

Plötzlich saft- und kraftlos

Fahren mehr Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen, gewinnt das Land ein Stück Unabhängigkeit zurück – es hängt weniger vom Ölimport ab. Doch die deutsche Industrie läuft Gefahr, sich in eine neue Abhängigkeit zu begeben: Akkus und deren Batteriezellen stammen überwiegend aus ausländischer Produktion.

VON STEFAN LAKEBAND

Kinder spielten auf der Straße, Erwachsene spazierten über die Asphaltdecke, Menschen fuhren mit Pferdewagen oder Fahrrädern über die Autobahn. Der erste autofreie Sonntag 1973 hat für skurrile Bilder aus der Bundesrepublik gesorgt. Und auch wenn viele Leute damals die seltene Gelegenheit genossen, über leere Straßen zu flanieren, war die Lage vor 45 Jahren ernst.

Weil die Organisation der Arabischen Erdöl-exportierenden Staaten die Produktion und den Export von Erdöl kurz zuvor wegen des Jom-Kippur-Krieges gedrosselt hatte, ging in Deutschland und an vielen anderen Orten auf der Welt nichts mehr. Öl war so teuer geworden, dass Staaten sparen mussten. Die verhängten Tempolimits – oder verboten den Autoverkehr komplett. Diese Situation führte damals vielen vor Augen, wie abhängig die deutsche Industrie von anderen Ländern ist. Öl, das Schmiermittel der deutschen Wirtschaft.

Die nun wachsende Zahl an Elektroautos ist die Chance, diese Abhängigkeit ein Stück weit zu beenden. Weg vom Verbrenner heißt auch weg vom Benzin. Doch ganz so einfach ist der Weg zu einer unabhängigen Mobilität nicht.

Wer über die Vorzüge und Nachteile von Elektroautos spricht, der landet schnell bei den Akkus. Sie sind ausschlaggebend für die Reichweite der Fahrzeuge; ihnen wird mindestens genauso viel Achtung geschenkt wie Motoren in Autos mit herkömmlichem Antrieb. Und sie könnten die deutsche Autoindustrie in eine neue Abhängigkeit führen.

Jeder Akku für E-Autos besteht aus mehreren Hundert Batteriezellen. Und für diese gibt es nur wenige große Hersteller, die meisten stammen aus Asien. 2016 wurden allein in China 37 Prozent aller Batteriezellen produziert, 2020 sollen es schon 64 Prozent sein. Der Anteil der Europäischen Union (EU) wird dann schätzungsweise bei nur sechs Prozent liegen.

Weltweit führt Panasonic den Markt für Batteriezellen an, gefolgt von den Unternehmen Catl, BYD und LG Chem. Japan, China, China, Südkorea – aus diesen Ländern kommen die großen Hersteller. Dass sich daran bald etwas ändert, ist unwahrscheinlich. Zumindest viele deutsche Unternehmen haben signalisiert, dass sie kein Interesse an einer eigenen Zellproduktion haben. „Die Zellfertigung ist definitiv nicht unser nächstes Industrialisierungs-



Die Batterie eines E-Autos besteht aus vielen solcher Lithium-Ionen-Zellen – meistens kommen sie aus Asien, in Deutschland gibt es zurzeit nur geringe Fertigungskapazitäten.

FOTO: MATTHIAS HIEKEL/DPA

ziel“, sagte etwa der designierte Daimler-Vorstandsvorsitzende Ola Källenius vor knapp einem Jahr. „Es ist für uns günstiger, wenn wir die Zellen zukaufen.“ Bis 2015 hatte der Konzern mit Li-Tec Battery eine eigenen Zellfabrik in Kamenz betrieben, sie aus Kostengründen jedoch geschlossen. Mittlerweile baut Daimler in der sächsischen Stadt mit der Tochter Accumotive die Batterien für die kommenden E-Autos zusammen. Die Zellen dafür stammen aber wieder von asiatischen Unternehmen.

Auch der deutsche Zulieferer Bosch hat seine Pläne für die Produktion von Batteriezellen verworfen. „Wir sagen Nein zur eigenen Zellfertigung, wir sagen aber Ja zur Batterie bei Bosch“, sagte der für die Mobilitätssparte zuständige Geschäftsführer Rolf Bulander Anfang des Jahres. Eine eigene Fertigung rechte sich nicht. Bosch war davon ausgegangen, etwa 20 Milliarden Euro in den Aufbau der Fertigung investieren zu müssen, damit am Ende ein ausreichend großer Marktanteil von 20 Prozent herauspringt. „Es bleibt offen, ob und wann sich das rechnen würde“, sagte Bulander. Drei Viertel der Kosten für die Herstellung von Batteriezellen seien Materialkosten und davon wiederum ein Großteil Rohstoffkosten. Da bleibe wenig Raum, Wettbewerbsvorteile zu erarbeiten.

Doch längst nicht jeder in der Industrie sieht die Frage nach der Zellfertigung so gelassen wie Daimler und Bosch. Volkswagen-Konzernchef Herbert Diess warnte etwa vor der Marktmacht der asiatischen Unternehmen.

„Wer jetzt feststellt, dass die Situation eng ist, ist etwas spät dran.“

Bertram Kandziora,
Vorstandschef von Stihl

„Ich finde es erschreckend, dass wir in diese große Abhängigkeit geraten sind“, sagte er kürzlich dem „Handelsblatt“.

Einig ist sich der VW-Chef in diesem Punkt mit der IG Metall. Die Industriegewerkschaft sorgt sich vor allem um die Mitarbeiter der Autohersteller. Die seien allein durch den Wechsel auf den Alternativantrieb bedroht. In einer Studie kommt die Gewerkschaft zu dem Ergebnis, dass durch den Umstieg vom klassischen Verbrennungsmotor auf den Elektroan-

trieb in den deutschen Auto- und Zulieferfirmen allein bis 2030 etwa 76 000 der rund 210 000 Arbeitsplätze verloren gehen werden.

In der Zellproduktion selbst entstünden zwar nicht viele neue Arbeitsplätze, da sie hoch automatisiert sei. „Aber die Zellen sind das Kernstück der neuen Antriebstechnologie“, sagt IG-Metall-Chef Jörg Hofmann. Und seien damit wichtig für die Branche, um weiter die Technologieführerschaft zu behalten.

Wie entscheidend die Fertigung sein kann, hat auch die Politik erkannt. Angela Merkel (CDU) fordert schon seit einiger Zeit eine eigene Produktion in Deutschland. So betonte die Kanzlerin erst vergangenen Monat, die deutsche Industrie solle „im Rahmen unserer strategischen Fähigkeiten“ auch mit anderen europäischen Ländern an einer eigenen Batterieproduktion teilnehmen. Wenige Tage später ergänzte sie, wie notwendig es sei, die strategische Fähigkeit zu bekommen, Batteriezellen zu fertigen. „Ich halte das für die nächsten Jahrzehnte für extrem wichtig.“

Jüngst legte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) Pläne offen, eine solche Fabrik in Deutschland zu errichten. „Wir werden eine Batterieproduktion in Deutschland eröffnen“, sagte Altmaier, ohne jedoch Details zu nennen. „Aber wir sind mitten in den Vorbereitungen.“ Wo genau die von Altmaier vo-

rangetriebene Fertigung entstehen soll, ist noch nicht bekannt. Bei einem Treffen im November solle das Projekt vorangebracht werden, sagte er. Kurz zuvor hatte der „Tagesspiegel“ über ein Milliardenprojekt von Altmaiers Ministerium in der Lausitz berichtet. Demnach soll dort gemeinsam mit Polen eine Fabrik für Batteriezellen gebaut werden. Der Bund wolle dafür eine Milliarde Euro bereitstellen, um damit die Industrie beim Aufbau zu unterstützen.

Solche staatlichen Beihilfen für einzelne Firmen sind in der EU eigentlich verboten. Ausnahmen gibt es aber, wenn diese mit europäischen Zielen bei der wirtschaftlichen Entwicklung begründet werden können. So scheint es offenbar auch im Fall der Zellfertigung zu sein. Denn Altmaier soll schon die Bedingungen dieser Investition mit der EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager abgeklärt haben.

Während große deutsche Unternehmen vor den hohen Strom- und Personalkosten einer Zellfertigung zurückschrecken, möchte ein anderes Projekt beweisen, dass es möglich ist. Das chinesische Unternehmen Catl will in der Nähe von Erfurt eine der größten Batteriezellenfabriken für Elektroautos in Europa bauen. Bis 2022 will der Konzern etwa 240 Millionen Euro in das Werk investieren und dort 600 neue Arbeitsplätze schaffen. Langfristig könnten es bis zu 1000 Arbeitsplätze werden.

Catl erhält für die Ansiedlung in Deutschland aber auch finanzielle Unterstützung. 7,5 Millionen Euro fließen aus EU-Mitteln für regionale Wirtschaftsförderung in das Projekt. Auch der Autobauer BMW beteiligt sich an den Kosten des Projekts. Das Münchener Unternehmen ist zudem auch der erste Großkunde des chinesischen Herstellers: Von insgesamt vier Milliarden Euro Auftragsvolumen entfallen 1,5 Milliarden Euro auf Deutschland und 2,5 Milliarden Euro auf China, wo BMW bereits Kunde von Catl ist.

Große Pläne hat vergangenes Jahr auch das Frankfurter Start-up Terra E verkündet. Bis Ende 2019 will das junge Unternehmen eine Produktion in Deutschland aufbauen. „Uns steht eine Kerntechnologie zur Verfügung, mit der wir die Zellen mit einer anständigen Energiedichte zu einem günstigen Preis verkaufen können. Außerdem sehen wir sowohl bei den Produktionskosten, als auch bei den Materialkosten großes Einsparpotenzial“, sagte Geschäftsführer Holger Gritzka jüngst dem „Handelsblatt“. 2028 will er mit Terra E in Deutschland ein Produktionsvolumen von 34 Gigawattstunden erreicht haben.

Möglich soll das durch das sogenannte Foundry-Modell werden, das aus der Chipbranche bekannt ist. Verschiedene Kunden können sich dadurch Produktionskapazitäten kaufen. Damit erhalten auch kleinere Unternehmen ohne Geld für eine eigene Fertigung die Chance, Batteriezellen nach Wunsch zu bauen.

Welche Folgen die Abhängigkeit von wenigen Herstellern haben kann, zeigt sich schon jetzt. Denn auch Bohrmaschinen, Rasenmäher und Staubsauger brauchen Batteriezellen – und die sind immer schwieriger zu bekommen. „Wer jetzt feststellt, dass die Situation eng ist, ist etwas spät dran“, sagt Bertram Kandziora, Vorstandschef von Stihl. Der Garten- und Forstgerätehersteller, der mittlerweile gut jedes zehnte Gerät als Akkuvariante verkauft, habe sich rechtzeitig mit strategischen Verträgen abgesichert. Die wachsende Konkurrenz merke man trotzdem.



Stefan Lakeband ist Wirtschaftsredakteur des WESER-KURIER. Bei seiner ersten Fahrt im E-Auto überraschte ihn die Beschleunigung.