

Deutsche-Lithium-Geschäftsführer Müller (r.) in Zinnwalder Stollen. „Das ist der Stoff, aus dem unsere Träume sind“

Wette auf das weiße Pulver

Rohstoffe Die Aussicht auf einen Elektroauto-Boom lässt die Nachfrage nach Batterien wachsen – und damit den Bedarf an Lithium. Investoren suchen selbst im Untergrund von Sachsen danach.

Blackrock ist der größte Vermögensverwalter der Welt, er hält Anteile im Wert von rund fünf Billionen Euro. Seine Manager sind überall auf der Suche nach lohnenden Geldanlagen. Selbst tief in der sächsischen Erde.

Rund 50 Kilometer südlich von Dresden, in Zinnwald, befindet sich ein altes Bergwerk. Schon im 15. Jahrhundert wurde dort Erz gefördert, um, na klar, Zinn zu gewinnen. 500 Jahre später hat man es auf Lithium abgesehen, in der Zinnwalder Lagerstätte soll es einiges davon geben.

Lithium ist ein Leichtmetall, das essenzieller Bestandteil moderner Batterien ist. Sollte der Elektromobilität demnächst der Durchbruch gelingen, wird die Nachfrage nach Batterien weltweit erheblich steigen und damit der Bedarf an Lithium. Darauf wettet Blackrock. Und darum kam ein Portfoliomanager im Mai eigens aus London eingeflogen, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Armin Müller hat sie unter Tage geführt: „Da konnten wir punkten“, meint er.

Müller ist Geschäftsführer der Deutschen Lithium, einer kleinen Firma, die Großes vorhat. Unterhalb des alten Bergwerks, heute ein Museum, will Müller einen neuen Stollen errichten und dort Erz abbauen, ein 100-Millionen-Euro-Projekt. Dafür benötigt er Investoren.

Müller, 55, ein Chemiker, der auch an der Bergakademie Freiberg als Honorarprofessor lehrte, marschiert gebückt durch den historischen Stollen, der Gang ist streckenweise nur 1,60 Meter hoch. Es ist kühl hier unten, acht Grad, die Luft ist feucht. Ausgestattet mit Helm und Lampe, die Schutzhose über dem Jackett, läuft Müller der Gleise entlang, auf denen früher in Fackel der Gesteinsbrocken transportiert wurden.

In der Lagerstätte vermutet er 96.000 Tonnen Lithium, das habe die Auswertung der Bohrkernbeurteilung ergeben. Rund 15.000 Meter davon stammten noch aus DDR-Beständen, 2009 Meter hätten sie nun hinzugefügt, sagt Müller. Er wandert tiefer in den Berg hinein, vorbei an der Bergmannstollette, „Kübel-Ort“ genannt, und der Totenkammer. Hier wurden früher die Verunglückten aufgebahrt.

Nach 20 Minuten öffnet sich ein Hohlraum, groß wie eine Schalterhalle. Müller leuchtet das Gestein an, es reflektiert rotlich, darin zahllose Punkte, die grünlich gelb glitzern. „Das ist der Stoff, aus dem unsere Träume sind“, sagt er.

In den vergangenen Monaten haben Mineralien, Analysten und Investoren einen echten Hype um Lithium entfacht, der Preis für das Metall hat sich in einem Jahr mehr als verdoppelt. Zwischen 12.000 und 14.000 Dollar verlangen Händler heute für die Tonne Lithiumkarbonat, die gängige Verbindung des hochreaktiven Metalls, zum Teil auch deutlich mehr. Der Preisanstieg spiegelt die Erwartung, dass der Roh-

stoffbedarf erheblich wachsen wird, wenn die Autohersteller die Produktion von Elektromodellen erst richtig hochfahren.

Der kalifornische Autobauer Tesla hat vergangene Woche mit der Auslieferung des Model 3 begonnen, des ersten Fahrzeugs, mit dem Firmengründer Elon Musk auf breite Käuferfronten abzielt. Eine halbe Million Autos will Musk 2018 produzieren. Zwei weitere Hersteller setzen ebenfalls auf massentaugliche Modelle: GM bringt den Chevrolet Bolt auf die Straße, Nissan die neue Generation des Leaf.

„Dieses Jahr wird ein Wendepunkt sein“, erwartet Simon Moores von Benchmark Mineral Intelligence, einer Londoner Agentur, die auf die Preisermittlung von Lithium und Kobalt spezialisiert ist. Elektromobilität entwickelte sich „zu einem Semi-Massenmarkt“, sagt Moores. Und Lithium ist das Metall, das diese Transformation möglich macht.

Lithiumkarbonat ist ein weißes Pulver, sehr leicht und besonders leitfähig, das Energie gut speichern und entladen kann: der ideale Stoff für eine Batterie. Zur Entwicklung des Lithium-Ionen-Batterie hat Mitte der Siebzigerjahre angereicherter Ex-Mitarbeiter der US-Energiekonzern ernsthaft erwogen, für die postfossile Zeit vorzuziehen – verlor aber dann doch schnell das Interesse an der Technologie, als sich mit Öl und Gas wieder ordentlich Geld verdienen ließ.

So kamen die Batterien an ganz anderer Stelle zum Einsatz, erst in Videokameras, später in Laptops und Smartphones. Inzwischen beflügelt die Elektromobilität die Nachfrage nach Lithium-Ionen-Batterien; in den Akkus einer Tesla-Limousine verbirgt sich rund ein Zentner, der Wert: 600 Dollar. Als Nächstes sollen die Batterien in Hauskellern Verbreitung finden, als Heimspeicher, mit denen sich selbst erzeugter Sonnenstrom aufbewahren lässt. Lithium-Ionen-Batterien avancieren offensichtlich zu wahren Multitalenten.

Die Analysten der Deutschen Bank feiern schon den „Aufbruch in das Lithium-Ionen-Zeitalter“, die Nachfrage werde sich auf 334.000 Tonnen im Jahr 2015 bis 2025 auf 534.000 Tonnen fast verdreifachen, schätzen sie. Andere Experten prognostizieren sogar ein Wachstum auf fast 800.000 Tonnen. Lithium sei „das neue Benzin“, schreiben die Experten der Investmentbank Goldman Sachs.

Es ist vor allem der Zauber, den Tesla entfaltet, der die Lithium euphorie trägt. Im kommenden Jahr will das Unternehmen seine erste sogenannte Gigafactory im US-Bundesstaat Nevada hochfahren. Der Lithiumbedarf allein in dieser Fabrik wird auf jährlich über 25.000 Tonnen taxiert. Firmenchef Musk will wahrscheinlich in Kürze vier weitere Standorte für

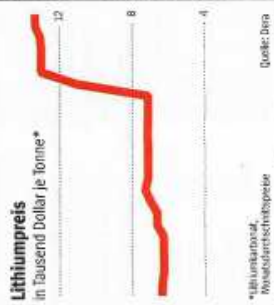
die Zellfertigung bekannt geben. Die größten Kapazitäten indes baut nicht Tesla auf, sondern China.

Von weltweit 16 neuen Fabriken entstehen derzeit 10 in der Volksrepublik. Die Chinesen bestimmen im globalen „Risikowertlauf“ das Tempo, so der Experte Moores. Auch beim Bau von Elektroautos haben sie die Führung übernommen, das Ziel: 2025 soll jedes fünfte neue Auto in China elektrisch fahren. Dann würden auch in Europa Stromer aus China zum Straßenbild gehören, sagt Michael Schmidt, Lithiumexperte der Deutschen Rohstoffagentur. „Tesla beflügelt die Fantasie, China liefert die Zahlen.“

Das nötige Lithium müssen sich die Chinesen allerdings zum größten Teil aus dem Ausland besorgen. In Australien werden rund 40 Prozent der weltweiten Produktion gefördert, gefolgt von Chile (34 Prozent) und Argentinien (16 Prozent). Förderstätten in Europa spielen fast keine Rolle, da man würde auch das Projekt im Erzgebirge nicht viel ändern. Vier Lithiumproduzenten teilen den Weltmarkt unter sich auf, der größte heißt Albemarle. Das US-Unternehmen ist unter anderem im Norden Chiles aktiv, in der Atacama-Wüste.

Dort müssen die Maschinen den mineralischen Schatz praktisch nur vom Boden des Salzes abkratzen. Dann wird er in Wasser gelöst, die Lauge in ein Becken geleitet, sie verdunstet, es entsteht Lithiumkarbonat. Das Verfahren verschlingt enorme Mengen Wasser – in einer der trockesten Gegenden der Welt. Es ist ökologisch höchst umstritten, ökonomisch aber hoch lukrativ. Die Gewinnmarge im Lithiumgeschäft liegt bei 46 Prozent. „Jede Tonne, die wir auf den Markt bringen, ist verkauft“, sagt Albemarle-Chef Luke Kissan.

Solche Aussichten locken viele Newcomer ins Geschäft mit dem „weißen Gold“. Junge Mineralienfirmen, sogenannte Juniors, konkurrieren um die aussehbereichsten Lagerstätten weltweit. Die wenigsten schaffen es, genügend Kapital aufzutreiben, um die Produktion zu starten.



*Lithiumkarbonat, Marktüberschusspreis
Quelle: BGR

Zu diesen Ausnahmen gehört Neometall, eine westaustralische Mineralgesellschaft, die vor einem halben Jahr einen Tagebau nahe Kalgoorlie in Betrieb genommen hat. Geschäftsführer Chris Reed stimmt in vierter Generation aus einer Bergmannsfamilie auf das Thema „Lithium“ sei er vor Jahren bei einer Veranstaltung in Essen gestiegen, erzählt er.

Dort hätten ihm Mercedes-Ingenieure genaugenommen, die Lithiumgeschäfte einzurichten, das sei die Zukunft. Lithium? Reed googelte später den Begriff. Was er las, fand er so interessant, dass er zu Hause eine Produktion aufbaute. „Ich bin den Leuten von Mercedes sehr dankbar“, sagt er. Jetzt fördert Reed den Rohstoff in großem Stil. Denn keiner weiß, wie lange der Lithiumboom anhielt.

Es kann nämlich gut sein, dass bald schon deutlich mehr Rohstoff angeboten wird als nachgefragt. Lithium ist von Natur aus kein seltenes Metall, viele neue Förderprojekte tragen dazu bei, dass immer mehr Werte auf den Markt geworfen werden. Zudem steigt die Produktivität der Batterien, sie benötigen also für dieselbe Leistung weniger Rohstoff. Und das Lithium-batterien in Zukunft wohl ebenso selbstverständlich recycelt werden wie heute Bleiakkus, wird die Nachfrage zusätzlich dämpfen.

Der Markt könnte überhitzen, das ist die Gefahr, dann verfallen die Preise. Die- ser Mechanismus setzte bereits dem Solarboom vor einem Jahrzehnt ein jähes Ende. Damals kletterten die Preise für Silizium, den Grundstoff für Solarzellen, auf mehr als 400 Dollar pro Kilogramm, viele Firmen nahmen die Forderung auf – bis der Markt kippte: Heute ist Silizium für 12 Dollar zu haben, von einst rund 150 Pro- duzenten blieben kaum zwei Dutzend übrig.

Der sächsische Manager Armin Müller hat diesen Prozess leidvoll miterlebt. Er hat bei Solarworld in Freiberg die Entwicklung von Fotovoltaikmodulen voran- getrieben. Zunächst florierte das Geschäft, dann stürzten die Preise ab, für Solar- world bedeutete dies den Ruin. So etwas möchte Müller als Geschäftsführer der Deutschen Lithium nicht noch einmal durchmachen.

Das Unternehmen gehört zu 50 Prozent der kanadischen Mineralfirma B2Gold, zur anderen Hälfte Solarworld, dort hat jetzt der Insolvenzverwalter das Sagen. Die Pleite tangierte das Vorhaben in Zinn- wald nicht, versichert Müller. Vier Jahre dauere es noch, bis das Projekt laufe, bis Erz abgebaut und aufbereitet werde, so sieht er sein Zeitplan vor.

Die Rechnung geht aber nur auf, wenn Lithium dann noch so begehrt sein wird wie heute. „Vier Jahre“, sagt Müller, „sind eine lange Zeit.“

Alexander Jürg