

Teilnehmer nicht anonym; sie werden automatisch mit der IP-Adresse ihres Computers registriert.

Deshalb geht es hier vorläufig recht bieder zu. Wer nach Waffen sucht, stößt auf ein paar Luftpistolen und eine Armbrust. Hie und da bietet jemand Haschisch an. Heiklere Ware ist kaum zu finden.

Eines Tages soll die Plattform aber auch den anonymen Zugang über das sogenannte Tor-Netzwerk ermöglichen. Händler und Kunden können dann unerkant, wie unter einer Tarnkappe, ihren Geschäften nachgehen.

Die Entwickler haben es nicht eilig damit. Sie wissen: Sobald sie Gelichter anlocken, ist der Ruf schnell ruiniert. „Wir wollen erst einmal als Markt für legale Güter wachsen“, sagt Washington Sanchez, einer der Gründer.

Es geht dem Mann um die Idee, um das gewagte Experiment in freiem Handelsbürgertum: Man gebe den Leuten nur die nötige Technik, schon können sie ihren Warenaustausch selbst regeln.

OpenBazaar setzt auf die Kryptowährung der Bitcoins. Damit lassen sich Geschäfte auch ohne zentrales Aufsichtsorgan ziemlich sicher abwickeln.

Wer etwa dem Privathändler Peters die elektrische Zitruspresse abkauft, überweist das Geld auf eine Art Treuhandkonto, wo es erst einmal geparkt wird. Dann verschickt Peters die Ware. Sobald sie beim Kunden eintrifft, gibt der die Summe frei.

Sollte nun dem Käufer die Zitruspresse zu laut sein, kommt ein Dritter ins Spiel, auf den sich beide Parteien vorher geeinigt haben: der „Moderator“. Er handelt eine Lösung aus; das könnte ein Preisabschlag sein.

Den Zahlungsverkehr regelt die Software von OpenBazaar. Die Bitcoins kommen endgültig erst dann frei, wenn zwei der drei Parteien zugestimmt haben. So kann niemand den anderen übertölpeln.

Das ist die Technik, auf der die Idee des anarchischen Freihandels beruht. Ihr besonderer Reiz: Sie funktioniert sogar, wenn die Partner völlig anonym sind.

Lässt sich aber auch die Kundschaft überzeugen? Wird sie eigens Bitcoins einwechseln, bloß um dem mächtigen Kommerz von Amazon bis Ebay eins auszuweichen? Oder kommen doch nur die Kriminellen, da sie die Freiheit von lästigen Regeln am dringendsten begehren?

Andreas Peters mit seinen Flohmarktverkäufen nimmt die Umstände gern in Kauf. Für ihn ist OpenBazaar das, was er und seinesgleichen daraus machen. Die Finsterlinge sollen auch künftig nicht die Szene dominieren; deshalb sei er dabei: „Einer mehr von den normalen Leuten“, sagt er, „die mit normalen Sachen handeln.“

Manfred Dworschak

Mail: manfred.dworschak@spiegel.de

Hunger nach Strom

Automobile Soll VW eine Batteriefabrik bauen? Kann der Konzern das überhaupt? Das Phantomprojekt beleuchtet die Notlage der ganzen Branche.

Wie ein Evangelium sickerte die Nachricht in die Öffentlichkeit: VW, vom Dieselskandal moralisch ramponiert, erwäge für zig Milliarden den Bau einer Batteriefabrik. Ein neues Zeitalter der Krafftahrt könnte beginnen – ohne Abgase, ohne Betrug.

Ulrich Eichhorn, dem neuen Chefentwickler, sind Fragen zur rauchfreien Zukunft angenehm. „Diskutiert wird das bei uns“, sagt er. Allerdings sei noch keine Entscheidung gefallen. Der 54-jährige Ingenieur soll zu den Schlüsselfiguren einer Art Perestroika im Wolfsburger Autoreich zählen. Er kommt zwar vom Autolobbyverband VDA, nicht gerade einer Brutstätte grüner Revoluzzer; hat aber als Student einen Solarrennwagen gebaut. Und jetzt eine Batteriefabrik? Kann er das? Kann VW das?

An dieser Frage entscheidet sich womöglich, ob Volkswagen als Technologietreiber oder als Trittbrettfahrer im Zeitalter der Elektromobilität ankommen wird. Es ist die Existenzfrage der ganzen Branche.

Die Speichertechnologie ist derzeit noch der einzige Schwachpunkt des Strommobils. Die Ladezeiten sind zu lang, die Kapazitäten zu klein, die Kosten zu hoch. Doch das könnte sich bald ändern. Wer



Daimler-Akkufabrik in Kamenz 2014

Am Preis gescheitert

diese Hindernisse beseitigt, wird dem Verbrennungsmotor den Todesstoß geben und die weitere Entwicklung bestimmen.

Für die deutsche Autoindustrie ist das eine bittere Erkenntnis. Einst waren ihre Fortschritte in der Motoren- und Fahrwerkstechnik die wichtigsten Innovationen. Beim E-Antrieb sind nun erstmals Zulieferer die entscheidenden Innovatoren: Hersteller von Batteriezellen. Und die tonangebenden Firmen in diesem Feld kommen durchweg aus Asien – aus Japan, Südkorea, inzwischen auch aus China.

Die westlichen Autohersteller hingegen sind bislang nahezu untätig. Selbst die geplante Batteriefabrik des E-Auto-Pioniers Tesla in der Wüste Nevadas wird nur Zellen des japanischen Lieferanten Panasonic herstellen und auch im Wesentlichen von den Japanern betrieben werden. Als einziger europäischer Autokonzern startete Daimler eine eigene Zellproduktion im sächsischen Kamenz, gab jedoch auf. Die Zellen waren zwar gut, aber zu teuer.

„Wenn sie ihre derzeitige Strategie beibehalten, werden die deutschen Autohersteller ihre führende Rolle nicht halten können“, warnt Chemieprofessor Martin Winter von der Uni Münster, Deutschlands Koryphäe für Akkuforschung. Für technisch möglich hält Winter eine Verdoppelung der Batteriekapazität. Reiselimousinen kämen dann selbst bei zügigem Autobahn-tempo mit einer Batterieladung etwa 400 Kilometer weit. Bei gleichzeitig sinkenden Preisen wäre der Durchbruch des Elektroautos programmiert. VW-Chefentwickler Eichhorn rechnet mit einer elektrischen Massenmotorisierung bereits zu Beginn des kommenden Jahrzehnts, was zu enormen Umwälzungen in der Branche führen werde. Wenn der Hunger nach Strom zunimmt, droht der Autoindustrie die Erpressbarkeit. Als Bittsteller stünden die Erfinder des Autos vor Herstellern von Batteriezellen wie Panasonic, Samsung oder BYD.

Kann der Rückstand noch aufgeholt werden? Winter glaubt weniger an Alleingänge von Autofirmen, wie Daimler es versucht hat und VW sie nun erwägt. Aus seiner Sicht müssten vor allem die großen Systemzulieferer wie Continental und Bosch in die Entwicklung und Produktion von Akkuzellen miteinsteigen – schon um ihre Existenz zu sichern. Winter: „Es wird sich die Frage stellen, was für diese Firmen übrig bleibt, wenn die großen Zellproduzenten Asiens irgendwann komplette Batterieantriebssysteme anbieten.“

Bosch war einst ein Leitgestirn der Autoelektrik – und lebt heute zum großen Teil von dem geschmähten Dieselmotor. Düstere Aussichten auch für das Getriebeimperium Zahnradfabrik Friedrichshafen ZF, hervorgegangen aus dem Zeppelin-Erbe am Bodensee: Elektroautos brauchen kein Getriebe.

Christian Wüst