



Treffen auf dem Lande: In Ensdorf zeigen Bundeskanzler Olaf Scholz, Gregg Lowe von WolfSpeed und Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck einen SiC-Wafer.

Foto dpa

Megachipfabrik an der Saar

Wenn der Bundeskanzler zum Fototermin lädt, sind wichtige Entscheidungen in der Regel schon gefallen. Das ist in Berlin nicht anders als in Brüssel oder Ensdorf an der Saar. In den 6500-Seelen-Ort im Saarland hat Olaf Scholz diesen Mittwoch, kurz nach seiner Südamerika-Reise, auch noch Vizekanzler und Wirtschaftsminister Robert Habeck mitgenommen. Die Präsenz der Regierungsspitze sollte jeden Zweifel ausräumen: Was hier passiert, ist wegweisend, weit über das Saarland hinaus.

Mit Unterstützung des deutschen Autozuliefererkonzerns ZF will der amerikanische Halbleiterhersteller WolfSpeed eine Chipfabrik bauen. Nicht irgendwelche Chips, sondern Halbleiter der neuesten Generation, sogenannte Siliziumkarbid-Chips, wollen die Amerikaner auf einem ehemaligen Kohlekraftwerks-Gelände produzieren. Mit diesen SiC-Chips sollen strombetriebene Autos länger fahren und schneller laden. Obwohl die Technik noch jung ist, haben General Motors und Mercedes-Benz bereits langfristige Liefervereinbarungen getroffen. Im Saarland soll nun das dritte und bisher größte Werk für solche Halbleiter entstehen: Zwischen 2 und 3 Milliarden Euro soll die „hochautomatisierte“ Fabrik samt Entwicklungszentrum kosten – offizielle Zahlen nannten die Beteiligten nicht – und im Endausbau bis zu 1000 Arbeitsplätze schaffen.

Die Fabrik gilt als wichtiger Baustein, um den Umbau der deutschen Autoindustrie hin zu Elektromobilität zu schaffen. Dem Vernehmen nach mindestens ein Viertel der Investitionskosten soll der Bund beisteuern, die entsprechende Erlaubnis der EU für das „wichtige Vorhaben von europäischem Interesse“ steht noch aus. Das Land hat dem Vernehmen nach das Gelände gekauft und den Amerikanern zur Verfügung gestellt. ZF will einen „dreistelligen Millionenbetrag“

Der US-Konzern WolfSpeed baut mit ZF für mehr als 2 Milliarden Euro eine Halbleiterfabrik der neuesten Generation im Saarland. Die Investition gilt als wegweisend für die Transformation der Industrie.

Von Bernd Freytag, Mainz

investieren – in ein gemeinsames Forschungszentrum mit WolfSpeed und in die Fabrik selbst. Im Gegenzug bekommt der Friedrichshafener Konzern – mit mehr als 150000 Mitarbeitern einer der größten Autozulieferer der Welt – nicht nur Zugang zu den gefragten Chips, sondern auch Aktien von WolfSpeed. Gemessen am WolfSpeed-Börsenwert von 9,5 Milliarden Dollar dürfte die Beteiligung allerdings nicht wesentlich sein. Vor Jahren hatte Infineon versucht, WolfSpeed zu übernehmen, scheiterte aber am Veto der US-Regierung.

Ministerpräsidentin Anke Rehlinger sagte bei der Vorstellung der Pläne in Ensdorf, nach dem milliardenschweren amerikanischen Subventionsprogramm „Inflation Reduction Act“ sei die Konkurrenz noch härter geworden. Mit der Hilfe des Bundes habe das Saarland aber gezeigt: „Wir können in diesem Konkurrenzkampf bestehen.“

Der ZF-Vorstandsvorsitzende Holger Klein sagte, die Initiative stärke die Widerstandsfähigkeit der europäischen Lieferketten. Und Kanzler Scholz betonte die „Umbrucherfahrung“ im Saarland und sagte, nach der guten alten Zeit könne jetzt eine gute neue Zeit beginnen. Die Fabrik könne einen Beitrag leisten, die europäische Industrie mit Halbleitern zu versorgen. Das EU-Beihilferecht müsse

noch agiler und „zeitlich flexibler“ werden, die Pläne Brüssels aber zeigten schon in die richtige Richtung.

Erst im November hatte ZF angekündigt, das Getriebewerk in Saarbrücken mit 9000 Beschäftigten zum Leitwerk für Elektromobilität zu machen. Monatelang hatte die Landesregierung die Angst umgetrieben, das absehbare Ende der Getriebeproduktion – die in Elektromotoren nicht mehr gebraucht werden – könnte auch das Ende des Werkes bedeuten. Zuvor hatte schließlich schon der Autobauer Ford das Aus seiner Autoproduktion im Saarland bis 2025 verkündet. Inklusiv der Zulieferbetriebe sind davon 5500 Menschen betroffen.

Zugleich sind die Pläne des chinesischen Batterieherstellers SVolt ins Stocken geraten. Die Chinesen wollen für 2 Milliarden Euro eine Batteriezellfabrik im Saarland bauen. Obwohl die Politik ungeachtet andauernder Proteste von Anwohnern grünes Licht gegeben hat, kaufte SVolt zwischenzeitlich ein Gelände in Brandenburg, um dort eine kleinere Zellfabrik zu bauen. Die Chinesen betonen zwar, an den Plänen im Saarland festzuhalten. Dort aber wachsen die Zweifel, ob das stimmt.

Noch werden SiC-Chips kaum industriell genutzt. Auch besteht weiter Entwicklungsbedarf. Die Amerikaner ver-

weisen zwar auf das große Wachstumspotential, tatsächlich aber hat WolfSpeed im Vorjahr 750 Millionen Dollar umgesetzt und dabei 300 Millionen Dollar Verlust eingefahren. Wegen der absehbar hohen Investitionen werden die Verluste auch noch eine Weile anhalten.

Für das Saarland wäre die Fabrik trotzdem wegweisend. Nach dem Ende des Bergbaus und den Einschnitten in die Stahlindustrie hatte sich das Land mühsam zum Autoland gemauert: ZF, Bosch, Thyssenkrupp, Michelin, Magna, Schaeffler, alle produzieren an der Saar. Nun stellt das beschlossene Aus für Verbrennermotoren vieles von dem Erreichten wieder infrage. Umso wichtiger sei es, betont die Landesregierung, den Übergang zur Elektromobilität zu schaffen.

Um Firmen zu locken und im Subventionsfurore mitzuhalten, hatte die SPD-Alleinregierung deshalb Ende 2022 erhebliche neue Schulden vereinbart und einen 3 Milliarden Euro schweren „Transformationsfonds“ aufgelegt. Das ist mehr als die Hälfte eines üblichen Landeshaushaltes. Trotz Kritik der oppositionellen CDU und AfD an dem wiederholten Aushebeln der Schuldengrenze, hat keine Partei gegen den Fonds geklagt, zumal die Saarländische Wirtschaft ihn mehrheitlich begrüßt.

Die neue Fabrik wäre auch ein Erfolg für die EU im Bestreben, die eigene Halbleiterproduktion hochzufahren. Die Abhängigkeit insbesondere von Chipherstellern in Taiwan hatte in der Krise zu erheblichen Lieferverzögerungen geführt. Ziel der EU ist es, bis 2030 ihren Anteil an der globalen Halbleiterproduktion von heute 10 auf dann 20 Prozent zu erhöhen. Dabei kämpfen die Europäer um die Gunst der Unternehmen und gegen hohe Subventionen der Amerikaner an. Der Halbleiterriese Intel hatte kürzlich mit Verweis auf die Subventionen den Baubeginn seiner 17 Milliarden Euro teuren Fabrik in Magdeburg verschoben.