

Deutschlands Autobauer verschlafen die Revolution

2025 dürften zwei von drei Autos mit Akku fahren. Das Autoland Deutschland ist schlecht vorbereitet. Von Susanne Ziegert, Berlin

Der Chef der Renault-Nissan-Gruppe, Carlos Ghosn, will nicht weniger als «die Welt verändern». Zwei futuristische Vehikel hat er der Fachwelt auf der Pariser Automesse zu zeigen: einen schnittigen Sportwagen und einen runden Kleinwagen für die Stadt. Beides sind Elektroautos, die sich an der Steckdose aufladen lassen, keine Schadstoffe ausstossen und sich praktisch lautlos bewegen. Doch in diesem Jahr sind auf der Messe längst nicht mehr nur futuristische Entwürfe zu sehen, sondern auch die ersten alltags-tauglichen E-Modelle, die demnächst in die Auslieferung gehen. Während an den deutschen Ständen die klassischen PS-starken Neuheiten dominieren, haben vor allem die französischen und japanischen Hersteller das Elektrozeitalter eröffnet.

Verfehlte Förderpolitik

Noch sind die meisten E-Modelle kostspielige Anschaffungen, deren Preis um bis zu 30% über dem von Autos mit Verbrennungsmotor liegt. Das liegt vor allem an den Batterien, für die allein 40% der Entwicklungskosten aufgewendet werden. Die durchschnittlichen Kosten für einen Batterieblock liegen nach einer Berechnung des CAR Center Automotive Research bei 17 500 €. Das Speichermedium ist nach Einschätzung von CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer in Zukunft der entscheidende Erfolgsfaktor für die Automobilindustrie.

Noch ist der Anteil der Stromer am Automobilmarkt gering. Doch im Jahr 2025 dürften bereits zwei Drittel aller Autos mit einem Akku unterwegs sein,

die meisten als Hybride mit zwei Motoren, aber auch 5% reine Elektroautos. Die Batterien sind damit einer der wichtigsten Zukunftsmärkte.

Doch ausgerechnet am Autoland Deutschland könnte diese Entwicklung vorbeilaufen. Zu lange haben die deutschen Hersteller Hybridfahrzeuge und Elektroantrieb als reinen Marketinggag betrachtet und spät mit eigenen Entwicklungen nachgelegt. Zudem bremst eine verfehlte Förderpolitik den Ausbau grosser Produktionsstandorte für die wichtigen Batterien, derzeit sind gleich mehrere Projekte im Bau – allerdings nicht in Deutschland. «Dabei geht es um eine kapitalintensive Produktion, die ideal für den Hochlohnstandort Deutschland geeignet wäre», urteilt Dudenhöffer. Er schätzt, dass der Industriezweig 100 000 Arbeitsplätze schaffen könnte.

Das Problem sei nicht das fehlende Geld, sondern die ineffektive Ausschüttung der Mittel nach dem Giesskannenprinzip. So habe die Bundesregierung zwar ein Förderprogramm für Elektromobilität aufgelegt, die 115 Mio. € fliessen jedoch in 190 Einzelprojekte in acht Modellregionen. Dort wird das Geld auch für die Entwicklung von Elektrofahrzeugen oder Ladestationen an einer Buslinie verkleckert. Wichtiger wäre es nach Ansicht des Experten, die Ansiedlung von Produktionsstandorten zu fördern. So eröffnete US-Präsident Barack Obama im Juli persönlich ein neues Batteriewerk koreanischer Investoren in Michigan, das zudem eine Förderung erhält. Insgesamt stellt die amerikanische Regierung 2,4 Mrd. \$ für Fabriken bereit.

China setzt sogar die fünffache Summe ein, um die Elektromobilität zu fördern. Auch in Frankreich wird die Akku-Produktion bei Paris von Renault mit Steuergeldern auf den Weg gebracht, zudem erhalten Käufer von E-Fahrzeugen in Frankreich eine Prämie von jeweils 5000 €.

Irrweg Abwrackprämie

Deutschland entschied sich stattdessen für die 5 Mrd. € teure Abwrackprämie, mit der gewöhnliche Verbrennungsmotoren bezuschusst wurden. «Eine rückwärtsgewandte Politik», befindet Dudenhöffer. Die Steuermilliarden hätten eher als zinsgünstige Kredite für Batterieproduktionen ausgegeben werden sollen. Die Fabriken haben hohe Anlaufkosten und schreiben erst nach mehreren Jahren Gewinne.

Der Wettbewerb der Standorte in den Industrieländern ist im Gang, auch Japan, Korea und England haben mit niedrigverzinsten Darlehen und Kostenvorteilen Investoren angelockt. Deutschland könnte deshalb bei der Elektromobilität ins Hintertreffen geraten. Als einziger deutscher Hersteller hat Daimler in ein Batteriewerk im sächsischen Kamenz investiert, das ab dem Jahr 2011 Akkus für Mercedes liefern soll.

2015 werden weltweit etwa Batterien für 2,5 Mio. Autos gebaut, in Deutschland lediglich 30 000. Die Autoindustrie in Deutschland könnte damit einen Dämpfer bekommen. Heute liefert sie noch ein Fünftel aller Autos auf den Weltmärkten. Doch auf das Stromzeitalter ist der Standort Deutschland schlecht vorbereitet.



Das New Yorker Finanzviertel steht vor einem Wandel.

Finanzreform zwingt US-Banken zur Umkehr

An der Wall Street bricht eine neue Ära an: Der Handel aufs eigene Risiko geht zurück, Geschäfte gehen nach Asien.

Zacharias Zacharakis, New York

Kaum drei Monate sind vergangen, seit die US-Regierung das Gesetz zur Regulierung der Finanzmärkte verabschiedet hat. Jetzt vollzieht sich an der Wall Street ein deutlicher Wandel. Die US-Finanzindustrie beugt sich der Regulierung und schlägt risikoärmere Strategien ein.

Clayton Rose, Professor für Management an der Harvard Business School, spricht von fundamentalen Veränderungen. «Vor der Krise war bei den grossen Banken das Kundengeschäft in den Hintergrund ihrer Aktivitäten gerückt», erklärt Rose. Den enormen Gewinnzuwachs habe die Finanzindustrie in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren vor allem mit Geschäften auf eigene Rechnung erzielt, nicht wie früher üblich im Auftrag ihrer Kunden. «Dies ändert sich gerade wieder, da mit der Regulierung höhere Kapitalpolster erforderlich werden, um riskante Anlagen abzusichern», sagt Rose weiter. Zudem ist mit der im Gesetz verankerten «Volcker-Regel» den Banken der Eigenhandel untersagt. Die Unternehmen suchten nun andere Möglichkeiten, Profit zu generieren.

Gemeint sind damit vor allem Finanzkonzerne wie Goldman Sachs und Morgan Stanley und die Investmentsparten von JP Morgan Chase, Bank of America und Citigroup, aber auch ausländische Institute wie UBS, Credit Suisse, HSBC und Deutsche Bank. Von den Unternehmen selbst ist zu einem Strategiewechsel wenig zu hören. Doch Analysten und Insider beobach-

ten, dass sich die Wall Street wieder stärker auf das klassische Geschäft mit Wertpapierhandel für Kunden, Makleraktivitäten, Währungshandel und Beratung bei Übernahmen konzentrierte. Aus Bankkreisen verlautete zum Beispiel, dass JP Morgan Chase seine Abteilung für den Eigenhandel ganz geschlossen habe. Citigroup und Bank of America fahren ihr Engagement bei Beteiligungsgesellschaften zurück und verlegen Personal vom Eigenhandel in andere Abteilungen. Der Finanzberater Richard Bove von Rochdale Securities hegt zudem keine Zweifel an den Gerüchten über die Abspaltung eines gewaltigen Hedge-Funds bei Goldman Sachs. «Das ist längst im Gange, auch wenn es offiziell nicht bekanntgegeben wird», sagt Bove.

Um dennoch ihre Chancen auf höhere Profite zu wahren, engagieren sich die Finanzfirmen verstärkt in Wachstumsregionen wie Indien, Brasilien, China und Russland, sagt Ce- lent-Analyst Anshuman Jaswal. In einer neuen Studie hat er die Aktivitäten im Bereich des Derivatehandels untersucht, der im vergangenen Jahr ein Volumen von 615 000 Mrd. \$ erreichte. «Vor allem Asien ist schnell aus der Krise gekommen und verzeichnet nun im Bereich Derivate wieder Zuwachs», sagte Jaswal. Einen massgeblichen Anteil daran hätten auch die US-Banken.

In den nächsten Tagen legen die grossen Institute ihre Ergebnisse für das dritte Quartal vor. Christopher Wolfe, Leiter des Bereichs US-Banking bei Fitch Ratings, hält erste Auswirkungen der Reform auf die Umsätze für nicht unwahrscheinlich. «Wir werden noch nicht den vollen Effekt sehen, aber ein Teil der Mindereinnahmen ist dennoch klar auf die neue Gesetzeslage zurückzuführen», sagte Wolfe.



Noch ein ungewohntes Bild, doch das dürfte sich ändern: Ein Tesla Elektro-Roadster an der Ladestation. (Baden, 2010)

Nissan und Renault als Pioniere

Zweites Leben für die Auto-Akkus

Die Lithium-Ionen-Batterie ist das wichtigste und teure Herzstück eines Elektroautos. Sie verteuert das Öko-Fahrzeug erheblich im Vergleich zum konventionellen Wagen. Dabei haben die Energiespeicher nur eine begrenzte Lebensdauer als Fahrzeug-Batterie. Um die Entwicklungskosten zu senken, sollen die Batterien künftig auf einem Secondhand-Markt weiterverkauft oder verleast werden. Nach ihrer Nutzung im Auto sind sie noch jahrelang als Stromspeicher verwendbar.

Im Auto sind sie nach Aussagen von Experten nur zwischen fünf und zehn Jahre leistungsfähig. Dann haben sie rund 1500 Ladezyklen durchlaufen und verfügen nur noch über rund 80%

ihrer ursprünglichen Speicherkapazität. Für die Fortbewegung ist das zwar zu wenig, doch in vielen anderen Bereichen ausreichend.

So erforscht ABB in Kooperation mit General Motors den künftigen Einsatz der Lithium-Ionen-Akkus des Elektroautos Chevrolet Volt in intelligenten Stromnetzen, sogenannten Smart Grids. In ihrem zweiten Leben sollen diese Fahrzeugteile zum Beispiel den Strom von Windrädern oder Solarmodulen aufnehmen, für Bedarfsspitzen vorhalten und dann wieder ins Netz speisen. Sie könnten auch als Notstromaggregate Verwendung finden.

Pionier auf dem Gebiet ist der japanische Autohersteller Nissan, der

bereits ein Tochterunternehmen für die Vermarktung der Gebraucht-Batterien gegründet hat. Diese sollen an Windparks und Betreiber von Solaranlagen verkauft werden. Im Jahr 2020 soll der Verkauf nach Planung des Unternehmens bei 50 000 Einheiten liegen.

Überlegungen für einen Zweit-Einsatz gibt es auch bei der französischen Marke Renault. «Wir verlesen die Batterien nur und nehmen sie zurück», sagt Sprecherin Caroline Engelhardt. Die Exemplare der Kunden sollen dabei nach wenigen Jahren ausgetauscht werden, da sich die Technologie rasant entwickelt. Danach sollen noch einige Jahre als Stromspeicher folgen. (suz.)

ANZEIGE



Julius Bär Swiss Sustainable Companies Fund

Swiss & Global Asset Management AG

Telefon +41 58 426 60 60, funds@swissglobal-am.com, www.jbfundnet.com
The exclusive manager of Julius Baer Funds. A member of the GAM group.

Julius Bär Funds

Der beschriebene Fonds ist ein Anlagefonds schweizerischen Rechts der Art «übrige Fonds für traditionelle Anlagen». Rechts- und Kurzprospekt sowie Jahres- bzw. Halbjahresberichte beziehen Sie kostenlos bei der Fondsleitung Swiss & Global Asset Management AG, Hohlstrasse 602, Postfach, CH-8010 Zürich. Zahlstelle: Bank Julius Bär & Co. AG, Bahnhofstrasse 36, Postfach, CH-8010 Zürich. Swiss & Global Asset Management ist kein Teil der Julius Bär Gruppe.