



Blackstone Resources

Medienart: Korrespondentenartikel
Auflage: 1

Seite: 0
Fläche: 81'557 mm²

Auftrag: 3009745
Themen-Nr.: 283.016

Referenz: 80312387
Ausschnitt Seite: 1/4



ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG

Suchbegriff 1. Blackstone Resources AG

Verlag Finanzen Verlag GmbH, URL: www.finanzenverlag.de
Redaktion Euro am Sonntag Redaktion, Tel.: 089 272 64 0,

Ausgabe 01.04.2021 • Nr. 13/2021

Seite 18-19
Rubrik Wirtschaft

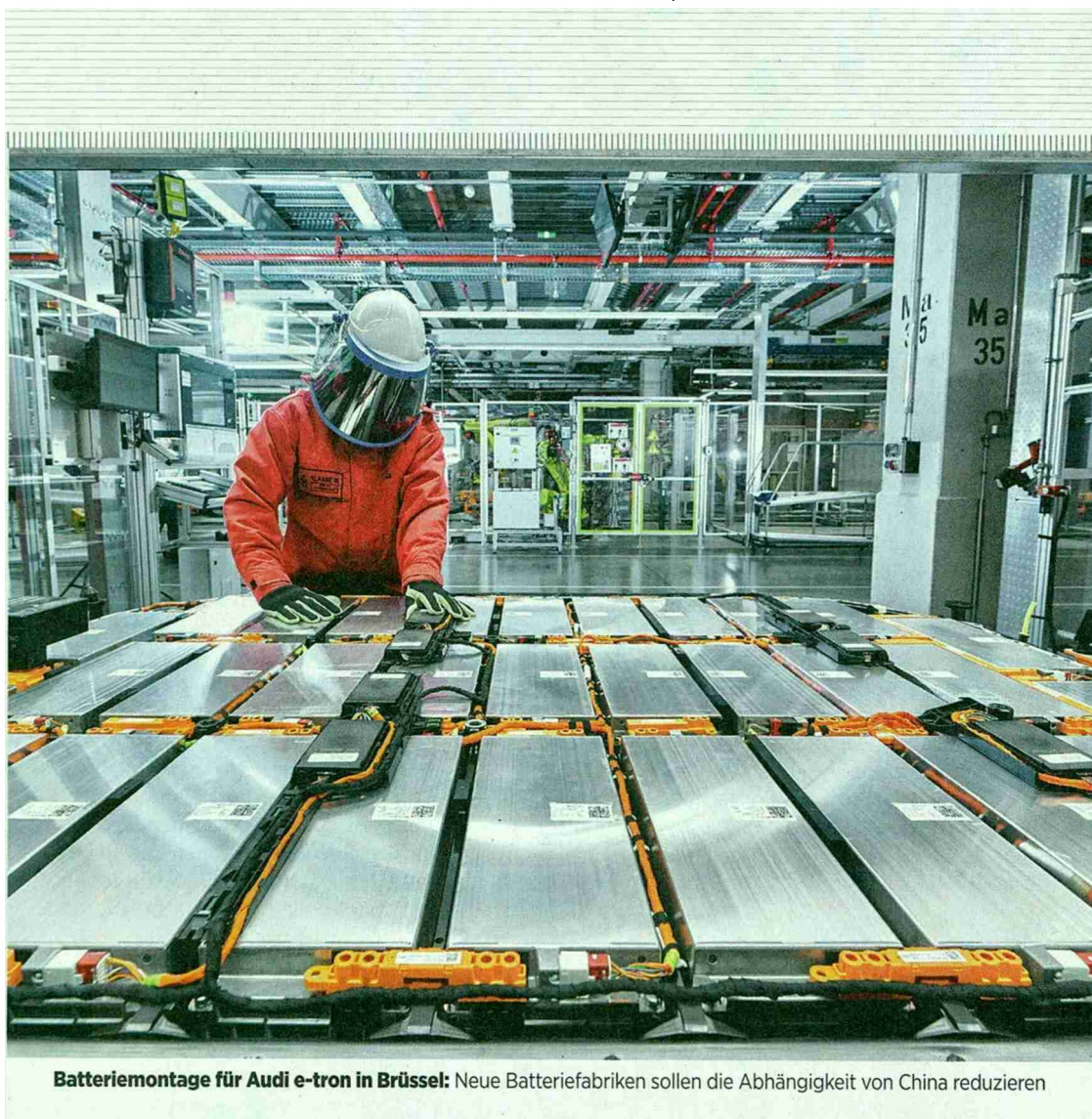
Medientyp Special Interest
Erscheinungsweise wöchentlich
Branche Wirtschaft und Finanzen allgemein
Bundesland Überregional

Publikation	verkauft	verbreitet	gedruckt	Reichweite Mio	Medien-Nr.
Euro am Sonntag	26.443	26.989	40.702	0,16	3932

© Copyright des Artikels liegt beim Verlag



Frische Ladung



Batteriemontage für Audi e-tron in Brüssel: Neue Batteriefabriken sollen die Abhängigkeit von China reduzieren

E-Mobilität» In Europa werden zahlreiche neue Fabriken für Autobatterien gebaut. Wie Anleger von neuen Technologien und dem Recycling der Stromspeicher profitieren können



VON OLIVER RISTAU

Deutschlands Autobauer holen rasant auf - in einem bereits verloren geglaubten Rennen: Fehlte etwa VW noch vor ein paar Jahren jeder Plan für die Elektromobilität, attackieren die Wolfsburger mittlerweile die Poleposition von E-Auto-Primus Tesla. 2020 schoben sich die Konzernmarken bei den weltweiten Neuzulassungen zusammen an der chinesische SAIC vorbei auf Rang 2.

Der Autokonzern will nicht nur den Absatz der elektrischen VW-Modelle im laufenden Jahr verdoppeln. Er investiert auch Milliarden in die Zukunft der Elektromobilität. So plant VW den Bau von sechs Batteriefabriken in Europa. Diese sollen bis 2030 Autobatterien für rund vier Millionen voll elektrischer Fahrzeuge pro Jahr produzieren.

Zu wenig Produktionskapazität

Die Batterieoffensive ist notwendig, denn für den erwarteten Boom der Elektromobilität gibt es noch zu wenig Fertigungen. Nach EU-Angaben könnten alle Fabriken weltweit derzeit Batterien mit rund 200 Millionen Kilowattstunden (kWh) Speicherleistung produzieren. Doch das Gros davon steht in China – und die Hersteller lassen sich ihre Vormachtstellung bezahlen. Zwar sind die Kosten für Lithium-Batteriezellen in den vergangenen 20 Jahren um 90 Prozent gesunken. Zugleich können sie heute fünfmal mehr Energie speichern als damals. Dennoch ist das aktuelle Niveau von etwa 100 Euro je kWh

100

Euro je Kilowattstunde müssen aktuell für Autobatterien in etwa bezahlt werden.

Kapazität üppig. Damit kostet die Standardbatterie im Tesla 3 rund 5000 Euro.

Um die Kosten weiter zu senken, setzt die Branche auf Innovation. VW will etwa, ähnlich wie Tesla in seiner geplanten Gigafactory bei Berlin, die Batteriezellen standardisieren. Dabei kommen neue Prozessschritte zum Einsatz. Zu Lithium als zentralem Rohstoff sieht Batterieforscher Markus Hölzle, Leiter des Stuttgarter Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung (ZSW), jedoch keine Alternative. „Mit Blick auf seine elektrochemischen Eigenschaften gibt es für Batterien kein besseres Element als Lithium“, sagt er. Es gebe zwar Neuentwicklungen wie Natriumchlorid-Batterien, von denen erste Prototypen vorlägen. Doch diese speicherten deutlich weniger Energie und seien eher etwas für den stationären Einsatz. Weitere Konzepte aus Magnesium und Kalzium seien „noch sehr weit weg“.

Auch die derzeit vielversprechendste Batterie-Neuentwicklung wird weiterhin auf Lithium setzen: In Feststoffbatterien ersetzt eine feste Keramik den flüssigen Elektrolyt. Außerdem wird Graphit entbehrlich und stattdessen ein dünner Film aus Lithiummetall verbaut. Solche Batterien können 20 bis 30 Prozent mehr Energie speichern. Das bedeutet für Autos: weniger Gewicht und mehr Reichweite. Außerdem sind Festbatterien im Vergleich zu flüssigem Elektrolyt weniger feuergefährlich. VW investiert bereits in die Alternative und hat mit dem US-Unternehmen Quantumscape ein Joint Venture geschlossen. Quantumscape soll Festkörperbatterien für künftige VW-Modelle liefern. Die entscheidende Frage dürfte am Ende aber sein, ob die neue Batterietechnologie wettbewerbsfähig wird.

Eigener Zugriff auf Rohstoffe

Denn die Massenproduktion von klassischen Lithium-Ionen-Batterien schreitet zügig voran. In Deutschland gibt es aktuell ein knappes Dutzend geplanter oder bereits arbeitender Fabriken. Neben Branchengrößen wie Tesla, VW und

der chinesischen CATL tummeln sich hier auch Newcomer wie die Schweizer Blackstone Resources. Sie plant, im sächsischen Döbeln ab diesem Sommer Lithium-Batterien mittels 3D-Druck herzustellen. Durch das Drucken der einzelnen Metalle verbessere sich die Materialeffizienz und dadurch die Energiedichte der Batterien um 20 Prozent, verspricht das an der Schweizer Börse notierte Unternehmen. Es strebt an, die Energiespeicher künftig für unter 80 Euro je Kilowattstunde anzubieten. Schon dieses Jahr soll es mit einer Produktion von 500 000 kWh losgehen.

Die Schweizer arbeiten außerdem an Festkörperbatterien. Anders als die meisten Batterieproduzenten hat Blackstone Zugriff auf eigene Rohstoffe. Das Unternehmen ist an Minen für zentrale Batteriemetalle wie Kobalt, Lithium, Mangan und Nickel beteiligt.

Das Beispiel könnte Schule machen. Auch Elon Musk hat kürzlich für Tesla die Beteiligung an eigenen Rohstoffstätten ins Spiel gebracht. Denn der Bedarf ist enorm und soll allein die Nachfrage nach Nickel in den kommenden 20 Jahren um den Faktor 30 steigen lassen. Dazu kommen humanitäre und Umweltprobleme wie beim kongolesischen Kobalt.

Wichtigster Stoff bleibt aber Lithium. Derzeit werden gut 90 000 Tonnen in Bergwerken gefördert. Weltweit sei prinzipiell ausreichend Rohstoff vorhanden, um eine Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs zu gewährleisten, sagt Wissenschaftler Hölzle. „Aber mittelfristig muss die Welt Recyclingkapazitäten aufbauen.“ Noch ist die Wiederverwertung kaum wirtschaftlich, das bisherige Aufkommen an dem Batterierohstoff gering. Aktuell werden deshalb laut ZSW nur rund 50 Prozent des Lithiums weltweit recycelt. 80 Prozent sind es bei Nickel. Um das zu ändern, baut der belgische Recyclingspezialist Umicore derzeit eine der größten Anlagen auf. Und auch Volkswagen ist in diesem Geschäft mit von der Partie: In Salzgitter hat das Unternehmen im Januar eine Pilotanlage zum Recycling von Lithium-




Medienart: Korrespondentenartikel
Auflage: 1

Seite: 0
Fläche: 81'557 mm²

Auftrag: 3009745
Themen-Nr.: 283.016

Referenz: 80312387
Ausschnitt Seite: 4/4

Autoakkus in Betrieb genommen.

Ein Investment in Einzeltitel ist gerade bei den Entwicklern neuer Technologien mit hohen Risiken verbunden. Wer lieber breiter gestreut auf den Sektor setzen und dabei Gebühren sparen will, kann stattdessen den L&G Battery Value Chain ETF (ISIN: IE 00BF0M2Z96) dem Depot beimischen. 

20

Prozent mehr Energiedichte verspricht die Batterieherstellung mittels 3D-Druck.

Wachstumsbranche Bei der erwarteten Zunahme an E-Autos in Europa muss auch die Batterieproduktion steigen

Zugelassene E-Autos



Verkaufte Lithium-Ionen-Batterien



Europäischer Anteil an der Batterieherstellung



Quelle: Europäische Kommission