

Im Rausch des weißen Pulvers

GLOBALISIERUNG Lithium ist ein Schlüsselrohstoff der Autoindustrie, doch deutsche Konzerne müssen sich ihn vor allem beim Systemgegner China besorgen. Die Unternehmen suchen nach Alternativen – und einige Glücksritter wittern das große Geschäft.

Hombre Muerto South – »Toter Mann Süd«: Reichlich morbide klingt der Ort, an dem Christian Möbius der deutschen Industrie aus ihrer Rohstoffklemme helfen will. Sein Unternehmen Southern Cross Britannia hat vom argentinischen Staat die Bergbaulizenzen für sieben verschiedene Gebiete gekauft, insgesamt 130.000 Hektar. In der nordwestlichen Provinz Salta liegt sein Lithiumprojekt. Eine Fläche eineinhalbmal so groß wie Köln und so trocken wie kaum ein anderer Landstrich Argentiniens. »Die Legende besagt, dass auf dem Salzsee einst ein Mann verdurstet ist, daher der Projektname«, sagt der 40-jährige Deutschargentinier.

Kupfer, Gold und Uran werden in Salta vermutet. Vor allem aber, wie Möbius' Geologen erkundet haben: Lithium. Jenes chemische Element, das für den Kampf gegen den Klimawandel unentbehrlich ist. Lithiumbatterien sind essenziell für die Energie- und Verkehrswende, weil sie mehr und länger Energie speichern können als gewöhnliche Batterien und mehr Ladezyklen vertragen.

Vor allem die Automobilbranche lechzt nach dem Stoff, um den Straßenverkehr zu elektrifizieren. Doch das Schicksal der Schlüsselindustrie hängt ausgerechnet an China: 97 Prozent ihres Lithiumbedarfs kaufen Betriebe aus der EU beim Systemgegner in Fernost ein. China baut das Alkalimetall selbst ab und kontrolliert über Beteiligungen rund ein Drittel der weltweiten Produktion. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen prognostiziert, dass die Nachfrage »bis 2050 um das 17-fache« steigen und Lithium in naher Zukunft wichtiger wird als Öl und Gas.

Nicht nur Möbius, sondern eine ganze Phalanx an Investoren, Unternehmern und Händlern unterschiedlicher Couleur wittert deshalb ihre Chance, mit neuen Lithiumquellen reich zu werden. Die geopolitischen Spannungen, der Versuch, sich unabhängiger von Diktatoren in Russland, China und anderswo zu machen, haben eine Art Lithiumrausch ausgelöst. Weltweit und vor allem im rohstoffarmen Deutschland, das sich gerade mühsam von Russlands Öl- und Gashähnen abgenabelt hat. Deswegen versuchen Leute wie der Geologe

Möbius, der ehemalige Journalist, Manager und Unternehmer Dirk Harbeck, 51, oder der altgediente Rohstoffhändler Heinz Schimmelbusch, 79, sich als Mittler zu positionieren, zwischen den Goldgruben der Mobilitätswende und den Abnehmerindustrien in Europa.

Möbius sucht derzeit Geldgeber für sein Toter-Mann-Süd-Projekt. Um Kapital aufzutreiben, pendelt er zwischen München, London und Argentinien, besucht Bergbaukonferenzen, spricht mit Autoherstellern, großen Beteiligungsfonds und Ölkonzernen.

Für den Anfang würden schon etwas mehr als sechs Millionen Euro reichen, damit könnten die ersten Bohrungen bezahlt werden. Peanuts angesichts dessen, was laut Möbius

dabei herauspringen könnte: Binnen zwei Jahren könnten Geldgeber ihren Einsatz verfünf- bis verzehnfachen, glaubt er. Der gebürtige Hamburger wuchs als Sohn einer Argentinierin und eines deutschen Diplomaten in Buenos Aires, Paris, Lyon und Rom auf.

Noch ist es nur eine Wette, aber Möbius' Zuversicht speist sich aus ersten Bodenproben an der Oberfläche, die einen Salzgehalt von bis zu 950 Milligramm je Kilogramm ergeben hätten, ein enorm hoher Wert. Andere Lithiumprojekte in der Salzpflanze von Salta hätten bereits bewiesen, dass dort viel zu holen sei.

Zwei Drittel der bekannten globalen Lithiumreserven liegen im Dreiländereck Argentinien, Chile und Bolivien. Die Bedingungen sind gut: Die dortigen Salzwüsten, vor allem die Puna in Argentinien, liegen im Hochgebirge, wo es kühl, trocken und sauerstoffarm ist. Durch Bohrlöcher wird Sole an die Oberfläche gepumpt und auf Speicherbecken verteilt. Verdunstet das Salzwasser, auch durch Beigabe von Stoffen wie Natriumcarbonat, bleibt hochkonzentriertes Lithium übrig. Das Endprodukt ist Lithiumcarbonat, ein weißes Pulver, das an Batteriehersteller auf der ganzen Welt verkauft wird.

Umweltschützer kritisieren den Abbau im südamerikanischen »Lithium-Dreieck«, die Gewinnung verbrauche enorm viel Wasser, das in der Gegend knapp ist. Indigene sehen ihre Lebensweise durch den Abbau beeinträchtigt. Möbius verteidigt sich: »Das aus den Salzseen geförderte Wasser ist Sole«, sagt er. »Sole ist viel salziger als Meereswasser und weder zum Trinken noch zum Bewässern geeignet. Wobei es in der Gegend gar keine Felder gibt, weil es viel zu trocken ist. Aus diesem Grund war und ist dieser Landstrich auch nur äußerst dünn besiedelt.«

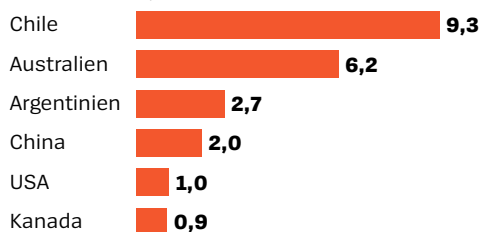
Schon einmal hat Möbius etwas gewagt und viel gewonnen: 2017 war er an der Entdeckung des Nordsee-Gasfeldes »No5« an der deutsch-niederländischen Grenze beteiligt, mit 4,5 bis 13 Milliarden Normkubikmetern das größte, das seit den Neunzigerjahren vor der friesischen Küste gefunden wurde.

Möbius ist nicht der einzige Glücksritter, der vom Lithiumboom profitieren möchte – und er ist nicht einmal früh dran. Die USA, China, die Golfstaaten: Sie alle investieren Milliarden, um sich Vorkommen zu sichern, und setzen dabei jede Menge Staatsgeld ein. Allein Saudi-Arabien hat einen mit 15 Milliarden Dollar dotierten Fonds aufgelegt, um sich weltweit in Rohstofffirmen einzukaufen.

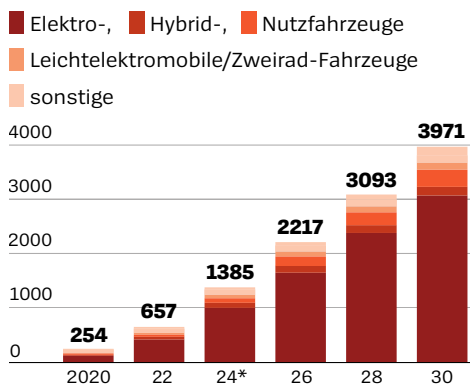
Die EU-Kommission hat eine Rohstoffstrategie lanciert, mit Staatshilfen knausern Brüssel und Berlin aber. Die Europäer wollen Lithium stärker auf dem eigenen Kontinent fördern und verarbeiten, um unabhängiger von Importen zu werden. Elf Projekte hat die Kommission identifiziert, die 2030 rund 38 Prozent der europäischen Nachfrage decken könnten. Vulcan Energy etwa will im Oberrheingraben südlich von Mannheim Lithium fördern, die Firma Zinnwald im Erzgebirge an der tschechischen Grenze.

Knappes Gut

Länder mit den größten vermuteten Lithiumreserven 2022, in Millionen Tonnen



Globale Nachfrage nach Lithium-Ionen-Batterien, in Gigawattstunden (1 Gigawattstunde = 1 Mio. Kilowattstunden)



* ab 2024: Prognosen

Quellen: USGS, Roland Berger; Avicenne; Fraunhofer; IHS



Southern Cross Britannia

Dirk Harbecke ist einen Schritt weiter. Ende März steht der Gründer des deutsch-kanadischen Start-ups Rock Tech Lithium im Trenchcoat auf einer Baustelle im brandenburgischen Guben. Hier soll ab 2026 Spodumen – lithiumhaltiges Gestein – zu Lithiumhydroxid verarbeitet und in weiteren Schritten verfeinert werden, um schließlich in Autobatterien zum Einsatz zu kommen. Den Rohstoff bezieht er unter anderem aus einer eigenen Mine in Kanada.

Geldgeber für die Anlage sind unter anderem die Milliardäre Peter Thiel und Christian Angermayer, Investoren also, die schon ein paar-mal das richtige Gespür für das nächste große Ding hatten. Thiel ist ebenso umtriebig wie umstritten. Der Deutschamerikaner gründete einst PayPal und gilt als glühender Anhänger von Donald Trump.

Harbecke war schon Börsenjournalist, Chef einer afrikanischen Bankengruppe und Pharmamanager. Seit 2015 aber arbeitet er auf das Ziel hin, eine Lithiumkette von der Grube bis zur Autobatterie aufzubauen. Als erster Großkunde sicherte sich Mercedes-Benz rund 40 Prozent der erhofften Lithiumhydroxid-Produktion aus Guben.

Am Beispiel Lithium ist gut zu sehen, wie mühselig es im Detail wird, wenn geopolitische Forderungen unternehmerisch umgesetzt werden sollen. Da trifft dann etwas Glücksrittertum auf Konzernstrategie.

Vor allem die Autokonzerne laufen auf einen gefährlichen Engpass zu, wenn die Prognosen des Expertenkreises Transformation der Automobilwirtschaft (ETA) zutreffen. Die Fachleute warnen, dass in der deut-

schen Autoindustrie spätestens 2040 »das Risiko einer unzureichenden Rohstoffversorgung« bestehe. Das klingt weit weg – aber um Rohstoffwege und Lieferketten umzustellen, ist das verdammt wenig Zeit.

Fast alle Hersteller bemühen sich gerade, für die wichtigsten Rohstoffe mehrere Quellen zu sichern und Kontrolle über die Verarbeitung zu bekommen. »Deutschlands Rohstoffabhängigkeit hat im Mittelstand Spuren hinterlassen und die Vorstandsetagen der Großkonzerne erreicht. Es wird Zeit, dass sich was dreht«, sagt Möbius.

BMW hatte lange auf den chinesischen Konzern Ganfeng gesetzt, der Lithium in Australien abbaut. 2021 kam das US-Unternehmen Livent als Lieferant hinzu, das den Rohstoff in Argentinien aus dem Boden holt.

Mittlerweile bezieht BMW Lithium von vier verschiedenen Rohstoffproduzenten und stellt es seinen Batteriezelllieferanten zur Verfügung, im nächsten Jahr sollen es fünf Lieferanten sein. Langfristig will BMW 90 Prozent des Lithiumbedarfs aus recycelten Batterien gewinnen – doch der Weg dahin ist weit.

VW hat angekündigt, sich direkt an Minen zu beteiligen, bisher aber keine Namen genannt. Den Abbau im südamerikanischen Lithium-Dreieck sieht der Konzern wegen des hohen Wasserverbrauchs skeptisch, VW will den Batterierohstoff stattdessen etwa im Oberrheingraben beschaffen.

Auch Heinz Schimmelbusch setzt auf den hohen Bedarf der deutschen Industrie. Der Mann, der einst als Chef des untergegangenen Rohstoffhändlers Metallgesellschaft (MG) Furore machte, feiert im aktuellen Rohstoffhype als Lithiumhändler ein öffent-

Geologe Möbius in der argentinischen Provinz Salta: Sechs Millionen Euro für die ersten Bohrungen

»In naher Zukunft wird Lithium wichtiger als Öl und Gas.«

Ursula von der Leyen, EU-Kommissionspräsidentin

liches Comeback – weg war er allerdings nie. Schimmelbusch, genannt »Schibu«, hatte die Metallgesellschaft binnen weniger Jahre zu einem globalen Mischkonzern aufgemöbelt und sie 1990 in den Dax geführt. Als bald darauf die Rohstoffpreise abrutschten, geriet die MG ins Taumeln und ging 1994 in der Gea-Gruppe auf.

Schimmelbusch lieferte sich eine jahrelange juristische Schlamm-schlacht um die Deutungshoheit über den MG-Untergang, stieg jedoch bereits in den Neunzigerjahren wieder groß ins Rohstoffgeschäft ein – allerdings von den USA aus und abseits der deutschen Öffentlichkeit.

Das ist jetzt vorbei. Mit der 2006 von ihm gegründeten Advanced Metallurgical Group (AMG) hat Schibu – vom SPIEGEL einst als »gnadenloser Selbstdarsteller« charakterisiert – vor sieben Jahren begonnen, Lithiumerze in Brasilien abzubauen.

Noch wird der Rohstoff in China weiterverarbeitet, derzeit baut die AMG eine Anlage in Brasilien, um sich von China unabhängig zu machen und direkt von Südamerika nach Deutschland liefern zu können.

Wie Harbecke will auch Schimmelbusch einen möglichst großen Teil der Wertschöpfungskette abdecken. Mit der AMG erwarb er 25 Prozent an der Firma Zinnwald Lithium, um im Erzgebirge Lithium abzubauen. In Frankfurt, dem einstigen Sitz der Metallgesellschaft, betreibt er ein Innovationslabor, um an Batteriematerialien zu forschen, und hat über die Jahre etliche ehemalige MG-Leute mit Know-how in der Lithiumverarbeitung angeheuert. Nicht der Rohstoff sei knapp, sondern die Expertise in der Verarbeitung, sagt Schimmelbusch. Ende des Jahres geht in Bitterfeld-Wolfen eine Anlage in Betrieb, um das Material aus Brasilien zu Lithiumhydroxid zu veredeln. Und Schimmelbusch sucht Partner, um in der südamerikanischen Salzseenlandschaft weitere Ressourcen zu heben.

Der Lithiumhype ist indes nicht frei von Risiken. Der Abbau in Deutschland, ob im Oberrheingraben oder im Erzgebirge, stößt bei Umweltschützern auf Widerstand; ob und wie profitabel sich all die Minen betreiben lassen, ist unsicher. In dem Maße, wie das Batterierecycling Fortschritte macht, könnte sich die Nachfrage abschwächen, außerdem forschen Unternehmen an Batterien, die weniger an Lithium benötigen.

Womöglich ist das Geschäft, wenn es endlich aufgebaut ist, schon wieder weg.

Tim Bartz, Martin Hesse