

GROSSBRITANNIEN

Hier regieren die Finanzmärkte

VON ALEXANDER MÜHLAUER

Als sich der britische Finanzminister Jeremy Hunt vor ein paar Tagen mit Wirtschaftsbossen traf, zitierte er einen Satz von Barack Obama. Der Satz stammt aus dem Jahr 2008, Obama war US-Präsident und sagte mit Blick auf die damalige Finanzkrise: „Das wäre wirklich ein interessanter Scheiß, wenn ich nur nicht mittendrin wäre.“ Dass Hunt ausgerechnet diesen Satz zitierte, zeigt zweierlei. Erstens: Der Finanzminister hat erkannt, dass sein Land, pardon the expression, tief in der Scheiße steckt. Und zweitens: Der Mann hat Humor.

Um es klar zu sagen, die Situation in Großbritannien ist bei Weitem nicht mit jener der Finanzkrise zu vergleichen – auch wenn der britische Notenbank-Chef zugegeben hat, dass das Land kurz vor einem finanziellen Zusammenbruch stand. Schuld daran waren die nicht gegenfinanzierten Steuerpläne der mittlerweile geschassten Premierministerin Liz Truss. Sie löste damit ein derart großes Chaos aus, dass die Bank of England eingreifen musste. Inzwischen hat sich die Lage an den Finanzmärkten beruhigt, was allerdings nicht heißt, dass es so bleiben muss.

Egal ob Tories oder Labour: Der Brexit ist das große Tabu in der britischen Politik

Ob das Vereinigte Königreich wieder als solide wirtschaftender Staat angesehen wird, hängt nun von Jeremy Hunt ab. Er muss einen Sparplan vorlegen, der den Finanzmärkten signalisiert, dass unter dem neuen Premier Rishi Sunak wieder das herrscht, was die Welt von Großbritannien erwartet: Haushaltsdisziplin. Einfach wird das nicht, denn die Reputation des Landes ist nach der Episode mit Truss gewaltig beschädigt.

Immerhin regiert in 10 Downing Street nun ein Mann, der genau davor gewarnt hatte. Sunak war im Sommer der Gegenkandidat von Truss im Kampf um den Tory-Parteivorsitz, er bezeichnete ihre Steuerpläne als „Märchen“. Damals wollte das die Mehrheit der Parteimitglieder nicht hören. Jetzt wissen sie, dass er recht hatte. Das muss man Sunak zugute halten.

Der neue Premierminister kann nichts dafür, dass sein Land dermaßen ins Visier der Finanzmärkte geraten ist. Dennoch muss er sich vor jedem Schritt fragen: Wie finden die das wohl? Nun, die sogenannten Märkte sind der Meinung, dass Großbritannien sparen muss – obwohl es eine niedrigere Schuldenquote hat als Frankreich oder Italien. Die Märkte haben ein Haushaltsloch von 50 Milliarden Pfund ausgemacht, das Hunt mit Steuererhöhungen und Ausgabenkürzungen stopfen will. Ob das wirklich in dieser Größenordnung nötig ist, weiß niemand. Aber Hunt und Sunak bleibt nichts anderes übrig. In London diktieren jetzt die Finanzmärkte die Politik.

Davon abgesehen hat Großbritannien ähnliche Probleme wie vergleichbare Volkswirtschaften, vor allem die hohe Inflation. Es gibt aber auch ein spezifisch britisches Problem, auf das Sunak bislang keine Antwort hat: den Brexit. Wenn man so will, ist der Brexit der sogenannte elephant in the room. Ein Problem, das zwar im Raum steht, aber das von den Anwesenden nicht angesprochen wird. Der Brexit ist das große Tabu in der britischen Politik. Die Tories blenden die negativen Folgen des EU-Austritts einfach aus. Auch Labour schweigt, aus Angst davor, von den Tories als unverbesserliche Remainer-Partei hingestellt zu werden.

Dabei sind die ökonomischen Fakten offensichtlich. Der Brexit hat Großbritannien ärmer gemacht. Das ist auch kein Wunder, wenn man aus dem größten Wirtschaftsraum der Welt austritt. Es vergeht kaum eine Woche, in der nicht irgendein Engpass auftaucht, besonders bei Arbeitskräften. Es fehlen Lastwagenfahrer und Busfahrer, Metzger und Menschen, die in der Gastronomie arbeiten.

Die Frage ist, ob der neue Premier die Einwanderungsregeln lockert, um das anzukurbeln, was das Land dringend braucht: Wachstum. Das würde jedoch voraussetzen, dass der Brexititeer Sunak sich stärker von Pragmatismus als von Ideologie leiten lässt. Dazu würde auch ein konstruktiver Umgang mit der EU zählen. Doch Sunak ist derzeit nicht stark genug, sich über die Hardcore-Brexititeer unter den Tories hinwegzusetzen.

Fürs Erste hat der Premier ohnehin eine andere Aufgabe: Er muss es nicht seiner Partei, sondern den Finanzmärkten recht machen. Tut er das nicht, droht ihm das gleiche Schicksal wie Liz Truss.

HEUTE

Schweiz
Das Land beherrbergt einige der größten Kohlehändler 14

Geldanlage
Mehr als drei Prozent Zinsen sind wieder drin 16

> www.sz.de/wirtschaft



Europa mag bei Elektroautos klare Ziele haben – ohne die Batterien aus Fernost aber wird das schwierig. Im Bild: eine Produktion in Hefei. FOTO: LIU JUNKI/IMAGO/XINHUA

Ohne China geht da gar nichts

Ein E-Auto ohne chinesische Zulieferungen? Aktuell völlig undenkbar. Deutschland und Europa versuchen zwar, sich unabhängiger von chinesischen Rohstoffen zu machen. Doch das ist gar nicht so einfach

VON JOACHIM BECKER UND CHRISTINA KUNKEL

Wohin die Reise für die deutsche Autoindustrie geht, ist spätestens mit der EU-Entscheidung zum Verbrenner-Aus 2035 klar. Unabhängig davon haben Hersteller wie Mercedes oder Audi sowieso schon angekündigt, deutlich vor diesem Datum ausschließlich Elektrofahrzeuge zu bauen. Die wichtigen Bestandteile der automobilen Zukunft sind neben Computerchips, von denen ein E-Auto noch einmal mehr braucht als ein Verbrenner, vor allem die Batterie und deren einzelne Komponenten. Es geht um Dinge wie Lithium, Nickel, Kobalt, Graphit oder Mangan. Aber auch darum, wie man diese Rohstoffe weiterverarbeitet und in Zellen packt, aus denen dann das Herzstück des E-Autos entsteht: die Batterie.

Deutschland hat sich in den vergangenen Jahrzehnten aus dem Bergbau zurückgezogen

Doch bei all dem schwingt auch immer die Sorge mit, ob die deutschen Hersteller diese Technik, die den Verbrennungsmotor ablösen wird, genauso gut oder gar besser beherrschen können als chinesische Firmen. Schließlich beschäftigen die sich schon viel länger mit Elektromobilität in größeren Stückzahlen und vor allem mit

den dafür notwendigen Rohstoffen. Denn wenn die Pandemie und der Krieg in der Ukraine eines gelehrt haben, dann das: Eine zu große Abhängigkeit von einem Land kann fatal sein. Doch was bedeutet das für die deutsche Autoindustrie? „China versorgt uns aktuell mit wichtigen Rohstoffen, die wir selbst nicht besitzen und auch nicht über alternative Handelsabkommen sichergestellt haben“, warnte Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), kurz bevor Bundeskanzler am Donnerstag Olaf Scholz mit mehreren Wirtschaftschefs nach Peking aufbrach. Das klang nach: bloß keine zu harten Ansagen machen.

Der Kanzler betonte schließlich nach seiner Reise, dass man jetzt beginnen müsse, gegen Abhängigkeiten etwa bei Rohstoffen vorzugehen. Deutschland müsse „jederzeit mit einer Situation umgehen können, wo es zu Schwierigkeiten kommt – ob nun in zehn Jahren oder in 30 Jahren“.

Die Fakten sind ernüchternd: Eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung PWC zeigt, dass in Europa zwar ein Drittel aller E-Autos gebaut werden, aber nur zehn Prozent der globalen Batteriezellen entstehen und weniger als ein Prozent der globalen Zellmaterialien gefördert oder verarbeitet werden.

„Alles, was wir jetzt rund um Rohstoffe für die Zukunftstechnologien in China sehen, basiert auf strategischen Entscheidungen, die vor zwei oder drei Jahrzehnten

getroffen wurden“, sagt Jochen Kolb, Geologe und Rohstoffexperte am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Während Deutschland sich in den vergangenen Jahrzehnten fast komplett aus dem Bergbau und der Metallverarbeitung zurückgezogen hat, holte China immer mehr Tonnen



VDA-Chefin Hildegard Müller warnt: „China versorgt uns aktuell mit wichtigen Rohstoffen, die wir selbst nicht besitzen und auch nicht über alternative Handelsabkommen sichergestellt haben.“ FOTO: AFP

wichtiger Rohstoffe aus dem Boden, erschloss neue Lagerstätten und baute Wissen auf, wie man die Materialien so verarbeitet, dass sie später für die Produktion taugen. Ein Beispiel ist Graphit, mehr als zwei Drittel dieses für Batterien bislang unverzichtbaren Materials kommt derzeit aus China. In Deutschland gibt es noch ein einziges Bergwerk, das Graphit abbaut, Kropfmühl in Bayern – und auch dort hatte man die Produktion 2005 schon einmal eingestellt, weil das heimische Material nicht mehr mit den Preisen aus China mithalten konnte.

Dabei ist es bei Weitem nicht so, dass die Rohstoffe für Batterien nur in China zu fin-

den sind. „Grundsätzlich gibt es an den unterschiedlichsten Orten der Welt Rohstoffe, die man abbauen könnte“, sagt Kolb. Auch in Deutschland könnte man wieder mehr Bergbau betreiben, so der Experte. Aber es vergangen schnell mal 15 bis 20 Jahre, ehe man eine Lagerstätte erkundet und so weit ausgebaut hat, dass man dort Rohstoffe in größerem Stil fördern kann – ganz zu schweigen von den vielen Millionen Euro an Investitionen, die so ein Projekt verschlingen würde. Und der nicht ganz unwichtigen Frage, ob Menschen direkt in ihrer Umgebung solche Vorhaben überhaupt dulden würden. Solche Debatten werden gerade an vielen Orten geführt, zum Beispiel in Norwegen.

Doch es gäbe auch noch andere Möglichkeiten, an die nötigen Rohstoffe zu kommen. Große Unternehmen oder auch die EU könnten sich verstärkt in Minen im Ausland einkaufen oder nach neuen Lagerstätten suchen. Kobalt kommt etwa fast ausschließlich aus Australien und dem Kongo, in Indonesien gibt es eine große Nickel-Produktion. Auch diese Strategie fährt China schon seit vielen Jahren und sichert seine Lieferketten damit ab. „Aktuell kommen aus Europa nur drei Prozent aller weltweiten Investitionen in Lagerstättenexploration“, benennt Jochen Kolb ein weiteres Problem, warum die Abhängigkeit Europas von China so groß ist.

Zumindest hat die EU diese Probleme mittlerweile erkannt und sucht nach We-

gen, mehr Wertschöpfung nach Europa zu verlagern. Dabei geht es um lokale Rohstoffgewinnung, aber auch um Fertigung von Batterien und Wiederverwertung von Materialien. So hat die EU etwa strenge Recycling-Quoten für Batterien beschlossen und eine Batterie-Allianz gegründet. Sie soll etwa mit Investitionen helfen, ab 2025 80 Prozent des in der EU benötigten Lithiums aus europäischen Quellen zu beziehen. Doch diese Zahl ist wohl bei Weitem überdimensioniert. Katharina Steiger hat am KIT untersucht, wie viel Bedarf an Lithium im Jahr 2030 durch europäischen Abbau gedeckt werden könnte. Rund 34 Prozent lautete das Ergebnis, wenn man die Fördermengen der geplanten Anlagen in ganz Europa, das Recycling von Altbatterien und eine Reduktion des Lithiumanteils in der Kathode zusammennimmt. „Bestenfalls“, sagt Steiger.

VW will bis 2030 allein in Europa sechs Batteriefabriken bauen

Die Autohersteller haben ihre ursprüngliche Strategie überdacht, Komponenten für Elektroautos einfach komplett in China herstellen und dann nach Europa in die Autofabriken schicken zu lassen. Eine eigene Batteriezellproduktion in Europa schien lange nicht konkurrenzfähig zu sein. Denn die Energiespeicher sind ein Massenprodukt, das zu zwei Dritteln von den Rohstoffpreisen abhängig ist. Außerdem sind die Anlaufkosten bei einer neuen Zellproduktion hoch: Kleinste Ungenauigkeiten in der Herstellung oder bei den verwendeten Rohstoffen machen die Akkus unbrauchbar und zum potentiellen Sicherheitsrisiko. Milliarden-teure Rückrufe bei Hyundai- und GM-Elektrofahrzeugen wegen Zellfehlern lassen die Dimensionen erahnen. Doch die neue Lokalisierungsstrategie der EU-Kommission bei Batterien zwingt die Auto- und Zellhersteller zum Umdenken.

VW hat etwa mit der PowerCo eine Geschäftseinheit gegründet, die bis 2030 allein in Europa sechs Batteriefabriken mit einer Produktionskapazität von jeweils 40 Gigawattstunden (GWh) pro Jahr aufbauen soll. Zusammen mit dem Materialspezialisten Umicore investiert PowerCo drei Milliarden Euro, um eine europäische Lieferkette für nachhaltige Batteriematerialien in industriellem Maßstab aufzubauen. Bis zum Ende des Jahrzehnts soll ein Fertigungsstandort voraussichtlich in Polen Batteriematerialien für 2,2 Millionen voll-elektrische Fahrzeuge pro Jahr liefern.

Weitere Treiber der europäischen Produktion von Batteriezellen in Europa sind das Unternehmen Northvolt aus Schweden sowie die deutsch-französische Automotive Cells Company (ACC), an der unter anderem Mercedes und Stellantis beteiligt sind. Northvolt baut bereits zwei Gigafactories in Schweden und will 2023 mit dem Bau einer weiteren in Deutschland starten – doch die hohen Energiepreise könnten den Bau noch in letzter Minute stoppen. ACC hat Fertigungsstandorte in Deutschland, Frankreich und Italien angekündigt. Doch auch die großen Marktführer aus Asien sind bereits dabei, in Europa Zellfabriken zu bauen, allen voran der chinesische Konzern CATL. Dessen neues Werk in Thüringen soll noch in diesem Jahr mit der Produktion starten.

Doch auch dort zeigt sich wieder, dass mehr lokale Wertschöpfung nicht nur eine Frage von Ressourcen ist, sondern sich für die Unternehmen rechnen muss. „Ein wesentlicher Faktor bei den Herstellkosten für die Zellen ist die Energie, die sich ungefähr hälftig in elektrische Energie und in Prozesswärme aufteilt“, erklärt Matthias Zentgraf, Regionalpräsident von CATL. „Wenn wir mit den Energieversorgern neue Verträge für das nächste Jahr abschließen, kommen wir bei einer 100-kWh-Batterie auf Mehrkosten von 140 bis 150 Euro für Strom und Gas“, so Zentgraf. Würden wir die gleiche Batterie in China herstellen lassen und dann die Einfuhrzölle aufschlagen, dann hätten wir nur 300 Euro Mehrkosten.“

BDI: Bürokratie torpediert ökologischen Umbau

Verbands-Chef Russwurm klagt, dass Genehmigungsverfahren zu lange dauern. Auch Finanzminister Lindner fordert mehr Tempo

Berlin – Wenn es etwas gibt, das sich aus der Gas- und Strompreiskrise dieses Jahres lernen lässt, dann vermutlich das: Es sollte jetzt schnell gehen mit der Energiewende und dem ökologischen Umbau der Wirtschaft, damit Deutschland so bald wie möglich weitgehend unabhängig von fossilen Energien und deren teils üblich beleumundeten Lieferanten wird. Tatsächlich dürfte es kaum eine Regierung und Stadtverwaltung zwischen Flensburg und Berchtesgaden geben, die das noch grundsätzlich anders sieht. Das Problem ist nur: Es sind just jene Regierungen und Stadtverwaltungen, die den Strukturwandel durch einen Wust von Regeln und Vorschriften oft genug aufhalten. Das zeigt eine Analyse des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), der sich 250 immissionsschutzrechtliche Genehmigungs- sowie Planfeststellungsverfahren aus den Jahren 2017 bis 2022 einmal genauer angeschaut hat.

Zentrales Ergebnis der Untersuchung: Das staatliche Prüf- und Zulassungsverfahren wird nicht nur immer komplizierter und aufwendiger, vielmehr dauern die Verfahren im Schnitt auch sechs Monate länger als gesetzlich vorgegeben. Allein der Zeitraum, bis die zuständige Behörde alle Unterlagen beisammenhat, betrage oft anderthalb Jahre. „Braucht es früher zwei Gutachten für die Entscheidung, sind es heute fünf bis zehn“, heißt es in der Analyse. Besonders hanebüchen dabei: Ausgerechnet sogenannte vereinfachte Genehmigungsverfahren dauern mit durchschnitt-

lich neun Monaten Bearbeitungszeit drei Mal so lang wie gesetzlich vorgegeben.

Wie eine parallel im Auftrag gegebene repräsentative Firmenumfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach ergab, schätzt jedes sechste Unternehmen in Deutschland die öffentliche Verwaltung als kaum oder gar nicht leistungsfähig ein. Dabei gehe es in 90 Prozent aller Planungs- und Ge-

nehmigungsverfahren gar nicht um neue Techniken und Prozesse, sondern um Änderungen an bestehenden Anlagen. „Muss beispielsweise in einer Anlage ein Filter ausgetauscht werden oder eine Brenntechnologie, weil sich die gesetzlichen Vorgaben oder der Stand der Technik geändert haben, bedarf es einer Änderungs-genehmigung“, heißt es in der Untersuchung.



Zu lange Genehmigungsverfahren bremsen die Energiewende, warnt der BDI. Im Bild: eine Wasserstoff-Produktionsanlage der Linde AG in Leuna. FOTO: SCHULTEN/IMAGO

BDI-Präsident Siegfried Russwurm bezeichnete Genehmigungsverfahren gegenüber der SZ als „Nadelöhre für die Versorgungssicherheit und die Transformation der Wirtschaft“. Gerade in der Krise müssten Bund und Länder alle relevanten Genehmigungen beschleunigen und viel schneller Entscheidungen treffen. „Die Industrie geht von einer Verdopplung der Genehmigungsverfahren bis 2030 aus – aufgrund der grünen und digitalen Transformation und des dringend notwendigen befristeten Wechsels von Gas auf Öl in Betrieben, dem sogenannten Fuel-Switch. Das Tempo der Bundesregierung beim Fuel-Switch muss als Blaupause für alle Investitionsvorhaben in Deutschland dienen, etwa für Wasserstoff-Produktionsanlagen“, sagte Russwurm. Die Ausnahmeregelung beim Fuel-Switch reduziert den Ermessensspielraum der Ämter und sieht, vereinfacht gesagt, vor, dass der Brennstoffwechsel in aller Regel genehmigt werden muss.

„Wir müssen weg von Tempo BER hin zu Tempo LNG“, sagt der FDP-Chef

Das sich Prüfverfahren oft so lange hinziehen, liegt aus Sicht des BDI-Chefs häufig an komplexen oder widersprüchlichen Regelungen sowie fehlenden Standards. Hier müsse die Politik unbedingt für mehr Klarheit und Rechtssicherheit sorgen. „Der Schlüssel für das Erreichen der Klima-

ziele liegt in schnelleren Genehmigungsverfahren – auf allen Ebenen und in allen Verfahrensinstanzen. Gutachten sollten dringender auf ein Mindestmaß reduziert werden, ein Erörterungstermin sollte nur auf Wunsch des Antragstellers erfolgen“, betonte Russwurm. Neben massiven Vereinfachungen fordert der Verband zudem eine deutlich bessere Personalausstattung von Behörden und Gerichten. Auch müssten die zuständigen Stellen auf kommunaler und Landesebene viel enger und verlässlicher zusammenarbeiten als bislang.

Immerhin, einen prominenten Mitstreiter hat Russwurm bereits für sich gewinnen können: Bundesfinanzminister Christian Lindner. Der Staat, so der FDP-Chef im Gespräch mit der SZ, habe bei der Planung und Errichtung neuer Terminals für die Anlieferung von Flüssiggas (LNG) ja gerade unter Beweis gestellt, dass es auch einmal schnell und unbürokratisch gehen könne und nicht jedes große Infrastrukturprojekt so traurig enden müsse wie der Bau des Berliner Flughafen BER. „Das Tempo der Realisierung der LNG-Terminals muss in Deutschland der neue Maßstab sein“, betonte er. Das gelte nicht nur für energiepolitisch wichtige Vorhaben, sondern für alle Projekte, bei denen es um die Umstellung der Wirtschaft auf neue, saubere Produktionsweisen gehe. Als Beispiele nannte er den Aufbau einer modernen Wasserstoff- und Verkehrsinfrastruktur. Lindner: „Wir müssen weg von Tempo BER hin zu Tempo LNG.“ CLAUS HULVERSCHEIDT