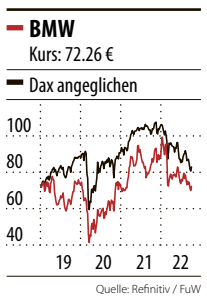
BMW kann auch Tesla

BATTERIETECHNOLOGIE Der Autohersteller bezeichnet seine neuen, selbst entwickelten Batteriezellen als «enormen Technologiesprung».

CHRISTIAN BRAUN



Quelle: Refinitiv / FuW

Wenn Tesla einen Battery Day abhält, schaut die ganze Welt hin. Berichtet dagegen ein traditioneller Hersteller wie BMW von einem wichtigen Schritt in der eigenen Batterieentwicklung – und zieht Porsche mit dem Börsengang gleichzeitig alle Aufmerksamkeit auf sich –, dann ist allenfalls ein «War da was?» zu vernehmen.

Ja, da war was. In der Entwicklung von Akkus für Elektroautos tut sich generell sehr viel, gerade auch in der Forschung einzelner Automobilkonzerne – deren Ergebnis dann von den grossen Batterieherstellern im Auftrag gefertigt wird. Weil die Hochvoltspeicher künftig neben der Software ein wichtiger Werttreiber des Automobils sein werden, wollen etliche Hersteller das Thema nicht aus der Hand geben. Die Fortschritte sind gross.

Die neuen Rundzellen (rechts) der BMW Group bieten gegenüber den Zellen der Vorgängergeneration zahlreiche Vorteile.

BILD: ZVG BMW

Ab 2025 im Einsatz

Einen Technologiesprung bei Energiedichte, Ladegeschwindigkeit und Reichweite, eine signifikante Kostenreduktion und eine CO2-reduzierte Produktion: Das hat BMW jüngst mit Blick auf die für 2025 angekündigte neue Generation von Batteriezellen in Aussicht gestellt. Nicht einmal an der Börse gab es eine Reaktion darauf.

BMW zählt zu den Elektropionieren. Schon 2013 kam der konsequent ökologisch gedachte i3 auf den Markt, nur ein Jahr nach dem Tesla Model S. Die frühe Lancierung, das futuristische Design, eine teure Fertigung und der hohe Preis setzten dem Absatz aber Grenzen. In der Folge änderte BMW die Elektrostrategie – und geriet temporär etwas in Rückstand.

Der nächste grosse Schritt wird 2025 die «Neue Klasse» sein, eine neue, rein elektrische Fahrzeugarchitektur mit der neuen Akkugeneration. BMW will schon vor 2030 die Hälfte des globalen Absatzes mit reinen E-Automobilen bestreiten. Die Neue Klasse soll dazu einen «signifikanten Beitrag» leisten. Der Name spielt auf die Neue Klasse der Sechzigerjahre an. Diese Fahrzeuge waren prägend für die weitere Entwicklung des Unternehmens und legten den Grundstein für seinen Erfolg.

Das Zellformat ist nun zylinderförmig– und mit 46 Millimetern Durchmesser grösser als das von Tesla. BMW selbst spricht von einem «enormen Technologiesprung». Die Energiedichte (Speicherkapazität pro Volumen) nimmt über 20% zu. Die Ladegeschwindigkeit steigt dank 800-Volt-Technik bis zu 30%. Die Reichweite erhöht sich im selben Masse; alternativ lässt sich die Batteriegrösse für eine unveränderte Reichweite reduzieren.

Zudem sollen die CO2-Emissionen der Zellproduktion um bis zu 60% abnehmen. Denn mit den Herstellungspartnern wurde vereinbart, dass für die Rohstoffe Lithium, Kobalt und Nickel ein gewisser Anteil Sekundärmaterial eingesetzt und in der Fertigung Grünstrom genutzt wird. Der Kobaltanteil wird weiter reduziert.

Gleichzeitig sollen die Kosten für die Hochvoltspeicher sinken. Dank der neuen Zellen und dem neuen Integrationskonzept – das Speichersystem wird wie in den Plänen von Tesla Teil der Karosseriestruktur – werden zur aktuellen, fünften Generation Einsparungen von bis zu 50% erwartet. Damit strebt BMW an, die Herstellkosten reiner E-Automobile auf das Niveau von Verbrennern zu bringen.

Um den Bedarf an Zellen für die Neue Klasse zu decken, wird BMW sechs neue Batteriewerke mit einer Kapazität von jeweils bis zu 20 GWh pro Jahr in Auftrag geben; das reicht für gut 1,7 Mio. Autos mit durchschnittlich 70 kWh Akkukapazität. Ein «zweistelliger Milliarden-Euro-Betrag» ist bereits an den chinesischen Marktführer CATL und an die ebenfalls chinesische Eve Energy gegangen. Sie sollen in Europa und in China je zwei Gigafactories errichten. Für zwei weitere in Nordamerika steht die Nominierung noch aus.

Unternehmenszahlen

1. Halbjahr, in Mrd. €	2021	2022	+/– in %
Auslieferungen in Tsd.[1]	1339	1160	–13
Umsatz	**55,36**	**65,91**	**+19**
– Automobil	47,75	56,74	+19
– Motorrad	1,62	1,66	+3
– Finanzdienstleistungen	16,11	17,25	+7
Betriebsgewinn (Ebit)	8,03	6,82	–15
– Automobil	6,19	4,83	–22
– in % des Umsatzes	13,0	8,5	
Vorsteuergewinn	9,74	16,16	+66
Gewinn	7,62	13,23	+74
– je Aktie in €	11.49	19.63	+71

1) Automobile

Für das E-Zeitalter gerüstet

Damit dürfte BMW für das Elektrozeitalter gerüstet sein. Finanziell kann die Gruppe die Transformation stemmen. Im Automobilsegment verfügt sie über 30 Mrd. € Nettoliquidität. Ertragslage und freier Cashflow sind gut. Für das vergangene Jahr wurden Rekordzahlen abgeliefert. Der Halbjahresbericht 2022 ist wesentlich durch die Erstkonsolidierung von BMW Brilliance in China geprägt, über die Neubewertung der Anteile besonders der Gewinn (vgl. Tabelle).

In der Ebit-Marge ist ab diesem Jahr von einer Normalisierung auszugehen, gemäss Analystenschätzungen auf eine Grössenordnung zwischen 9 und 10% in den kommenden Jahren.

Die Aktien sind nach dem jüngsten Rutsch günstig. Das ein Jahr vorausschauende Kurs-Gewinn-Verhältnis ist mit 5 historisch niedrig. Die Kursziele liegen alle klar über der aktuellen Notiz; Bloomberg errechnet einen Schnitt von 100 €. Nur: An der Börse stossen traditionelle Automobilhersteller diesseits von Ferrari und Porsche auf viel Abneigung. Die momentanen Konjunktursorgen werden daran kaum etwas ändern.

Auch erfolgreiche KMU haben Geldsorgen

FuW FORUM Am Anlass «Wachstum für KMU ermöglichen» tauschten sich Gründer und Experten über die richtige Finanzierungsstrategie aus.

JEFFREY VÖGELI

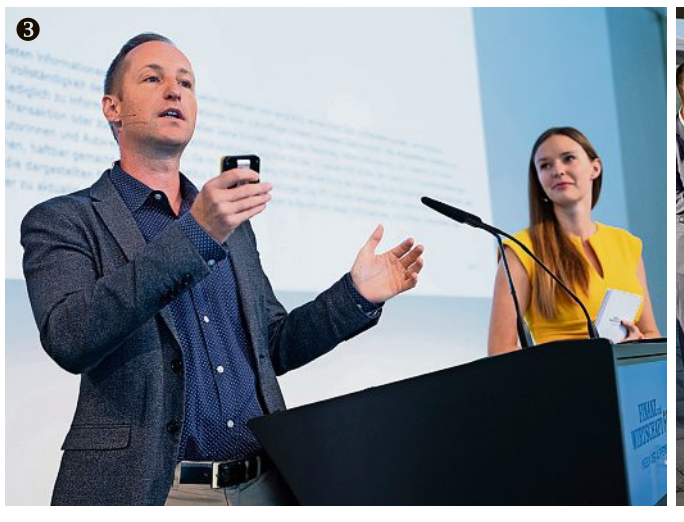
Auf den ersten Blick haben der Schlittschuhclub Bern (SCB) – eine professionelle Eishockeymannschaft – und Nikin, ein Bekleidungsunternehmen, das für jedes verkaufte Produkt einen Baum pflanzt, wenig gemein. Doch was die beiden KMU verbindet, betrifft nahezu jedes Unternehmen: Die Finanzen und die damit verbundene Planung werden immer wieder zum Thema.

Für den SCB wurde es in der Coronakrise eng. Der Hockeyclub macht den Löwenanteil des Umsatzes über die Gastronomie. Entsprechend brachten die Massnahmen des Bundes das Geschäftsmodell in Schieflage, wie der damalige CEO und heutige Präsident Marc Lüthi berichtete.

Ganz im Gegensatz dazu Nikin. Als E-Commerce-Anbieter profitierte das Unternehmen von Mitgründer Nicholas Hänny sogar davon, dass die Leute von den Läden ferngehalten wurden. Ein Dauerthema für das schnell wachsende Unternehmen ist die Cashflow-Planung. Hohen Ausgaben für Social-Media-Werbung und für die regelmässigen Löhne stehen saisonal fluktuierenden Einnahmen gegenüber.

Für den Ausbau in Deutschland braucht nun aber die bisher selbstfinanzierte Nikin erstmals Geld von aussen. Ausgerechnet das Risikokapital, welches KMU mit Ambitionen brauchen, ist in der Schweiz jedoch ab gewissen Summen nicht mehr leicht zu bekommen. Es gibt zwar gute Risikokapitalgeber wie Family Offices oder auch spezialisierte Fonds. Doch deren geringe Zahl sei ein Grund dafür, dass viele Unternehmen ausserhalb der Schweiz das ganz grosse Geld einsammeln, so das Fazit eines Panels von Jungunternehmern mit entsprechenden Erfahrungen.

❶ **Nicholas Hänny** Nikin
❷ **Marc Lüthi** SC Bern
❸ **Thomas Kurt Birrer** Institut für Finanzdienstleistungen Zug
❹ Beim **Apéro** konnten sich Panelisten und Teilnehmer austauschen.



BILDER: IRIS C. RITTER

Future of Industries

Die Konferenz «Future of Industries» des Finanz und Wirtschaft Forum findet dieses Jahr am 26. Oktober im Gottlieb Duttweiler Institut in Rüschlikon statt. Im Fokus stehen die Energietransformation, die Digitalisierung sowie die anhaltende Lieferkettenproblematik. Präsentieren werden u. a. Referenten von ABB, Axpo und Bossard.
Infos und Anmeldung unter
www.fuw-forum.ch/foi

FINANZ und WIRTSCHAFT FORUM