

# Deutsche Vorreiter-Fabrik



Zum Start soll die Anlage in Bitterfeld eine Lithiumhydroxid-Menge produzieren, die für die Batterien von rund 500.000 E-Autos ausreichen würde

In Sachsen-Anhalt eröffnet Europas erste Anlage für die Aufbereitung von Lithium, das für E-Auto-Batterien gebraucht wird. Dahinter steckt ein alter Bekannter



Von außen sieht die Fabrik wenig spektakulär aus, vier Hallen sind es, mit grauen Metallwänden und wenigen Fenstern. Und doch ist die neue Anlage in Bitterfeld-Wolfen ein Symbol, ein Hoffnungsträger für eine industrielle Aufholjagd, an die so mancher in Deutschland schon nicht mehr glaubt. Es geht um Lithium, das wichtigste Material für moderne Batterien, vor allem für die Elektromobilität. Die Anlage in Sachsen-Anhalt ist die erste Raffinerie für das Metall in Europa. An diesem Mittwoch wird sie eröffnet.

VON DANIEL ZWICK

Hinter dem Projekt steht einer der einst bekanntesten Manager Deutschlands: Heinz Schimmelbusch, in den 90er-Jahren Chef der Metallgesellschaft und Mitglied im Präsidium des Bundesverbands der deutschen Industrie (BDI). Der Name des inzwischen 80-Jährigen ist bis heute mit der Pleite der Metallgesellschaft verknüpft. Dabei hat „Schibu“, so sein Spitzname, seit Ende der 90er-Jahre ein Rohstoffunternehmen aufgebaut, das heute 3600 Mitarbeiter hat und im vergangenen Jahr auf mehr als 1,6 Milliarden Dollar Umsatz kam. AMG Critical Materials heißt der Konzern, der so spezielle Metalle wie Tantal (für Smartphones) und Vanadium (für Flugzeugturbinen) schürft, aufbereitet und verkauft. Lithium fördert AMG seit 2017. Schimmelbusch weiß um die Bedeutung seiner Raffinerie für den Standort. „Die Wertschöpfungskette für Lithium und Batterien steht fast komplett in China. Der Aufholprozess ist für Europa ungewöhnlich schwierig“, sagt er im Gespräch mit WELT. Geld spiele dabei nur zum Teil eine Rolle. „Was wir brauchen, ist eine industrielle Struktur. Wir als Unternehmen haben festgestellt, dass es in diesem Bereich eine Marktlücke in Europa gibt und schnell darauf reagiert.“

AMG hat mit seinem Lithium-Geschäft nicht nur die Konkurrenz überholt, sondern auch die Politik. Während in Berlin und Brüssel noch über Programme zum Aufbau einer europäischen Lieferkette für Batteriematerialien verhandelt wird, hat das Unternehmen Fakten geschaffen. Der Rohstoff

kommt aus einer Mine in Brasilien, die AMG ursprünglich für den Abbau von Tantal gekauft hatte, in der aber auch Lithium lagert. Für die ersten Verarbeitungsschritte hat das Unternehmen dort Anlagen aufgebaut, veredelt wird das Material in Deutschland. Außerdem hat AMG ein Team von 25 langjährigen Lithium-Experten angeworben, das in eigenen Labors in Frankfurt-Höchst arbeitet. „Unsere Geschichte ist beispielhaft für den Aufholprozess, den Europa leisten muss“, sagt Schimmelbusch.

Zum Start soll die Anlage in Bitterfeld eine Lithiumhydroxid-Menge produzieren, die für die Batterien von rund 500.000 E-Autos ausreichen würde. „Die Anfangsproduktion von 20.000 Tonnen pro Jahr in Bitterfeld ist bereits ausverkauft“, sagt Stefan Scherer, Chef der Tochterfirma AMG Lithium. „Je nachdem, wie sich der Markt in Zukunft entwickelt, sind wir sehr flexibel. Wir können die Raffinerie schrittweise erweitern, wenn die Nachfrage steigt.“

Diese Flexibilität ist auch nötig. Denn derzeit steckt die Elektromobilität in Europa in einer Krise, weil die Absatzzahlen der Fahrzeuge in Deutschland schwächeln. Nachdem den vergangenen Jahren sehr viele Batterie-Projekte angekündigt wurden, ist der Start einiger großer Fabriken nun auf Eis gelegt worden. Das Vorzeige-Start-up Northvolt plant einen Stellenabbau und tritt bei mehreren geplanten Werken auf die Bremse. Das Konsortium ACC, an dem

Mercedes-Benz und Stellantis (Peugeot, Fiat, Opel) beteiligt sind, hat den Baustart von zwei Fabriken in Deutschland und Italien aufgeschoben. Zugleich wird an anderen großen Batteriezellwerken weiter gebaut, beispielsweise von Volkswagen in Deutschland und CATL in Ungarn. Einer aktuellen Studie der Investmentbank Goldman Sachs zufolge müssen aber noch weitere Projekte abgesagt werden, um künftige Überkapazitäten am Batteriemarkt zu vermeiden. Schon jetzt sind die Fabriken in China zu groß für die Nachfrage aus der Autoindustrie. Auch außerhalb Chinas droht eine Überversorgung, sollten alle noch geplanten Projekte im geplanten Zeitrahmen fertig werden. Trotzdem wird die Nachfrage nach Batterierohstoffen deutlich steigen. „Wir haben keine Wachstumsschwierigkeiten, weil der Aufholbedarf in Europa so hoch ist“, sagt Scherer. Und weil es bisher keine Konkurrenz gibt. Die direkten Abnehmer von AMG sind spezialisierte Hersteller von Batteriematerialien, so wie die belgische Umicore, die eine Kooperation mit Volkswagen für die Herstellung von Kathodenmaterial hat.

Die Produktion in Deutschland hat aus Sicht des Unternehmens einige Vorteile. Unter anderem ist der „CO<sub>2</sub>-Rucksack“ des Lithiums deutlich geringer als bei einem Import aus China. Das wird künftig in der EU-Regulierung eine wichtige Rolle spielen. Außerdem brauche man in der Chemieindustrie „einen

Standort, der eine gewisse Tradition mit sich bringt. In Deutschland haben wir die notwendige operative Qualität und geschultes Personal. Wir wissen, wie man hier eine Fabrik aufbaut und betreibt“, sagt Schimmelbusch.

Die teure Elektrizität sei das zentrale Problem des Standorts. „Aber der größte Teil des Stromverbrauchs in unserer Wertschöpfungskette liegt in Brasilien, dort gibt es viel Wasserkraft und wir haben ein eigenes Wasserkraftwerk. In Deutschland liegt nicht der energiereichste Teil, sondern der Know-How-reichste Teil der Produktion.“ Die Herstellung des batteriefähigen Materials ist ein sehr anspruchsvoller Prozess, der eng auf die Bedürfnisse der Abnehmer abgestimmt sein muss. Direkt auf dem Markt kann man solches Lithiumhydroxid nicht kaufen. Der Weltmarktpreis ist vor allem für Lithium-Vorprodukte relevant, wie sie in der AMG-Mine in Brasilien entstehen. Das Unternehmen hat daran sehr gut verdient und kann sich nun die Fabrik in Bitterfeld aus eigenen Mitteln leisten.

Die Investitionssumme beträgt rund 150 Millionen Euro, fünf Millionen kamen von der regionalen Wirtschaftsförderung. Mehr Staatsgeld gab es nicht, trotz des großen politischen Interesses an einer eigenen Lithium-Lieferkette in der EU. „Wir haben uns nach Subventionen umgesehen und nichts gefunden, das zeitlich für uns gepasst hätte. In Ohio haben wir für unsere Recyclinganlage binnen drei Monaten eine öffentliche Förderung bekommen. In Deutschland dagegen wurde ich belehrt, dass man das hier so nicht machen könne“, klagt Schimmelbusch. Die EU-Förderprogramme seien noch nie angewendet worden und die Bewilligung dauere viel zu lange.

Es dürfte Schimmelbusch eine gewisse Genugtuung bereiten, dass er mit einem strategisch bedeutenden Projekt nun in die Öffentlichkeit treten kann. Sein Abgang bei der Metallgesellschaft vor 30 Jahren war in der Presse mit viel Häme begleitet worden. So sagt er das aber nicht. „Ich war ja nie aus Deutschland weg. Ich habe immer ein Büro gehabt in Frankfurt und wohne dort auch“, sagt Schimmelbusch. „Die deutsche Industrie ist nicht minderwertig geworden. Was wir in Hanau machen, ist Weltspitze.“



**German Pioneer Factory**  
**Die Welt, September 18<sup>th</sup> 2024**  
**By Daniel Zwick**



At the start, the plant in Bitterfeld is expected to produce enough lithium hydroxide for the batteries of around 500,000 electric cars.

**(Headline) German pioneer factory**

(Copy) The factory doesn't look very spectacular from the outside: four halls with gray metal walls and few windows. And yet the new plant in Bitterfeld-Wolfen is a symbol, a beacon of hope for an industrial race to catch up that some people in Germany no longer believe in. It is all about lithium, the most important material for modern batteries, especially for electromobility. The plant in Saxony-Anhalt is the first refinery for the metal in Europe. It opens this Wednesday.

Behind the project is one of the once most famous managers in Germany: Heinz Schimmelbusch, who was head of Metallgesellschaft in the 1990s and a member of the executive committee of the Federation of German Industries (BDI). The name of the now 80-year-old is still associated with the bankruptcy of Metallgesellschaft. Since the late 1990s, however, "Schibu", as he was nicknamed, has built up a raw materials company that today has 3,600 employees and last year generated sales of more than \$1.6 billion. The company, AMG Critical Materials, mines, processes and sells such special metals as tantalum (for smartphones) and vanadium (for aircraft turbines).

AMG has been mining lithium since 2017. Schimmelbusch is aware of the importance of his refinery for the site. "The value chain for lithium and batteries is almost entirely in China. The catch-up process is unusually difficult for Europe," he says in an interview with WELT. Money only plays a partial role in this. "What we need is an industrial structure. We as a company have determined that there is a gap in the European market in this area and have reacted quickly." With its lithium business, AMG has not only overtaken the competition, but also policymakers. While programs for developing a European supply chain for battery materials are still being negotiated in Berlin and Brussels, the company has already taken action. The raw material comes from a mine in Brazil that AMG originally bought for mining tantalum, but which also contains lithium. The company has set up facilities there for the first processing steps, and the material is then refined in Germany. In addition, AMG has recruited a team of 25 long-standing lithium experts who work in their own laboratories in Frankfurt-Höchst. "Our story is exemplary of the catching-up process that Europe has to accomplish," says Schimmelbusch.

According to a recent study by the investment bank Goldman Sachs, however, further projects will have to be canceled to avoid future overcapacity in the battery market. Factories in China are already too large for the demand from the automotive industry. Outside of China, too, there is a risk of oversupply if all the planned projects are completed on schedule. Nevertheless, the demand for battery raw materials will increase significantly. "We have no growth problems because the pent-up

demand in Europe is so high," says Scherer. And because there is no competition so far. The direct customers of AMG are specialized manufacturers of battery materials, such as the Belgian company Umicore, which has a cooperation agreement with Volkswagen for the production of cathode material.

From the company's point of view, production in Germany has several advantages. Among other things, the "CO<sub>2</sub> backpack" of lithium is significantly lower than for imports from China. This will play an important role in EU regulation in the future. In addition, the chemical industry needs "a location that brings with it a certain tradition. In Germany, we have the necessary operational quality and trained personnel. We know how to build and operate a factory here," says Schimmelbusch. Expensive electricity is the central problem of the location. "But most of the electricity consumption in our value chain is in Brazil, where there is a lot of hydroelectric power and we have our own hydroelectric power plant. In Germany, it is not the part with the highest energy consumption that is located here, but the part with the greatest expertise." The production of battery-grade material is a very demanding process that must be closely aligned with the needs of the customers. You can't buy lithium hydroxide like this directly on the market. The world market price is mainly relevant for lithium precursors like those produced in the AMG mine in Brazil. The company has made a great deal of money from this and can now afford the factory in Bitterfeld out of its own resources.

The investment amounts to around €150 million, with €5 million coming from the regional economic development agency. No more state money was available, despite the great political interest in an independent lithium supply chain in the EU. "We looked around for subsidies and found nothing that would have suited us in terms of timing. In Ohio, we received public funding for our recycling plant within three months. In Germany, on the other hand, I was informed that it couldn't be done like that here," Schimmelbusch complains. The EU funding programs had never been used and the approval process took far too long. It may give Schimmelbusch a certain satisfaction that he can now go public with a strategically important project. His departure from Metallgesellschaft 30 years ago was met with much malicious glee. But that is not how he sees it. "I never left Germany. I always had an office in Frankfurt and I live there too," says Schimmelbusch. "German industry has not become inferior. What we do in Hanau is world class."