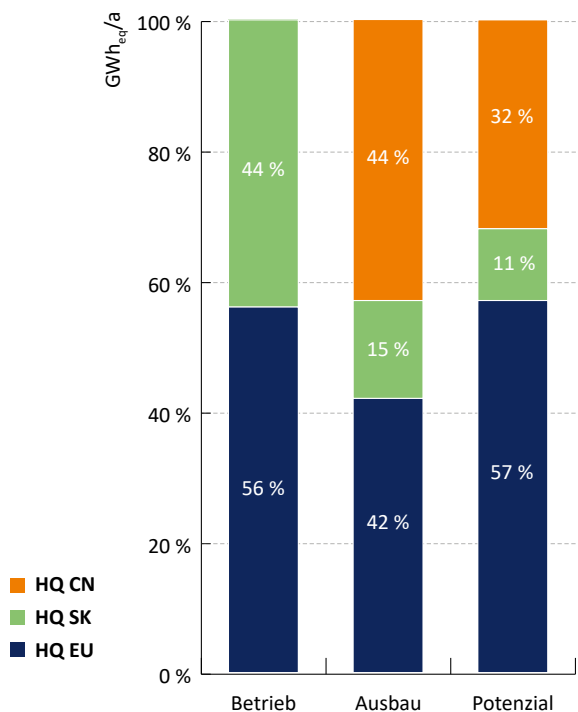
Ausbau der Anoden- und Kathodenaktivmaterialfertigung bleibt hinter Zellfertigung zurück

Zur Stärkung der Resilienz und strategischen Autonomie sollten nicht nur Zellen, sondern auch die benötigten Zellkomponenten und -materialien in Europa gefertigt werden. Abbildung 7 zeigt Standorte, an denen Kathodenaktivmaterial (CAM) gefertigt wird. Hierbei werden dieselben Kriterien wie bei der Zellfertigung verwendet, d. h. es sind

⁴ Ermittlung des Importvolumens anhand des HS-Codes 850760 (Lithium-ion accumulators (excl. spent)) und Eurostat-Daten. Hierunter fallen nicht nur Zellen, sondern auch Module oder Packs. Dieser Code berücksichtigt nicht nur Lithium-Ionen-Batterien für die Automobilindustrie, sondern auch für alle anderen Anwendungen.

nur Standorte berücksichtigt, die gebaut werden oder die bereits produzieren und die mindestens eine Produktionskapazität⁵ von 2 GWh_{ec}/a haben.

Abbildung 8: Anteil CAM-Fertigungskapazität differenziert nach der Lage des Hauptsitzes des Unternehmens / der Muttergesellschaft.



Quelle: Eigene Auswertung

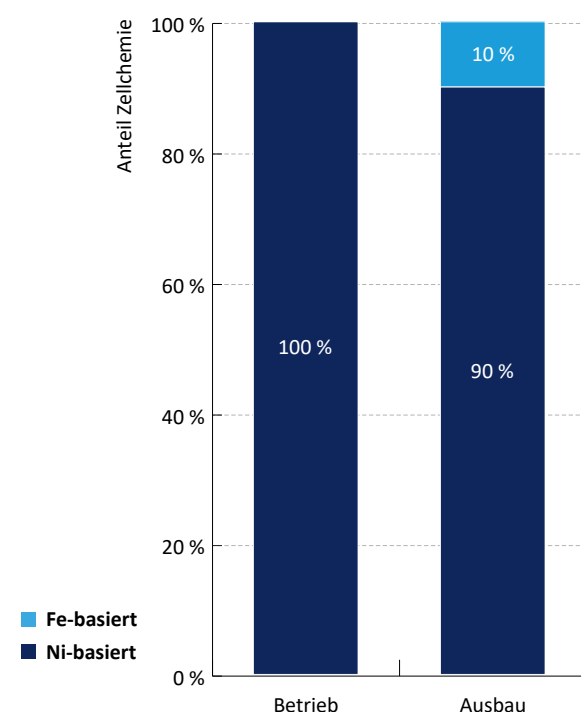
Es gibt zehn Standorte, die die Kriterien erfüllen. Drei von den zehn Standorten sind in Betrieb und produzieren CAM, sieben werden aktuell gebaut. Die verfügbare sowie die im Bau befindliche und die potenzielle Produktionskapazität sind geringer als die in Abbildung 3 dargestellten Zellproduktionskapazitäten. Wie bei der Zellproduktion verfügen Polen und Ungarn über die größten Kapazitäten.

Von der verfügbaren Produktionskapazität werden 56 % durch Unternehmen gestellt, die ihren Hauptsitz in der EU haben und 44 % durch Unternehmen aus Südkorea. Vergleichbar zur Zellfertigung wird der Anteil an der Produktionskapazität von südkoreanischen Unternehmen zukünftig voraussichtlich sinken und die Anteile von chinesischen Unternehmen steigen. Europäische Unternehmen könnten mittelfristig geringe Anteile verlieren, langfristig aber die Anteile an der Produktionskapazität konstant halten. Wie bei der Zellfertigung ist die Ausschöpfung des Potenzials und damit die langfristige Prognose mit hohen Unsicherheiten verbunden, da der Ausbau der Standorte, u. a. vom Markthochlauf, der Nachfrage und geschlossenen Lieferverträgen abhängt.

Die aktuell verfügbare Produktionskapazität wird ausschließlich für die Herstellung von Ni-basierten CAM genutzt. Nach Abschluss der im Bau befindlichen Standorte produzieren 90 % der Standorte Ni-basiertes CAM und 10 % der Standorte Fe-basiertes CAM. Im Vergleich zur Zellproduktion ist damit der Trend zu Fe-basierten CAM bei den CAM-Produktionsstandorten schwächer ausgeprägt. Dies könnte sich zukünftig ändern, da u. a. in Marokko, Spanien und perspektivisch auch in Polen die Produktion

von Fe-basierten CAM geplant ist. Diese Standorte sind aber noch nicht im Bau. In Ergänzung zu den Produktionskapazitäten unterstreicht dies, dass der Ausbau der

Abbildung 9: Anteil der Standorte, die ein Fe-basiertes oder ein Ni-basiertes CAM produzieren.



Quelle: Eigene Auswertung

⁵ Die Produktionskapazität von CAM-Standorten wird üblicherweise in Tonnen angegeben. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde die Gewichtsangabe in ein Gigawattstundenäquivalent (GWh_{ec}) umgerechnet. Eine Kilotonne LFP entspricht etwa 0,5 GWh. Eine Kilotonne NMC entspricht etwa 0,7 GWh.

CAM-Produktion nicht mit dem Ausbau der Zellproduktion Schritt hält und verzögert erfolgt.

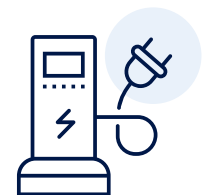
Noch ausgeprägter ist die Situation im Bereich des Anodenaktivmaterials (AAM). Nach unserer Kenntnis gibt es in der betrachteten Region aktuell nur einen Standort, der sich im Bau befindet und eine Produktionskapazität größer 2 GWh_{eq}/a in der ersten Phase umsetzt. Darüber hinaus sind weitere Standorte, die im größeren Maßstab AAM produzieren wollen, nur angekündigt. Alle weiteren Standorte, die bereits in der betrachteten Regionen produzieren, verfügen nach unserer Kenntnis über eine Kapazität kleiner als 2 GWh_{eq}/a.

Die Betrachtung der vorgelagerten Wertschöpfungskette unterstreicht, dass die Etablierung einer Zellfertigung in Europa ein erster, wichtiger Schritt und Impulsgeber zur Reduzierung von Abhängigkeiten ist. Zur Erhöhung der Resilienz und strategischen Autonomie sollte die vorgelagerte Wertschöpfungskette aber nicht aus dem Blick gelassen werden, da hier zum Teil noch stärkere Abhängigkeiten vorliegen als bei der Zellproduktion.

Der Schritt zur wettbewerbsfähigen Industrialisierung ist für Europa entscheidend

Europa macht beim Aufbau einer Batterieindustrie Fortschritte. Die steigende Nachfrage aus Elektromobilität und stationären Speichern trifft auf steigende Zellfertigungskapazitäten und ein zunehmend breiteres industrielles Fundament. Gleichzeitig haben die etablierten asiatischen Hersteller einen großen technologischen Wissensvorsprung gegenüber neuen Zellherstellern aus Europa und anderen Ländern. Für die neuen Zellhersteller ist es daher entscheidend, Kapazitäten nicht nur zu bauen, sondern diese zuverlässig und kosteneffizient in die Serienproduktion zu überführen, um sich langfristig etablieren zu können.

Neben der Zellfertigung bleibt der Aufbau von Kathoden- und Anodenmaterialkapazitäten eine zentrale Voraussetzung, um Importabhängigkeiten zu reduzieren und Wertschöpfung dauerhaft in Europa zu verankern. Europas Batterieindustrie verfügt über Wachstumspotenzial, steht aber vor der Aufgabe, den Übergang vom Kapazitätsaufbau zur wettbewerbsfähigen Industrialisierung erfolgreich zu gestalten.



Herausgeber

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Steinplatz 1
10623 Berlin

Autor:innen

Aiko Bunting, Matthias Trunk

Redaktion

Sebastian Abel, Mischa Bechberger
Vanessa Kern, Mira Maschke

Gestaltung

Anne-Sophie Piehl

Stand

Mai 2026

Bildnachweise

presentationload.de/360 Line
Icons- Business; davooda/Adobe-
Stock; blinkblink/AdobeStock