
Kommentar: Nur wer wagt, kann auch gewinnen

Von Hans-Robert Richarz

Wenn tatsächlich wahr wird, dass Mitte des kommenden Jahrzehnts der Bedarf nach Elektroautos so richtig in Fahrt kommt, wird es eng mit der reibungslosen Deckung des Batteriebedarfs. Schätzungen gehen davon aus, dass der Markt für Energiespeicher auf eine Größenordnung von 250 Milliarden Euro wachsen könnte und eine Produktionskapazität von 100 Gigawattstunden aufgebaut werden müsste. „Dafür brauchen wir mehr als zehn Gigafactories in Europa“, glaubt EU-Energiekommissar Sefcovic und verweist auf die gleichnamige Batteriefabrik von Panasonic und dem Tesla-Gründer Elon Musk in der Wüste von Nevada.

Doch woher nehmen? Bis jetzt versorgen sich die Automobilproduzenten auf dem Weltmarkt mit Batteriezellen für ihre E-Fahrzeuge – zumeist im Fernen Osten bei den Platzhirschen auf diesem Sektor LG, Panasonic oder Samsung. Damit geraten sie nicht nur in eine ungute Abhängigkeit, sie drohen auch ins Hintertreffen zu geraten. So gab jetzt der Wirtschaftsstaatssekretär Matthias Machnig im Nachrichtensender ntv zu bedenken: „Selbst führende Hersteller wie Mercedes können nicht sicher sein, auf Dauer stets Zugriff auf die neueste Technologie zu haben.“

Aber mit einer eigenen Produktion von Batterien tun sich Autobauer wie Zulieferer zurzeit noch etwas schwer, weil sie erhebliche Investitionen erfordert. Volkmar Denner, Chef von Bosch in Stuttgart, schätzt, dass bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts mindestens 20 Milliarden Euro für neue Batteriefabriken erforderlich wären, um den Akku-Bedarf in Europa wenigstens zu einem Fünftel zu decken. Und außerdem sei ja die Zukunft der E-Autos noch längst nicht in trockenen Tüchern.

Immerhin scheint jetzt etwas Bewegung in die Sache zu kommen. Volkswagen richtet in Salzgitter eine Pilotfabrik für die Produktion von Batteriezellen ein und will in Norwegen zusammen mit Northvolt, einem von zwei ehemaligen Tesla-Managern gegründeten Unternehmen, eine solche Fabrik bauen. Ab 2020 sollen dort zunächst Batterien mit einem Produktionsvolumen in Höhe von acht Gigawattstunden (GWh) pro Jahr produziert werden. Bis 2023 soll die hergestellte Batteriekapazität auf 32 GWh wachsen. Währenddessen baut Daimler mit seiner Tochtergesellschaft Accumotive im sächsischen Kamenz mit einer Investition von rund 500 Millionen Euro bereits die zweite Fabrik für Lithiumionen Batterien. Insgesamt will sich Daimler seinen Batterie-Produktionsverbund rund eine Milliarde Euro kosten lassen.

Wie lange jedoch solche Batterien, deren Rohstoffe wie zum Beispiel Kobalt unter schlimmsten Begleiterscheinungen in Afrika gefördert werden, das Feld beherrschen, steht dahin. Experten glauben, dass spätestens 2025 Festkörperzellen an ihre Stelle treten. Sie lassen sich schneller laden und erhöhen die Reichweite der E-Autos. Es ist sinnvoll, sich schon jetzt für die Entwicklung der nächsten Generation von leistungsstarken Batterien den Kopf zu zerbrechen.

Wer jetzt wagt und genügend Hirn und Geld in Batteriefertigung und -forschung steckt, gewinnt. Nicht zuletzt deshalb, weil er einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz auf dem erbittert umkämpften Automarkt erringt. (ampnet/hrr)

*

P.S. von einem alten Batterie-Mann:

Vor ziemlich genau 20 Jahren hielten deutsche Unternehmen wie die Varta die Technologien in der Hand. Sie waren bei Wasserstoff ganz vorn und ebenso bei Antriebsbatterien für Automobile. Stichworte: Nickel-Metallhydrid und Lithiumionen. Doch die deutschen Autohersteller waren so froh, dass der Zwang aus den USA, Elektroautos zu bauen, an der Industrie vorbeiging. Da wollten sie mit der Elektrotraktion nichts mehr zu tun haben. Stattdessen sorgte der Preisdruck auf das Produkt Starterbatterie dafür, dass die Batterieforschung in Deutschland auf fast null zurückgefahren wurde. Niemand war damals bereit, an das Elektroauto zu glauben. Und das Batteriewissen um eine strategische Technologie wanderte in den Fernen Osten. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net