

FARASIS ENERGY

Batteriefabrik in Bitterfeld wackelt

Daimlers Partner für Batteriezellen wollte 2022 in Sachsen-Anhalt starten. Doch nun steht das Projekt auf der Kippe. Die Fertigung in Fernost geht vor.

Franz Hubik München

Batteriezellen für Elektroautos sind ein knappes Gut. Der Autobauer Daimler bezieht die begehrte Ware daher von einer Vielzahl von Lieferanten. Mit zwei Anbietern aus China pflegt der Mercedes-Hersteller aber ein besonders inniges Bündnis, das weit über eine klassische Einkaufsbeziehung hinausgeht. Einerseits ist dies der Marktführer CATL, andererseits der vergleichsweise kleine Anbieter Farasis Energy.

Beide Partner verfolgen in Deutschland große Pläne, um den steigenden Bedarf von Großkunden wie Daimler nach Lithium-Ionen-Zellen zu bedienen. Konkret baut CATL am Erfurter Kreuz eine Gigafactory und Farasis in Bitterfeld-Wolfen. Doch beide Projekte sind in Verzug. Während CATL aktuell nur einige Monate hinter dem Zeitplan zurückliegt und Mitte 2022 mit der Fertigung in Thüringen loslegen dürfte, kämpft Farasis mit weit gravierenderen Problemen.

Der Start der Zellproduktion in Sachsen-Anhalt wird sich voraussichtlich um zweieinhalb Jahre verschieben - von April 2022 auf Oktober 2024, erfuhr das Handelsblatt aus Branchenkreisen. Dabei hätte eigentlich schon die erste Bauphase der 600 Millionen Euro schweren Ansiedlung in Bitterfeld abgeschlossen sein sollen. Doch dafür fehlen nach wie vor die formalen Genehmigungen. Hintergrund ist, dass Farasis gerade alle Kräfte bündelt, um seine bestehenden Fabriken in China störungsfrei in Gang zu bringen.

"Wir haben uns entschieden, den Hochlauf der Produktion in unserem Leitwerk in Zhenjiang zu priorisieren", bestätigt Sebastian Wolf, Regional President Europe bei Farasis, im Gespräch mit dem Handelsblatt. "In diesem Zusammenhang passen wir die Terminplanung für die Lokalisierung in Europa an." Der Batteriespezialist, an dem Daimler drei Prozent der Anteile hält, befindet sich aktuell mitten im Übergang von einer Vorserien- zu einer Serienlieferung für seine aktuelle Zellgeneration. Allerdings hadert die Firma hierbei noch mit den Tücken der Industrialisierung.

"Der Hochlauf einer Massenfertigung bindet Kapital und Managementkapazitäten. Das ist eine komplexe Optimierungsaufgabe", erklärt Wolf. Der Manager will vermeiden, dass sich sein Konzern verzettelt. Daher versuchen seine Kollegen erst einmal, den sogenannten Ramp-up in China zu stabilisieren. Im Anschluss soll dann ein funktionsfähiges Fertigungskonzept nach Europa transferiert werden.

/// Zellen für Daimler kommen zunächst aus China // .

Die Folge: Zumindest bis 2024 wird Farasis die Batteriezellen für die Elektroautos von Mercedes nicht wie geplant aus Bitterfeld, sondern aus Zhenjiang liefern. Wie es danach weitergeht, ist offen. Zwar steht die Partnerschaft mit dem Stuttgarter Dax-Konzern nicht zur Disposition und Farasis plant grundsätzlich auch noch, eine neue Zellgeneration in Bitterfeld zu fertigen.

"Gleichzeitig bewerten wir gerade verschiedene Optionen für Standorte, an denen wir Zellen in Europa produzieren können", sagt Wolf. Dieser Prozess werde noch etwa sechs Wochen dauern. Davor könne er keine finale Entscheidung bekannt geben.

Damit steht das 2019 angekündigte Vorhaben von Farasis, in Bitterfeld ein Werk für Pouch-Zellen mit einer jährlichen Kapazität von etwa zehn Gigawattstunden zu errichten, auf der Kippe. Für die Region wäre der Wegfall der Fabrik ein herber Rückschlag.

Bitterfeld-Wolfen zählt 38.000 Einwohner, liegt keine 40 Kilometer von Leipzig entfernt und galt einst als dreckigste Stadt Europas. In der DDR bestimmten hier der Kohleabbau und die Chemieindustrie das wirtschaftliche Leben. Umweltschutz zählte wenig. Das rächte sich nach dem Mauerfall. Tausende Jobs gingen verloren. Mit der Ansiedlung einer Reihe von Photovoltaikfirmen im "Solar Valley" wollte sich Bitterfeld dann zu einem Hotspot für grüne Technologien wandeln. Doch die meisten Solarkonzerne gingen schnell wieder pleite.

Farasis brachte zuletzt neue Hoffnung ins Solar Valley. Die Firma wurde 2002 in Kalifornien gegründet, verlagerte ihren industriellen Schwerpunkt aber später nach China. Derzeit beschäftigt Farasis mehr als 3500 Mitarbeiter und ist in zwei Produktionsstätten in Ganzhou und Zhenjiang mit einer installierten Zellkapazität von 21 Gigawattstunden in der Volksrepublik aktiv. Nach einem dritten Standort in Fernost wird aktuell gesucht. Das Unternehmen ist in Schanghai an der Börse notiert und

aktuell umgerechnet etwa 5,3 Milliarden Euro wert.

Farasis produziert Batteriezellen, Module und Packs, die in Elektroautos, Motorrädern, Gabelstaplern und stationären Energiespeichern zum Einsatz kommen. Der Konzern kooperiert neben Daimler auch mit dem Zulieferer Hella und dem chinesischen Autobauer Geely. In Bitterfeld-Wolfen versprach Farasis bis zu 2000 Arbeitsplätze in einem Industriegebiet nahe der Autobahn 9 zu schaffen.

Möglich ist das noch immer. Die Chinesen haben bereits einige Gebäude und fast hundert Hektar an Fläche für eine mögliche Zellfertigung erworben. Der Bauantrag und die umweltrechtliche Genehmigung sind vorbereitet, der Bebauungsplan wurde aktualisiert. Zudem sind vor Ort bereits Grundanalysen durchgeführt worden.

"Das sind Fakten, die für Bitterfeld sprechen", sagt Farasis-Manager Wolf. Allein: Eine Garantie, dass das Werk tatsächlich jemals errichtet wird, kann er derzeit nicht geben. Sicher ist nur: Farasis will in Europa zwei Entwicklungszentren und zwei Produktionsstätten hochziehen. Mittelfristig ist hier eine jährliche Zellkapazität von 16 Gigawattstunden vorgesehen.

/// Farasis wehrt sich gegen Gerüchte zu Qualitätsmängeln // .

Mit der Türkei steht ein Standort bereits fest. Ende 2022 will Farasis dort mit dem Bau von Batteriemodulen und - packs beginnen. Wichtigster Abnehmer dürfte der türkische Autobauer Togg sein. Das Projekt sei "on-track", sagt Wolf. Auf solche positive Nachrichten wartet man in Bitterfeld zwar bis dato vergeblich, aber immerhin versichert Farasis, dass dies keineswegs an mancherorts kolportierten Qualitätsmängeln liege.

"Uns sind keinerlei Qualitätsprobleme bekannt", bekundet Stefan Bergold, Head of Business Development bei Farasis in Europa. "Im Gegenteil. Die Energiedichte hält, was sie verspricht." Der Konzern sieht sein Alleinstellungsmerkmal darin, auf wenig Platz und bei geringem Gewicht sehr viel Energie speichern zu können. Konkret liegt die Energiedichte bei der aktuellen Zellgeneration von Farasis bei 285 Wattstunden pro Kilogramm.

"Das ist ein herausragender Wert in der Branche", sagt Bergold. Der Manager will diesen Wettbewerbsvorsprung weiter ausbauen und die Energiedichte bis 2030 noch mal um fast 50 Prozent steigern. Derzeit in der Entwicklung sei eine Elektrochemie, die 330 Wattstunden pro Kilogramm zur Verfügung stellen könne bei einer gleichzeitigen Schnellladefähigkeit von unter 20 Minuten. "Ich kenne keinen anderen Batteriezellhersteller, der etwas Vergleichbares bisher angekündigt hat", sagt Bergold. Der Manager will die Technik bis spätestens 2024 auf den Markt bringen.

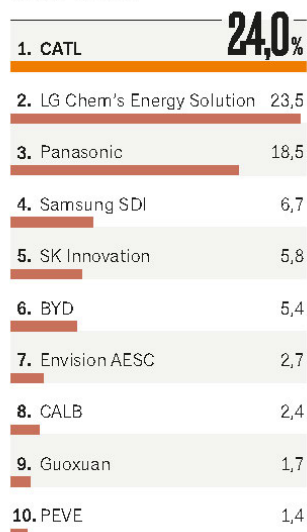
Die ersten Entwicklungsmuster für seine aktuelle Zellgeneration hat Farasis seinen Kunden bereits im Jahr 2018 zugesandt. Heute, kurz vor der Serienlieferung, erhalten die Partner jede Woche "ganze Container mit Material" zur Prüfung der Qualität. Die Reaktionen seien durchweg positiv, betont Bergold. Tatsächlich zeigen sich auch Führungskräfte bei Daimler durchaus angetan von dem Chemiemix. Nicht zuletzt dank der Zellen von Farasis werde die vollelektrische Luxuslimousine EQS eine Reichweite von 770 Kilometern schaffen, erklärte ein hochrangiger Manager.

Für die Schwaben sei Farasis gerade mit Blick auf eine diversifizierte Lieferantenstruktur strategisch wertvoll. Denn anders als bei CATL oder LG Chem, die von Volkswagen über Toyota bis hin zu Renault nahezu alle in der Branche beliefern, ist Daimler bei Farasis nicht irgendein weiterer Kunde, sondern die klare Nummer eins im Portfolio. Die Schwierigkeiten, die Farasis aktuell noch beim Hochlauf der Massenfertigung habe, seien bewältigbar. Damit dies möglichst schnell geschieht, hat Daimler laut Branchenkreisen selbst Dutzende Experten nach Zhenjiang entsandt. Sicher ist sicher.

Hubik, Franz

Zukunftsmarkt Elektromobilität

Anteil der Elektroautobatterie-
hersteller am Weltmarkt
2020 in Prozent



Quellen: Insideevs.com,
SNE Research

Handelsblatt Nr. 131 vom 12.07.2021
© Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG. Alle Rechte vorbehalten.
Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Quelle: Handelsblatt print: Nr. 131 vom 12.07.2021 Seite 020

Ressort: Unternehmen

Branche: IND-05-01 Batterien P3691
IND-05 Elektrotechnische Erzeugnisse P3600


Börsensegment: dax30
ICB3353
stoxx

Dokumentnummer: 96723D6B-BA2D-430C-8B2F-EAF0BEA06F20

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/HB_96723D6B-BA2D-430C-8B2F-EAF0BEA06F20%7CHBPM_96723D6B-BA2D-430C-8B2F

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH