

ELEKTROMOBILITÄT

Erste deutsche Batteriezellenfabrik könnte nach NRW kommen

von: Martin-W. Buchenau • Stefan Menzel • Kathrin Witsch • Klaus Stratmann

Datum: 03.02.2019 08:00 Uhr

Pläne für die erste deutsche Zellfabrik nehmen Gestalt an und ein Standort ist auch schon in Sicht: Nordrhein-Westfalen. VW und Ford bestätigten, dass es Gespräche über eine mögliche Kooperation gebe.

Stuttgart, Düsseldorf, Berlin. Wenn Deutschland in den Batteriezellenmarkt einsteigen will, muss das jetzt passieren, warnen Experten immer drängender. Ankündigungen gab es in den vergangenen Monaten einige, jetzt nehmen bislang vage Pläne konkrete Gestalt an: Nordrhein-Westfalen könnte Heimat der ersten deutschen Zellfabrik werden.

Angetrieben von dem Aachener Professor und Erfinder Günther Schuh, haben sich dafür vier Unternehmen zusammengetan. Dazu gehören bislang die von Schuh gegründete Deutsche-Post - Tochter Streetscooter, das vor kurzem ebenfalls von dem Wirtschaftsingenieur ins Leben gerufene E-Auto-Unternehmen Ego, der Batteriehersteller BMZ-Group und das Start-up TerraE, das seit vergangenen Jahr zur BMZ-Gruppe gehört.

„Wir haben jetzt alle Fäden für eine Zellfertigung in Nordrhein-Westfalen zusammen“, sagt Schuh im Gespräch mit dem Handelsblatt. Mehrere Standorte seien dort in der Auswahl. So führe man unter anderem Gespräche mit dem Autohersteller Ford, dort könnte die Zellfabrik beispielsweise auf dem Werksgelände in Köln-Niehl entstehen. „Köln als Standort wäre insofern ideal, als die benötigte Infrastruktur schon da ist und man die Fertigung natürlich auch gegebenenfalls erweitern kann“, erklärt Schuh. Auch Flächen ehemaliger Braunkohle-Tagebauten wären aber denkbar.

Die NRW-Regierung um Ministerpräsident Armin Laschet (CDU) und Wirtschaftsminister Andreas Pinkwart (FDP) bemüht sich schon seit mehreren Monaten um die Ansiedlung einer Batteriezellenproduktion im eigenen Bundesland. Sie sehen darin vor allem Chancen für die Zukunft des Rheinischen Braunkohlereviere, wo der Tagebau in den kommenden Jahren rasant an Bedeutung verlieren wird. FDP-Politiker Pinkwart nannte die Stadt Euskirchen in diesem Zusammenhang bereits im Dezember als potenziellen Standort. In NRW-Regierungskreisen heißt es, das Thema habe hohe Priorität, es gebe aber noch keine konkreten Ergebnisse.

Aktuelle Club-Events



DONNERSTAG, 07.02.19, 18:30

Hamburg: Club-Gespräch mit Angela Titzrath

MEHR ANZEIGEN

Die von der Bundesregierung eingesetzte Kohlekommission, die kürzlich ihren Abschlussbericht vorgelegt hatte, empfiehlt, das Rheinische Revier zu einer Energieregion der Zukunft zu entwickeln. In dem 200 Seiten umfassenden Anhang zum Abschlussbericht der Kommission, in dem die von einem Kohleausstieg betroffenen Länder Projektvorschläge für den Strukturwandel machen, ist der Punkt „Ansielung einer Batteriezellproduktion“ im Rheinischen Revier enthalten.



ENERGIZER DES JAHRES

„Die Kanzlerin hat gesagt 'Weiter so' und das hat uns gereicht“

Auch die Bundesregierung treibt das Thema Batteriezellenfertigung voran. Nach Überzeugung von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) ist es unerlässlich, dass in Deutschland möglichst mehrere Fertigungsstätten für Batteriezellen entstehen. Altmaier hat potenziellen Investoren Fördermittel in Höhe von insgesamt einer Milliarde Euro in Aussicht gestellt.

Aus dem Bundeswirtschaftsministerium hatte es zuletzt geheißen, nach anfänglichem Zögern sei das Interesse der deutschen Wirtschaft inzwischen groß. Es sei mittlerweile wahrscheinlich, dass am Ende sogar zwei oder mehr Konsortien bereit stünden, in die Produktion

einzusteigen. Noch im ersten Quartal 2019 will Altmaier die Konsortien benennen können. Als möglicher Standort wurde neben der Lausitz in Ostdeutschland auch immer wieder das Rheinische Revier genannt. Allerdings gibt es noch keine Festlegung.

Auch Schuh sagte, eine endgültige Entscheidung sei noch nicht gefallen. Allzulange dürfe es jedoch nicht dauern, schließlich brauche Deutschland möglichst schnell eine eigene Zellfertigung.



UBITRICITY

Wenn der Strom fürs E-Auto aus der Laterne kommt

Noch dominieren südkoreanische Firmen wie LG Chem und Samsung und der chinesische Konzern CATL den Markt für Batteriezellen für Elektroautos. Immer wieder warnen Experten deswegen, Deutschlands Auto- und Zuliefererindustrie verpasse den Anschluss an einen der wichtigsten Zukunftsmärkte.

ANZEIGE

DAS REVIVAL

Was macht Wertpapiere (wieder) so attraktiv?



Eine wichtige Prämisse für den langfristigen Vermögensaufbau ist die Annahme, dass sich das Geld mit den Jahren auch vermehrt. In Zeiten der Nullzinsphase halten deshalb viele Anleger-in-spe am Kapitalmarkt nach attraktiven Alternativen Ausschau. **Mehr...**

Ohne Fördergelder geht es nicht

Doch um den Anschluss zu halten, müssten die Unternehmen große Risiken eingehen und noch wichtiger, enorme Investitionssummen aufbringen. Die Politik will für Entlastung sorgen und lockt mit Subventionen – und siehe da: Die ersten deutschen Konzerne trauen sich nun an eine eigene Batteriezellenproduktion für E-Autos.

Martin Winter, Leiter des Batterieforschungszentrums an der Universität in Münster sieht zwar, dass sich etwas tut, so viel wie jetzt sei noch nie in Bewegung gewesen. „Man sucht intensiv nach Möglichkeiten, aber vieles ist im Moment noch nicht klar“, sagte Winter dem Handelsblatt. Was die Ambitionen für eine Zellfabrik in NRW angeht, sei er vorsichtig optimistisch, „aber es ist noch nicht gesetzt“

STREETSCOOTER-ERFINDER SCHUH IM INTERVIEW

„Die Batterie wird morgen nicht billiger – das geht physikalisch nicht“

Denn auch das rheinische Konsortium hofft auf die Fördergelder von Land, Bund und Europäischer Union. Ohne die geht es nicht. 250 Millionen Euro brauchen sie um die Produktion aufzubauen, die im ersten Schritt zunächst mit einem Volumen von einem Gigawatt (GW) starten soll.

In drei Schritten soll das Produktionsvolumen dann über mehrere Jahre auf acht GW gesteigert werden – mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,2 Milliarden

Euro. Ein größerer Betrag kommt von der BMZ, etwa 30 Prozent erhofft man über Fördergelder reinzubekommen.

Das nötige Know-How soll ebenfalls von BMZ kommen. Der Batteriehersteller mit Sitz im unterfränkischen Karlstein arbeitet schon seit Jahren mit Größen wie Samsung SDI und LG Chem zusammen. Gründer und Chef Sven Bauer sieht sich für die Aufgabe entsprechend vorbereitet: „Wir sind sehr erfahren in diesem Bereich und einer der größten Abnehmer für Zellen in Europa. Auch der Umgang mit Rohmaterialien und Produktionsprozesse sind für uns Alltagsgeschäft“, sagt er im Gespräch mit dem Handelsblatt.

Erst im Dezember hatte das Unternehmen erneut langjährige Lieferverträge mit dem koreanischen Hersteller SDI über Batteriezellen in Höhe von knapp einer Milliarde Dollar abgeschlossen. Die Zusammenarbeit mit der Konkurrenz sieht Bauer durch das Vorhaben in Deutschland nicht gefährdet. Natürlich habe es einen Aufschrei gegeben, aber man habe mit allen Beteiligten geredet. „Wir werden immer noch den Großteil unserer Zellen bei unseren Partnern in Asien beziehen, aber wir brauchen eine Absicherung in Europa“, sagt er.

Batteriebauer sind unter Zeitdruck

Weltweit steigt die Nachfrage nach Elektroautos und damit nach Batteriezellen rasant. Allein 2017 wurden Zellen mit einer Kapazität von 30 Gigawattstunden (GWh) verbaut, so viel wie in den fünf Jahren davor zusammen.

TESLA IN NORWEGEN

Ausgerechnet im Ölstaat Norwegen sind Stromautos Mainstream

So gut wie alle Autohersteller haben für das nächste und übernächste Jahr neue Modelle mit E-Antrieb angekündigt. Nach teilweise langem Zögern wollen VW, Daimler, BMW und Co. ab 2020 jeweils mehrere Hunderttausend E-Autos pro Jahr bauen. Stromer sind auf dem Weg in den Massenmarkt.

ANZEIGE



RATGEBER

So macht die eigene Finanzplanung Spaß

Die eigenen Finanzen zu planen und Geld zu sparen, kann mit ein paar Regeln richtig Spaß machen. Die Experten von Fidelity geben Ihnen fünf wertvolle Tipps an die Hand, wie Ihre Finanzplanung in diesem Jahr gelingt. **Mehr...**

In einer aktuellen Studie warnt das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, Deutschland beziehungsweise Europa blieben nur noch knapp sechs Jahre, um eine konkurrenzfähige Batteriezellenfertigung aufzubauen. Die Experten gehen davon aus, dass die E-Mobilität bis 2025 den Übergang vom Nischen- zum internationalen Massenmarkt vollziehen wird. Dabei rechnen sie mit zehn bis 30 Millionen Elektrofahrzeugen auf den Straßen. 2030 sollen es dann schon 30 bis 80 Millionen E-Autos sein.

Den Zeitdruck spürt auch Ego-Chef Schuh. „Wir haben es alle eilig, also wenn es nach mir ginge, würden wir mit dem Bau noch dieses Jahr anfangen. Aber das hängt jetzt an der Politik, ob die uns das auch zutrauen.“ Außerdem sei man natürlich auch mit möglichen weiteren Partnern im Gespräch.

„Ja, es gibt Gespräche mit Günther Schuh“, sagte ein VW -Sprecher auf Anfrage. Diese befänden sich allerdings im Anfangsstadium. Nach heutigem Stand sei nicht geklärt, ob sich Volkswagen beteiligen würde. Der Wolfsburger Autobauer denkt, ähnlich wie BMW mit CATL, über eine Kooperation mit dem koreanischen Batteriehersteller SK Innovation für den Bau einer Zellfabrik in Europa nach.

Auch Ford bestätigte, dass man in Gespräche eingebunden sei, im Moment stehe die Restrukturierung des Konzerns aber eindeutig im Vordergrund. Der US-Konzern hatte nach fast 400 Millionen Dollar Verlust im vergangenen Jahr ein Sanierungsprogramm für seine Europa-Tochter aufgelegt.

Aus Industriekreisen ist zu vernehmen, dass es auch Gespräche mit verschiedenen Zulieferern gibt. Auch der Technologiekonzern Bosch soll mit von der Partie sein. Allerdings nicht als Produzent von Batteriezellen, sondern als Lieferant für Fertigungstechnik. Das Stuttgarter Unternehmen hatte den Einstieg in das Zellgeschäft Anfang vergangenen Jahres ausgeschlossen – zu hoch wären die notwendigen Milliardeninvestitionen gewesen um selbst auf dem Weltmarkt mitspielen zu können.

Als Konkurrent zu SDI, CATL und Co. sieht sich das rheinische Konsortium erstmal nicht. „Wir, also BMZ, Streetscooter und Ego sorgen mit unserem Eigenbedarf dafür, dass die Fabrik gleich zu Anfang ausgelastet ist“, erklärt Bauer. Es sei wichtig, dass die Produktion rund um die Uhr laufe, damit sie auch wirtschaftlich sei. Aber natürlich führe man auch Gespräche mit potenziellen weiteren Kunden.

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.