

Netz-Teil

Anke und Daniel Domscheit-Berg

Made in China



ILLUSTRATION: CAROLIN ETEL, AUTORENBILD: CHRISTIAN VAGT

Gigafactories nennt Tesla seine neuen Batteriefabriken, die in einem bisher unbekanntem Umfang Batterien für Tesla-Fahrzeuge und stationäre Speicher produzieren sollen. Die Gigafactory 1 entsteht in der Wüste Nevadas, eine weitere im US-Bundesstaat Buffalo. Giga ist das Maß unserer Zeit, und die Dimension in der wir heute denken müssen. In Giga denkt man auch in China. Dort entsteht in der Provinz Fujian ein ambitioniertes Projekt zum Bau einer der produktionsstärksten Batteriefabriken der Welt. Und weil ein solches Gigaprojekt auch Gigafinanzierung braucht, wird hier ordentlich investiert. Bis zu zwei Gigadollar, also zwei Milliarden Dollar, sollen in eine Fabrik investiert werden, die wohl zum Masterplan der chinesischen Regierung gehört, wenn es um die Zukunft von Mobilität und die Energiewende geht.

So ist es kein Zufall, dass neben Goldman Sachs und anderen klassischen Investoren auch die Regierung in Peking alles dafür tut, solche Projekte voranzutreiben. Mit der Umsetzung dieser Produktionsstätte, die 2020 den Betrieb aufnehmen soll, kann China zum größten Batteriehersteller der Welt werden. Und sich damit die Poleposition in einer der Kernindustrien der Zukunft sichern. China ist schon heute der größte Markt für elektrisch angetriebene Fahrzeuge, seit 2015 auch größer als die USA. In China selbst



Hier schreiben Anke und Daniel Domscheit-Berg, zwei notorische Netzaktivisten, Weltverbesserer, Start-up-Unternehmer und Gemüsebauern, jede Woche über die Welt - digital wie analog, vor allem aber über die Schnittstelle von beidem.

werden die Batterien verbaut in Elektrofahrzeugen der Volkswagen AG und BMW AG, von Hyundai und Toyota und einigen mehr. Wo wir hier noch vergeblich auf Fahrzeuge deutscher Unternehmen warten, läuft in China eine ganz andere Dynamik ab. Wer am Markt bleiben will, muss sich an den Markt anpassen. Und dieser Markt ist, getrieben durch den politischen Willen der chinesischen Führung, ganz eindeutig und unmissverständlich auf elektrische Mobilität ausgerichtet. China ist ein wunderbares Beispiel dafür, wie alles geht, wie auch große Konzerne sich bewegen können, wenn man nur will. Wir könnten uns zumindest in dieser Sache hierzulande ganz dringend mal ein Scheibchen davon abschneiden.

Natürlich denkt man in China viel größer, eben strategischer, und die Pläne für diese Fabrik gehen längst über China hinaus. Contemporary Amperex Technology Ltd, der Betreiber der Fabrik, pflegt schon heute überall auf der Welt beste Verbindungen in die Automobilindustrie, ist Zulieferer für BMW im Motorsport und hat in den vergangenen Jahren diverse Beteiligungen an europäischen Automobilzulieferern eingekauft. Und so ist es eben nicht eine rein nationale Strategie, die hier verfolgt wird, um den Mobilitätsaufbau in China voranzutreiben, sondern wir erleben eine Positionierung auf dem globalen Parkett. Mit viel Voraussicht werden hier mittel- und langfristige chinesische Wirt-

schaftsinteressen gesichert, während wir uns hierzulande weiter um Fragen der Vergangenheit drehen. Paradoxerweise sehen das auch Vertreter deutscher Automobilhersteller. Wer für deutsche Unternehmen in China sitzt, ist Zeuge dieser Entwicklung, versteht wohin das führt, und kann dann nur verzweifelt den Kopf schütteln mit dem Blick nach Europa und Deutschland. Hier kommt immer noch nicht an, mit welcher Geschwindigkeit sich dieser ganze Markt bewegt; wer noch nie in China war und die Dynamik erlebt hat, kann es sich vielleicht auch schwer vorstellen.

Wie die Handwerker können wir uns also nicht vorstellen, dass sich die Welt um uns herum verändert, auch nicht mit welcher Geschwindigkeit das Gigazeitalter tickt. Und dort wo man langfristige Weichen stellen muss, nämlich im Politikbetrieb, scheint das noch weniger angekommen zu sein als irgendwo sonst. Und wie so oft bei Fragen rund um Digitalisierung - und über nichts anderes reden wir hier - müssen wir uns auch fragen, ob wir wirklich am empfangenden Ende dieser Entwicklung sein wollen. So sehr mir egal ist, woher mein zukünftiges Vehikel kommt, ich persönlich bin da vollkommen leidenschaftslos, so sehr erhoffe ich mir doch, dass das Thema Privatsphäre zum Beispiel dabei mitgedacht wurde. Und ich fürchte, dass dies in China nicht der Fall ist.