

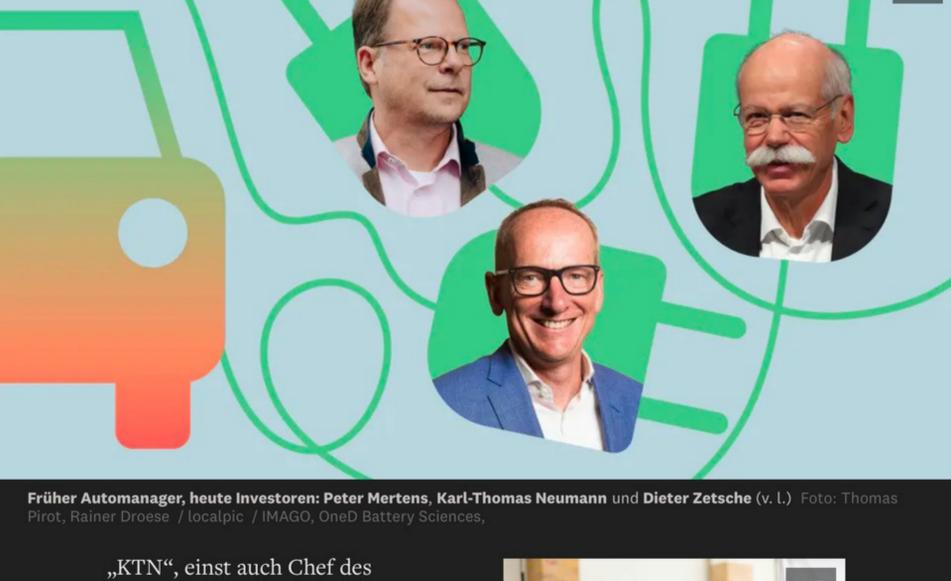
Zetsche, Mertens, Neumann

+ Wie frühere Auto-Topmanager Elektro-Start-ups hochziehen

Nach ihren Karrieren in der Autoindustrie steigen viele Ex-Vorstände bei Elektro-Start-ups ein. Besonders beliebt ist die Entwicklung und Weiterverarbeitung von Batterien. Schon jetzt ist klar: nicht alle Investments glücken.

Von **Anna Driftschröder**

10.01.2025, 11.08 Uhr



Früher Automanager, heute Investoren: Peter Mertens, Karl-Thomas Neumann und Dieter Zetsche (v. l.) Foto: Thomas Pirot, Rainer Droese / localpic / IMAGO, OneD Battery Sciences,

„KTN“, einst auch Chef des Autozulieferers Continental oder China-Verantwortlicher bei Volkswagen, hat eine sechsstellige Summe bei OneD Battery Sciences investiert. Das kalifornische Start-up will die Batterie – den mit Abstand teuersten Bestandteil eines Elektroautos – günstiger machen, indem es Silizium in die Anode der Batterie einbringt. Mit dem Halbmetall sollen zudem deutlich höhere Energiedichten möglich sein als mit konventionellen Grafit-Anoden.

Kurz gesagt: mehr Speicher, höhere Ladeschwindigkeit, geringere Kosten – so lautet die Vision.



Ex-Opel-Chef: Karl-Thomas Neumann will mit OneD Battery Sciences die Batterie günstiger machen Foto: Christoph Neumann

Invest in günstigere Akkus

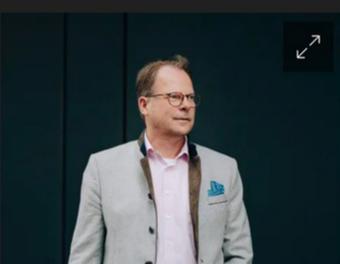
„Das aktuelle Hauptproblem bei Elektroautos ist nicht die mangelnde Performance, sondern der Preis“, erklärt Neumann dem manager magazin. „Das erschwingliche Elektroauto für jedermann fehlt.“ OneD werde dazu einen großen Beitrag leisten, deshalb habe er investiert. Überzeugt habe ihn, dass das Start-up die Kosten der Batterie in den Mittelpunkt stelle. Und dass durch die höhere Kapazität weniger Zellen gebraucht würden. Neumann sitzt bei dem elf Jahre alten Start-up im Aufsichtsrat. „In dieser Rolle berate ich den CEO **Vincent Pluvinage** und sein Team, außerdem besuchen wir gemeinsam Kunden.“

Der frühere Opel-Chef gehört zu jener Riege von ehemaligen Autovorständen, die eine zweite Karriere als Berater und Investor gestartet haben. Neumann berät auch die SK Group und sitzt bei dem chinesisch-schwedischen Elektroautohersteller Polestar im Board.

Und wie bei manchen anderen helfen die alten Kontakte. Zusammen mit Silicon-Valley-Veteran Pluvinage hat er für OneD einen namhaften Partner gefunden, Neumann kennt das Unternehmen bestens: **General Motors**. Ende 2022 beteiligten sich die Amerikaner an OneD und wollen die Technologie für die nächste Akkugeneration übernehmen. Als Entwicklungspartner dabei ist der deutsche Batteriezellenhersteller Customcells. In Washington nahm das Start-up vergangenes Jahr eine Pilotproduktionsanlage in Betrieb. Großindustriell produzieren will OneD nicht. Industrielle Partner sollen eine Lizenz der Technologie kaufen.

Ein Marktplatz für Gebrauchte

Auch **Peter Mertens** (63) sieht die Zukunft im Akkugeschäft, allerdings eher in der Weiterverwertung der E-Auto-Batterien. Der frühere Entwicklungschef bei **Audi** und bei **Volvo** ist heute an diversen Start-ups beteiligt. Mertens hält zum Beispiel mehr als 7 Prozent der Anteile an **Circumomics**. Das fünf Jahre alte Start-up aus Mainz hat einen digitalen Marktplatz entwickelt, auf dem Fahrzeughersteller, Zellfabriken und Verwertungsfirmer gebrauchte Batterien, Module und Zellen handeln können. Dahinter steckt die Idee, ausgediente Akkus in Second-Life-Anwendungen ein zweites Leben einzuhauchen – und damit Geld zu verdienen.



Ehemals Audi-Chefentwickler: Peter Mertens ist Investor bei **Circumomics** Foto: Thomas Pirot

„Die Circular Economy hebt ein enormes CO₂-Einsparpotenzial und stellt sicher, dass die Batterien vor dem Recycling in die stationäre Nutzung kommen“, sagt Mertens. Als mögliche Zweitverwertungen kommen Heimspeicher oder stationäre Stromspeicher an Ladestationen und in Wind- und Solarparks infrage. Wofür die angebotenen Akkus sich am Ende

ihres ersten Lebens noch eignen und wie vielversprechend die Leistung für den weiteren Einsatz wäre, analysiert und simuliert das Unternehmen anhand technischer Daten.

Auf dem Marktplatz werden die Batteriepakete in Form ihrer digitalen Zwillinge registriert, nachverfolgt und gehandelt. Das Start-up verdient an jeder gehandelten Kilowattstunde Speicherkapazität 10 Prozent Provision. Der Umsatz soll inzwischen siebenstellig sein, die Rendite „ordentlich“, hieß es Anfang vergangenen Jahres von den **Circumomics**-Gründern **Jan Born** (48) und **Felix Paul Wagner** (36).

Mertens unterstützt nach eigenen Angaben dabei mit seinen Kontakten in der Automobilindustrie und als „fast täglicher Sparringpartner“.

Investiert in **Circumomics** hat auch Mertens ehemaliger Audi-Kollege **Bram Schot** (63). Der Niederländer rückte 2018 in Ingolstadt vom Vertriebsvorstand zum CEO auf, als der damalige Audi-Chef **Rupert Stadler** (61) wegen seiner Rolle im Dieselskandal im Juni 2018 verhaftet wurde. Auf dem Posten blieb er zwei Jahre. Heute engagiert sich Schot nicht nur bei **Shell** und **Richemont** **mi**, sondern beteiligt sich auch an diversen Start-ups.



Ex-Audi-Chef: Bram Schot fördert ebenfalls die Weiterverwertung von Hochvoltbatterien Foto: Samira Kafala / manager magazin

Im Beirat von **Circumomics** sitzt **Klaus Entenmann** (68), von 2009 bis 2019 Chef von **Daimler Financial Services**. Der Finanzexperte hat über den Company-Builder **Next Mobility Labs** Geld in das Start-up gepumpt. „**Circumomics** hat ein sehr gutes Geschäftsmodell, ein tolles Team und ist gut vernetzt“, sagt

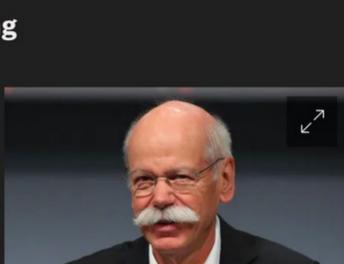
Entenmann. Entenmann und die beiden früheren Audi-Vorstände arbeiten bei **Next Mobility Labs** zusammen; und eingestiegen ist dort auch eine weitere Prominenten aus der Mobilitätsszene: die ehemalige Bahn-Digitalvorständin **Sabina Jeschke** (56).

Daimler-Mann Entenmann verhandelte einst mit dem damaligen **BMW**-CFO **Nicolas Peter** (62) über die Bündelung ihrer Mobilitätsdienste. Heute ist Mobilität nicht der einzige Bereich, in dem er sich engagiert. Auch ein Tech-Start-up hat er 2021 gegründet, das den Datenverkehr auf Servern beschleunigen soll.

Elektroflieger vor Bruchlandung

Der frühere Daimler-CEO **Dieter Zetsche** (71) hat etwas außerhalb der automobilen Szene in das Elektroflugzeug-Unternehmen **Volocopter** investiert: Allerdings musste das badische Start-up zum Jahresende Insolvenz anmelden. Ein Sanierungsplan soll laut dem vorläufigen Insolvenzverwalter **Tobias Wahl** bis Ende Februar stehen, auch der deutsche Konkurrent **Lilium** kämpft gerade ums Überleben. Die Entwicklung der elektrisch betriebenen Kurzstreckenflieger ist teuer –

Volocopter drohte schon mehrfach das Geld auszugehen. Die Bewertung ist von einst 1,9 Milliarden Dollar auf rund 100 Millionen abgestürzt. Und CEO **Dirk Hoke** (55) verlässt die Firma im Februar.



Investierte in Volocopter: Ex-Daimler Boss Dieter Zetsche Foto: Rainer Droese / localpic / imago images

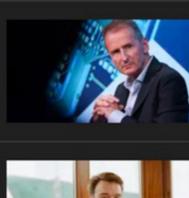
Volocopter drohte schon mehrfach das Geld auszugehen. Die Bewertung ist von einst 1,9 Milliarden Dollar auf rund 100 Millionen abgestürzt. Und CEO **Dirk Hoke** (55) verlässt die Firma im Februar.

Mehr zum Thema

+ The Mobility House in der Krise: Herbert Diess und der schwierige Start in der Start-up-Welt Von Christoph Seyerlein



+ Die neue Welt des Ex-Audi-Chefs: Wie Bram Schot zwischen Akkus und Luxusuhren jongliert Von Margret Hucko



+ Früherer Opel- und Conti-Chef: Karl-Thomas Neumann hat den Glauben an Autodeutschland verloren Von Claas Tatje



Zetsche, der einen Mini-Anteil an **Volocopter** hält, soll das Unternehmen nicht nur als Investor, sondern auch als Aufsichtsratsvorsitzender aus der Krise führen und bei der Suche nach einem neuen Chef behilflich sein. Helfen könnte ihm ein anderer Anteilseigner: der chinesische Geely-Konzern. Man kennt sich, auch hier: Geely-Patriarch **Li Shufu** (61) stieg 2018 als Großaktionär bei **Daimler** ein, als **Dieter Zetsche** dort Vorstandschef war. **m**