

LITHIUM-ABBAU

Der Schatz im Salzsee

Nur wer den Rohstoff Lithium besitzt, kann Elektroautos bauen. In einem ausgetrockneten Salzsee in Bolivien lagern gigantische Vorräte, auf die Autofirmen aus aller Welt hoffen. Aber das arme Land will sich nicht billig abfinden lassen. Ein Pokerspiel beginnt

von Carolin Emcke;Wolfgang Uchatius | 20. Mai 2010 - 08:00 Uhr

Die Vergangenheit hat einen Auspuff. Man begreift das schnell an diesem Tag, im künstlichen Licht der Messehallen. Schöne Frauen ziehen Tücher von glänzenden Karosserien, Autos kommen zum Vorschein, E-Gitarren krachen, ein sorgfältig frisierter Vorstandsvorsitzender präsentiert den neuen Ford, den neuen Mazda, den neuen Lamborghini, und jedes Mal klingt es wie ein Abgesang. Wie ein Loblied auf ein großartiges Zeitalter, das gerade vorübergeht.

Die Vergangenheit ist ein Auto, das Benzin verbrennt.

Es ist der erste Tag des Genfer Auto-Salons, der großen jährlichen Frühjahrsmesse der Fahrzeugindustrie. Es ist der Tag, an dem Toru Hashimoto der Welt die Zukunft erklärt.

Er ist ein zierlicher Mann von stillem Stolz, 54 Jahre alt, Ingenieur des japanischen Autoherstellers Mitsubishi. Neben ihm auf dem Messestand steht ein kleiner, rot-weißer Wagen ohne Tank. Hashimoto öffnet die Heckklappe, er zeigt auf einen schwarzen Kasten. Darunter verbirgt sich der Motor, 64 PS, aber so leise wie ein Fahrrad und genauso sauber, weil er nicht mit Benzin läuft, sondern mit Strom. Der Mitsubishi iMiEV ist das erste Auto eines Massenherstellers, dessen Kraft aus der Steckdose stammt. Das erste Auto, das keine Treibhausgase ausstößt. In Japan kann man ihn schon kaufen, in Deutschland kommt er im Herbst auf den Markt. Hier in Genf wirkt er wie das Symbol einer neuen Welt.

Einer Welt, in der Autofahrer ohne schlechtes Gewissen Gas geben können und in der nicht nur jeder Europäer und jeder Amerikaner einen Wagen besitzen kann, sondern auch jeder Afrikaner und jeder Asiate. In dieser Welt werden die Autokonzerne ewig leben, weil ihr Wachstum weder durch den Klimawandel noch durch versiegende Ölquellen gebremst wird.

»*Imagine*«, sagt Toru Hashimoto. »Stellen Sie sich vor.«

Er ist in den iMiEV gestiegen. Er spricht jetzt über das Geheimnis der ungebremsten Mobilität, die das Elektroauto verheißt. Es ist der Energiespeicher, der Akku, er verbirgt sich unter den Sitzen.

Die Elektroautos von früher wurden mit schweren Blei- oder Nickelbatterien angetrieben. Nach achtzig, neunzig Kilometern blieben sie liegen. Inzwischen aber gibt es neue Akkus. »Sie sind aus Lithium«, sagt Hashimoto. »Aus dem leichten Metall der Erde.« Es liegt an diesen Lithium-Ionen-Batterien, dass moderne Elektroautos mehrere Hundert Kilometer weit fahren können und ähnlich leistungsfähig sind wie Benzinautos.

Die Welt der Zukunft braucht kein Öl. Sie braucht Lithium.

Jahrhundertelang hatte die Menschheit wenig Verwendung für dieses Metall. Wie wertloser Schutt lag es unter der Erdkruste. Jetzt aber arbeiten die Ingenieure überall auf der Welt an Elektroautos, nicht nur bei Mitsubishi, auch auf den Teststrecken von Daimler, in den Windkanälen von General Motors oder den Fabriken von Renault. Die Autoindustrie wird bald Millionen von Batterien brauchen. Aus dem Lithium ist ein riesiger Schatz geworden.

Wer wird ihn heben? Wem wird er zu Reichtum verhelfen?

Hoch oben in den Bergen Boliviens liegt die weiße Wüste des Salar de Uyuni. Sie ist so groß, dass sie vom Mond aus zu sehen ist. So blendend, dass sich jede Entfernung darin verliert. So still, dass man allein den Wind hört, der über den riesigen ausgetrockneten Salzsee pfeift. Und ab und zu den Flügelschlag von Flamingos, die zu den sumpfigen Rändern der Wüste fliegen. Sonst nichts. Nur stille Verheißung.

Im Boden dieser Salzwüste verbergen sich die größten Lithiumvorkommen der Welt.

Moises Chambi hält eine Holzstange in der Hand. An ihrem Ende klemmt eine scharfe Eisenplatte. Mit diesem Schaber pflügt der Angehörige der Aymara-Indios durch die harte Kruste der Salzwüste, wie durch gefrorene Erde in eisigen Wintern. Früher benutzte sein Vater dieses Werkzeug, davor sein Großvater. Beide lebten sie davon, das Salz aus dem Salar de Uyuni zu brechen, 3653 Meter über dem Meer. Moises Chambi lebt ihr Leben weiter.

Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang arbeitet er im Salz. Er schüttet es zu mannshohen Hügeln auf, eine dunkle Brille und eine Baseballkappe schützen ihn vor dem sengenden Licht.

Abends fahren Lastwagen vor und bringen das Salz nach Colchani, einem verlassenen Dorf am Ostufer des ausgetrockneten Sees, von wo aus es weiterverkauft wird. Das ist die Welt, in der Moises Chambi sich bewegt. Er war noch nie in Genf, noch nie in Japan, er war überhaupt noch nie weg vom Salar de Uyuni. 1000 Bolivianos verdient Moises im Monat, 140 Dollar, wenn es ein guter Monat ist. Davon ernährt er seine Frau und zwei Kinder.

Manchmal kommen Touristen in Jeeps an den Salar de Uyuni. Andere Autos gibt es hier kaum. Wenn Moises Chambi ins nächste Dorf will, fährt er auf dem Salzlastwagen mit. Oder er geht zu Fuß über die staubigen, ungepflasterten Straßen.

Moises Chambi ist 23 Jahre alt. Ein schmaler Mann, der schon jetzt sein halbes Leben damit zugebracht hat, nach Salz zu graben. Das Salz ist seine Vergangenheit, und es ist seine Zukunft. Jedenfalls dachte er das. Bis vor Kurzem.

Moises Chambi lacht. Er sagt: »Es ist wunderbar. Ausgerechnet hier, wo es fast nichts gibt, wird das gefunden, was auf einmal alle haben wollen.«

Nach Berechnung des unabhängigen amerikanischen Instituts U.S. Geological Survey verbirgt sich im Salar de Uyuni rund die Hälfte allen Lithiums, das auf der Welt zu finden ist. 5,4 Millionen Tonnen.

In Bolivien muss ein Drittel der Bevölkerung mit weniger als zwei Dollar am Tag auskommen. Es ist eines der ärmsten Länder der Welt. Und eines der reichsten. Vielleicht. Bolivien könnte das Saudi-Arabien des Lithiums werden.

Moises Chambi stützt sich auf seinen hölzernen Schaber. Er schaut über die grellweiße Ebene, die aussieht wie immer und dennoch in neuem Licht erstrahlt, im Glanz des Wohlstands. Er sagt: »Bald wird das Lithium ganz Bolivien ernähren.«

Es klingt wie das Versprechen einer neuen, gerechten Globalisierung, wie ein wunderbares Wirtschaftsmärchen: Die reichen Länder der Welt bauen Autos, die ohne Benzin fahren. Sie bewahren damit nicht nur die Erde vor der Überhitzung, sie bringen auch noch Wohlstand zu Menschen wie Moises Chambi. Eine jahrhundertealte Geschichte von Ausbeutung und Kolonialisierung, von Überfluss auf der einen und Elend auf der anderen Seite des Globus findet ein Ende. Der Süden wird reich, weil sich der Norden seiner Verantwortung stellt. Ökologische Nachhaltigkeit im Norden, soziale Nachhaltigkeit und Wohlstand im Süden: Industrieländer und Entwicklungsländer retten gemeinsam die Welt.

Jetzt muss das Märchen nur noch Wirklichkeit werden.

Mitten in Deutschland spricht Andreas Lassota von der Hoffnung. Er steht im fünften Stock der Opel-Zentrale in Rüsselsheim, einem hellen, gläsernen Gebäude. Von hier oben sieht man den Parkplatz eines Opel-Händlers. Dort soll nächstes Jahr ein neues Modell zum Verkauf stehen. Der Ampera, das erste Elektroauto von Opel. Das große Versprechen.

Lassota ist 46 Jahre alt. Früher hat er Autos konstruiert, heute ist er Marketing-Manager. Im Moment arbeitet er daran, den Ampera auf den Markt zu bringen. Er muss ein Erfolg werden. Es muss endlich wieder gute Nachrichten von Opel geben.

Opel, das ist das Symbol der Wirtschaftskrise. Jeder fünfte der 48.000 europäischen Arbeitsplätze soll gestrichen werden. Der Mutterkonzern General Motors musste Insolvenz anmelden. Er gehört jetzt dem amerikanischen Staat.

Lassota spricht in diesen Wochen viel mit Managern anderer Autohersteller, mit Energiekonzernen, Stadtwerken, Umweltverbänden, mit Firmen, die überlegen,

Elektroautos für ihre Mitarbeiter anzuschaffen. Er bietet ihnen nicht nur ein paar Dienstwagen, sondern gleich ein besseres Image dazu. Wer einen Ampera besitzt, fährt nicht nur ein Auto, er ist auch ein Kämpfer gegen den Klimawandel. Das Interesse am Ampera ist groß.

Andreas Lassota sagt: »Wir werden reichlich Lithium brauchen in den nächsten Jahren.« Dann fügt er an: »Ein Glück, dass es in Bolivien so viel davon gibt.«

Lassota ist aufgestanden. Er spricht jetzt von den Fehlern der Vergangenheit, vom Öl, von dem die Autoindustrie viel zu lange gelebt habe. Mit einem Filzstift malt er ein längliches Gebilde auf ein Blatt Papier, die Sahara, und mitten in die große Wüste ein kleines Rechteck. Er sagt: »Mit der Sonnenenergie, die auf dieser Fläche ankommt, könnte man die ganze Welt versorgen.« Alle Menschen hätten Strom, alle Autos. Und anders als heute wäre es sauberer Strom, der aus den Steckdosen flösse. »Nur so viel bräuchte man für Deutschland«, sagt Lassota. Er malt einen winzigen Punkt neben das Rechteck. Der Punkt soll sagen: Die Rettung der Erde wäre gar nicht so schwer. Andreas Lassota klingt ziemlich begeistert von dieser Aussicht.

Das Papier, auf das Lassota die Sahara gemalt hat, hängt an einer Metalltafel, einem Flipchart. *Flip* ist Englisch und bedeutet umdrehen. Man kann die volle Papierseite nach oben hin wegklappen, wie bei einem Spiralblock, und dann auf der nächsten Seite weiterschreiben. Andreas Lassota, der viele Jahre damit verbracht hat, der Welt neue Benzinautos zu verkaufen, klappt die Seite nicht weg. Er schreibt auf der Rückseite weiter. Er sagt: »Das spart Papier. Mir ist das wichtig.«

Ein Automanager, der sich in einen Umweltschützer verwandelt. Strom, der aus der Sonne stammt. Industrieunternehmen, die Elektroautos kaufen. Ein wachsender Bedarf an Lithium. Es sieht gut aus für Bolivien. Für Opel. Für die ganze Welt.

Es fahren jetzt häufiger große Autos an den Salar de Uyuni mit seinen Lithiumvorkommen. Moderne Geländewagen, in denen japanische Geologen sitzen, koreanische Manager, französische Diplomaten. Manchmal übernachten sie im selben Hotel am Rand der Wüste, dem Luna Salada, einem wunderschönen, ganz aus Salz gebauten Haus. Sie schauen sich die Gegend an, sie wollen Fabriken errichten, das Lithium abbauen. Sie versprechen den Bolivianern Geld dafür. Alles scheint so, wie das Märchen es erzählt.

Am Rande der bolivianischen Stadt Potosí, nur 150 Kilometer vom Salar de Uyuni entfernt, wächst ein Berg aus der roten Erde. Die spanischen Konquistadoren nannten ihn den *cerro rico*, den reichen Berg. Einst barg er ein Metall, das noch wertvoller war als heute das Lithium. Silber.

Vor 450 Jahren begannen die Spanier, den Schatz von Potosí zu heben. Mit der Macht ihrer Gewehre trieben sie die einheimischen Indios in die Stollen. Die Spanier fanden

Reichtum. Die Indios fanden den Tod. Zwischen 1545 und 1825 starben schätzungsweise acht Millionen indigener Bolivianer im Silberberg.

Potosí ist das historische Trauma des Andenstaates. Man kann am *cerro rico* aber auch viel über die Gegenwart erfahren. Man lernt dort, wie schwer es sein kann, zu Wohlstand zu kommen. Selbst wenn man einen Schatz wie das Lithium besitzt.

Wie ein ausgeweideter Körper liegt der Berg heute da. Links und rechts der Hauptader sind Tunnel in das Gestein geschlagen. Aufwärts und abwärts winden sich die Schächte durch die Dunkelheit. Anfangs säumen Stützbalken den Weg, nach einer Stunde verlieren sie sich, und man findet sich in einem Labyrinth aus Stollen und Höhlen wieder. Es riecht nach Feuchtigkeit und Moder und dem Rauch aus Jicardos Zigarette.

Jicardo, der Bergmann, hockt tief unter der Erde in einer lehmigen Mulde, kaum größer als sein schmächtiger Körper. Ruht sich aus von den Stunden im Silberberg. Für ihn gibt es keine festen Arbeitszeiten, kein festes Gehalt. Jicardo und die anderen Quechua-Indios, die in den Minen arbeiten, sind zwar in Genossenschaften organisiert, aber das ändert nichts an den harten Arbeitsbedingungen unter Tage. »Manchmal arbeiten wir zwölf Stunden«, sagt Jicardo. Er lenkt den Schein seiner Stirnlampe auf einen Plastikbeutel, holt ein paar Kokablätter heraus und kaut darauf herum. Der berauschende Saft wird ihm helfen, auch diesen Tag zu überstehen.

Seit 26 Jahren arbeitet Jicardo in den Schächten von Potosí. Er ist einer von 15.000 Minenarbeitern, die hier nach Erzen schürfen. Einer von vielen, die vergeblich auf ein bisschen Wohlstand hofften. Wie der Salzbauer Moises Chambi führt auch Jicardo das Leben seines Vaters und Großvaters fort. Beide leben noch, aber beide, sagt Jicardo, habe der Staub der Minen krank gemacht. Tuberkulose. »Hier hat sich seit Generationen nichts geändert«, sagt Jicardo. Die Armut ist geblieben. Wie kann das sein?

Als die Bolivianer im Jahr 1825 die Kolonialherren vertrieben, da schienen sie dem Reichtum nahe. Noch immer verbargen sich in der roten Erde tonnenweise Silber und andere Erze. Der Schatz war kleiner geworden, aber er war noch da. Er gehörte jetzt den Bolivianern. Die Europäer und die Amerikaner kauften ihnen das Silber ab, das Zinn und das Blei. So wie sie ihnen vielleicht bald das Lithium abkaufen werden.

Trotzdem blieben in Bolivien die Moderne und der Wohlstand aus. Genauso wie in den anderen Ländern der Dritten Welt, die begehrte Rohstoffe besitzen, wie in den Kupferländern, den Baumwollländern, den Kakaoländern.

Dort unten in den Stollen von Potosí, im Schacht des erschöpften Bergarbeiters Jicardo, verbirgt sich eine Erkenntnis, die die Hoffnung des Salzbauern Moises Chambi auf Entwicklung untergräbt. Eine Erkenntnis, die offenbart, dass das Märchen von der guten Globalisierung, das so wunderbar einfach schien, in Wahrheit ziemlich kompliziert ist.

Reich an Rohstoffen zu sein genügt nicht. Rohstoffe allein bringen wenig Geld. Weil es immer andere arme Länder gibt, die das Silber, das Kupfer, den Kakao oder die Baumwolle noch billiger anbieten. Weil es nicht der Kakao ist, der einen reich macht, sondern die Schokolade, zu der man ihn verarbeitet. Nicht die Baumwolle, sondern die Hosen. Nicht das Kupfer, sondern die Stromkabel.

Wertschöpfung nennen Wirtschaftswissenschaftler diesen Prozess, der darin besteht, einen bloßen Rohstoff in etwas zu verwandeln, das sich tatsächlich verkaufen lässt. In etwas, das Geld bringt. Viel Geld.

Im Falle des Lithiums wären das Akkus. Damit sich in der Salzwüste des Salar de Uyuni nicht die Vergangenheit des *cerro rico* wiederholt, damit das Märchen wahr wird, dürfen die Bolivianer nicht einfach nur ihren auf einmal so begehrten Rohstoff verkaufen. Sie müssen anfangen, selbst Batteriezellen zu produzieren.

Auf der A4 von Dresden in Richtung Görlitz rollen schon die Lastwagen. An der Ausfahrt Pulsnitz fahren sie ab, durchqueren Dörfer und Weiler, rollen in das Gewerbegebiet der Kleinstadt Kamenz und halten schließlich vor einer Fabrikhalle, an der die Namen Evonik Litarion und Li-Tec stehen. Dort laden sie das Lithium ab.

Es steckt in blauen Fässern mit schwarzen Deckeln. Verarbeitet zu Lithiumcarbonat, gemischt mit Nickel- und Manganoxid, hat es sich in ein Pulver verwandelt, das aussieht wie dunkler Sand. Es kann jetzt eine Batterie daraus werden.

Ein Gabelstapler fährt die Holzpaletten mit den Fässern in die Fabrik. Arbeiter mit Schutzbrillen mischen das Pulver mit Lösungsmitteln, Maschinen verröhren es zu einer pastenartigen Masse. Das ist der Anfang. Am Ende werden flache, silberne Batteriezellen auf einem Stapel liegen, hergestellt in einer Fabrik, die der Automobilhersteller Daimler und der Chemie- und Energiekonzern Evonik gemeinsam betreiben, in Kamenz, 45 Kilometer östlich von Dresden. Hier entstehen die Akkus, die den Motor des Elektro-Smart antreiben sollen, der im Jahr 2012 auf den Markt kommen soll. Hier schafft das Lithium neue Arbeitsplätze. Hier. Nicht in Bolivien.

Gleich hinter dem Eingang der Fabrik hängen zwei gerahmte Fotos an der Wand. Auf dem ersten sieht man eine Gruppe lachender Menschen, auf dem zweiten auch. Der Unterschied ist, dass auf dem ersten Foto etwa dreißig Leute abgebildet sind und auf dem zweiten hundert. Längst ist auch dieses Bild veraltet. Inzwischen beschäftigt die Batteriefabrik 220 Mitarbeiter. Sekretärinnen und Bürokaufleute, Facharbeiter und Ingenieure. Nächstes Jahr sollen es 500 sein. Das Unternehmen wächst so schnell, dass ihm die Räume ausgehen. Für Besprechungen treffen sich die Ingenieure inzwischen im Hotel Goldner Hirsch in Kamenz.

Mitten in der großen Finanzkrise hat sich in der sächsischen Provinz ein kleines Wirtschaftswunder ereignet. Ein Unternehmen verzehnfacht seine Belegschaft. Es ist die Art von Geschichte, die Politiker in diesen schweren Zeiten lieben, die

Bundesbildungsministerin Annette Schavan (CDU) hat die Fabrik von Daimler und Evonik besucht, der frühere Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD), der sächsische Ministerpräsident Stanislaw Tillich (CDU). Eine deutsche Geschichte. Bolivien taucht darin nicht auf.

Wie sollte es auch anders sein? Die Entstehung einer Lithium-Ionen-Batterie täuscht Einfachheit vor. Ein paar Lagen Kupferfolie, mit schwarzer Paste beschmiert, danach verschweißt, mit Kabeln verbunden, viel mehr scheint da nicht zu sein. Doch kaum wird der Kasten unter Strom gesetzt, entbrennt in seinem Inneren ein elektrochemischer Sturm. Dessen Kraft gilt es nicht nur zu nutzen, sondern auch zu bändigen, Handy- und Laptopbatterien sind schon explodiert. Es geht um Geheimrezepte und die Jagd nach Patenten, um Energiedichte und Ladezyklen. Wie sollen die Bolivianer so etwas bauen? An den Hängen der Anden leben keine Akkuspezialisten. Oder doch?

Es gibt in der bolivianischen Stadt La Paz einen Mann, der in diesen Tagen viel darüber nachdenkt, wie sich der Lauf der Wirtschaftswelt ändern lässt. Er hat beobachtet, dass Daimler seine Batterien in Deutschland baut. Er weiß, dass Mitsubishi die Akkus für den iMiEV in Japan produziert und dass die Batteriezellen für den Opel Ampera aus Korea stammen. Er arbeitet daran, dass das nicht so bleibt.

Der Mann heißt José Antonio Pimentel Castillo. Er trägt ein kariertes Hemd, eine Jacke, eine einfache Stoffhose. Der 61-Jährige sieht aus wie ein Industriearbeiter. Das ist Absicht. Wie die meisten Mitglieder der bolivianischen Regierung versteht sich Pimentel auf die Kunst symbolischer Gesten. Seine Kleidung leugnet jeden Status und schafft Nähe zu den Menschen, die ihn gewählt haben: die Quechua- und Aymara-Indianer aus den Hochebenen der Kordilleren, Erzarbeiter wie Ricardo, Salzbauern wie Moises Chambi.

Pimentel ist der bolivianische Minister für Bergbau und Metallurgie, einer der mächtigsten Männer des Landes, eingesetzt von einem der ungewöhnlichsten Regierungschefs der Welt, von Evo Morales, einem ehemaligen Kokabauern, der nur sechs Jahre zur Schule ging und am 19. Dezember 2005 als erster Indio zum Präsidenten eines südamerikanischen Landes gewählt wurde.

Kaum im Amt, begann Morales, der sich als pragmatischen Sozialisten bezeichnet, damit, die kleine Welt der bolivianischen Wirtschaft zu ändern. Er ließ Gasunternehmen, Ölfirmen, Fluglinien und die Wasserwirtschaft teilweise verstaatlichen. Die Erlöse bolivianischer Rohstoffe und bolivianischer Arbeitskraft sollten Bolivien zugutekommen und nicht nur den ausländischen Konzernen. Das war sein Kalkül. Experten prophezeiten die Flucht aller Investoren und noch größere Armut. Doch Morales hatte Erfolg. Die Wirtschaft wuchs, die Staatseinnahmen stiegen, die Staatsschulden sanken, am Ende lobte sogar der zutiefst unsozialistische Internationale Währungsfonds den bolivianischen Regierungschef für seine »angemessene Wirtschaftspolitik«.

Seitdem ist Morales der Mann, der ganz Südamerika neuen Mut gibt. José Antonio Pimentel ist sein Vertrauter. Der Hüter des Lithiumschatzes.

Minister Pimentel sitzt in einem schlichten Büro im 14. Stock des Zentrums für Kommunikation in La Paz, der Lärm von Hupen und Motoren dringt herauf. Er sagt: »Wir haben ehrgeizige Pläne.« Er hat Arbeitsrecht und die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung gelehrt. Er kennt die Angst der Bolivianer vor Ausbeutung wie kaum ein anderer. »Die Vergangenheit wird nicht zurückkehren«, sagt er. Nicht noch einmal soll sich der Norden auf bolivianischem Boden bereichern.

Pimentel führt in seinem kleinen Büro eine Art Abwehrschlacht. Immer wieder kommen in diesen Monaten sorgfältig gekleidete Geschäftsleute hierher, zu Pimentel, dem Minister, der keine Anzüge trägt, und wollen über Verträge reden. Der japanische Autobauer Mitsubishi, der japanische Mischkonzern Sumitomo, der koreanische Batteriehersteller LG Chem, der französische Mischkonzern Bolloré, sie alle interessieren sich dafür, das Lithium aus dem Salar de Uyuni zu holen.

Aber was haben die Fremden zu bieten?

Anfangs beantwortete Präsident Morales die ausländischen Anfragen mit einer Vision. *Paso a paso*, Schritt für Schritt, werde das Land die industrielle Produktion des Lithiums in Gang bringen. Bolivianische Förderanlagen, bolivianische Batteriefabriken, bolivianische Elektroautos. Ein Trugbild der Selbstüberschätzung.

Inzwischen wählt der Minister Pimentel andere Worte. Ruhig erklärt er, dass Bolivien als kleines Land ohne eigene Industrie natürlich ausländische Investoren brauche, um Akkus herzustellen. Die Konzerne sollen daher ins Land dürfen, aber sie sollen mit den Bolivianern zusammenarbeiten, sie sollen nicht nur mit Geld bezahlen, sondern auch mit Wissen. Sie sollen den Bolivianern zeigen, wie man Batterien baut, sollen gemeinsam Fabriken errichten. »Als Partner«, sagt Pimentel.

Er spricht davon, dass der Zusammenbruch der Börsen gezeigt habe, wie verwundbar die Welt ist, wie eng der Norden und der Süden verbunden seien. Ist es nicht offensichtlich, dass auch die Erderwärmung nur gemeinschaftlich aufzuhalten ist? Bietet die ökologische Wende im Norden hin zu den Elektroautos nicht die einmalige Chance für eine soziale Wende im Süden hin zu Entwicklung und Wohlstand für die breite Masse der Bevölkerung? Beginnt hier nicht gerade eine neue, bessere Phase der Globalisierung?

Es hört sich wieder an wie das schöne Wirtschaftsmärchen. Der Bergbauminister José Antonio Pimentel Castillo aber weiß, dass es längst um etwas anderes geht. Um einen Machtkampf. Die Industrieländer wollen das Lithium haben und dafür möglichst wenig Geld bezahlen. Die Bolivianer wollen möglichst viel dafür bekommen. Am Ende wird der Stärkere gewinnen.

Steffen Haber ist Economyclass geflogen, wie immer, das muss genügen in dieser Zeit. Habers Uhr zeigt kurz nach neun, das Flugzeug war pünktlich, ein Glück. Wenn die Bundeskanzlerin einlädt, will man nicht zu spät kommen.

Montagmorgen, 3. Mai. Angela Merkel hat Spitzenmanager von Autoherstellern und Energiekonzerne, von Maschinenbauern und Chemieunternehmen in die Hauptstadt gerufen, außerdem Wissenschaftler, Gewerkschafter, Wirtschaftsfunktionäre, 400 Leute insgesamt. Ein Gipfeltreffen findet statt. Es wird darum gehen, wie die Bundesrepublik bei den Elektroautos Weltspitze werden kann. Das Autoland soll nicht zurückfallen, nur weil die Autos plötzlich nicht mehr mit Benzin fahren.

Steffen Haber läuft durch den Flughafen zum Taxi. Haber, 46, ist ein stämmiger Mann, promovierter Chemiker. Er hat noch nie einen Motor konstruiert, noch nie eine Karosserie entworfen. Er versteht von Autos nicht viel mehr als ein durchschnittlicher Autofahrer. Trotzdem ist er auf einmal ein ziemlich wichtiger Mann für die Autokonzerne. Haber ist derjenige, der ihnen das Lithium verkauft.

Es gibt bisher genau drei Unternehmen auf der Welt, die im größeren Stil Lithium fördern. Eines ist Chemetall mit Sitz in Frankfurt am Main, ein Unternehmen mit 2700 Mitarbeitern und drei Dutzend Tochter- und Beteiligungsfirmen rund um die Erde. Steffen Haber ist bei Chemetall der Chef des weltweiten Lithiumgeschäfts.

Wenn er über den Schatz im Salar de Uyuni spricht, redet er weder über soziale noch über ökologische Nachhaltigkeit, schon gar nicht über Partnerschaften. Er sagt, es gehe hier um Kostenstrukturen, um Preismacht, um Billigkonkurrenz. Er sagt: »Es geht um die Mechanismen des Marktes.«

Es geht, vor allem, um den Regen.

Bisher stammt fast alles Lithium auf den Weltmärkten aus weiteren ausgetrockneten Salzseen in Südamerika, sie liegen in Chile und Argentinien. In beiden Ländern reißen Unternehmen das Salz auf, mischen es mit Wasser und Soda, filtrieren die Flüssigkeit, lassen sie verdunsten, und übrig bleibt: Lithiumcarbonat, der Grundstoff für die Batterien. Die Atacamawüste in Chile, nur 175 Kilometer Luftlinie entfernt, ist die trockenste Wüste der Welt. In Bolivien, am Salar de Uyuni, dagegen regnet es regelmäßig.

Und warum ist das so schlimm?

»Weil der Verdunstungsprozess wegen des Regens mehr Zeit braucht«, sagt Steffen Haber. Mehr Zeit, das heißt: höhere Produktionskosten, doppelt so hoch, dreimal so hoch, schätzt Haber. Höhere Produktionskosten, das bedeutet: geringere Chancen auf dem Weltmarkt.

Der bisher größte Lithiumförderer der Welt ist der chilenische Konzern SQM. Im vergangenen Herbst senkte er überraschend seinen Verkaufspreis für Lithiumcarbonat. Obwohl der Konzern genug Kunden hatte. SQM verzichtete freiwillig auf Gewinn. Ein ökonomisches Rätsel, für das es eine einfache Erklärung gibt: Die Chilenen wollten den

Bolivianern Angst einjagen. Sie demonstrierten den Batterieherstellern und Autokonzernen, wo es das günstigste Lithium gibt. »Kauft lieber bei uns, als in Bolivien zu investieren.« Das sollte es heißen.

Die Chilenen wollten den Bolivianern zeigen, wie stark sie sind.

Das Taxi hält, Steffen Haber steigt aus. Französische Straße, die Berliner Vertretung der Deutschen Telekom. Der Ort des Gipfeltreffens. Zwei Stunden lang werden Kanzlerin und Minister mit den Vorstandsvorsitzenden diskutieren. Angela Merkel wird darauf hinweisen, dass die Regierung im Rahmen des Konjunkturpakets II 500 Millionen Euro für die Förderung der Elektroautos ausgibt. Knapp die Hälfte der Zeit wird man über Batterien sprechen. Von Bolivien wird nicht die Rede sein.

Vielleicht noch nicht. In La Paz hatte der Bergbauminister Pimentel gesagt: »Das Problem der Erderwärmung ist ein globales Thema.« Er hätte auch sagen können: »Das Problem der Erderwärmung ist unsere große Hoffnung.« Wenn die Polkappen noch schneller schmelzen als erwartet, wenn Wirbelstürme durch Florida fegen und halb Holland im Meer zu versinken droht, dann wird der Druck auf die Autoindustrie weiter steigen. Und auf die Politik. Dann wird es bald nicht mehr ins Gewicht fallen, dass Elektroautos nach wie vor 10.000 oder 15.000 Euro mehr kosten als vergleichbare Benzinautos. Dann werden die Regierungen das ausgleichen, mit Elektroprämien statt Abwrackprämien. Dann wird die Welt mehr Stromautos brauchen, als irgendeiner der Vorstandsvorsitzenden auf dem Gipfeltreffen ahnt. Und noch mehr Lithium. Egal, zu welchen Bedingungen.

Die große ökologische Katastrophe ist Boliviens große Chance. Die Konzerne des Nordens brauchten den Rohstoff so dringend, dass ihnen José Antonio Pimentel in seinem kleinen Büro die Vertragskonditionen diktieren könnte. Die Bolivianer wären am Ende doch die Stärkeren.

Maritza Vallejo soll ihrem Land dabei helfen, Kraft zu gewinnen. Mit Overall und Wollmütze geschützt, steht sie mit ihren Arbeitern in der grellen Sonne am Salar de Uyuni. Mit einer Schneidemaschine reißen die Männer den Wüstenboden auf und zerteilen die Kruste in rechteckige Blöcke aus steinhartem Salz, die sie wie Ziegel einsetzen zum Bau von zehn Meter langen und zehn Meter breiten Wannen. Maritza Vallejo sagt: »Ich bin stolz, am bolivianischen Traum mitzuarbeiten.«

Der Bergbauminister Pimentel hat die Ingenieurin Vallejo an den südlichen Rand der Salzwüste geschickt. Sie soll dort eine Fabrik errichten und Lithiumcarbonat produzieren. Pimentel will den Konzernen aus dem Norden sagen können: Seht her, wir schaffen es zur Not auch ohne euch. Es würde seine Verhandlungsposition stärken. Genau wie die Arbeit zweier unabhängiger Professoren an der Universität von Potosí, Jaime Claros und Wolfgang Voigt von der Universität Freiberg, die die Schwächen des bolivianischen Lithiums im Wettbewerb der Anbieter kennen. Die beiden entwickeln sogenannte Eindampfkegel, die den Verdunstungsprozess des Lithiums beschleunigen sollen. Sie

versuchen den Regen zu besiegen, die Kosten zu drücken. Sie wollen um den Schatz der Bolivianer kämpfen.

Abends, nach Stunden im gleißenden Salz, fahren Maritza Vallejo und ihre Arbeiter hinüber zu einem unverputzten Haus. Manchmal spielen sie noch Fußball auf dem staubigen Feld neben der Baustelle, aus der einmal eine Lithiumfabrik werden soll. Bisher stehen nur ein paar Büroräume und die Schlafsaile für Maritza Vallejo und die Arbeiter. Für mehr Zukunft fehlt das Geld. Sie greifen an, aber mit ziemlich kleinen Schritten.

Im Norden mögen sie spöttisch darauf schauen, wie der Süden auf die eigene Stärke hofft, in Bolivien aber sitzt der Minister Pimentel in seinem Büro hoch über La Paz und formuliert trotzig einen Satz, der aus nur fünf Wörtern besteht und doch die Entschlossenheit einer ganzen Nation beschreibt. Einer Nation, die nicht noch einmal zulassen will, dass andere ihren Schatz ausbeuten. »Potosí wird sich nicht wiederholen«, lautet der Satz des Ministers. Nur darauf kommt es an.

Ein Knopfdruck, und ein Foto von Dieter Zetsche erscheint. Zetsche lacht. Neben ihm steht ein schwarzhaariger Mann. Er sieht arabisch aus. Zetsche schüttelt ihm die Hand.

Noch ein Knopfdruck, Thomas Bayreuther lässt das Bild des Daimler-Chefs von der Leinwand verschwinden. Er sagt: »Die Vereinigten Arabischen Emirate wissen nicht, wie lange das Öl noch reicht, deshalb haben sie in Daimler investiert, mit der Vorgabe, dass Daimler Elektroautos baut.« Dann fügt er an: »Das sagt doch alles.«

Bayreuther, schwarzer Anzug, schwarze Brille, steht in einem Konferenzraum in Stuttgart. Auf den Stühlen sitzen Vermögensverwalter. Ihr Beruf ist es, das Geld reicher Leute anzulegen. Sie sind auf der Suche nach Wertpapieren, die Rendite bringen. Eine Privatbank hat sie eingeladen, sich Bayreuthers Vortrag anzuhören.

Bayreuther ist vierzig Jahre alt. Er war Aktienhändler in Frankfurt, in London, in München. Den Lesern des Magazins *Focus Money* erklärte er jahrelang, wie er sein Geld investieren würde. Sein Musterdepot erzielte eine Rendite von 29 Prozent, pro Jahr. Heute leitet er ein eigenes Finanzunternehmen. Er hat einen Fonds aufgelegt, der nur in Unternehmen investiert, die an Elektroautos verdienen. Lithiumförderer, Batteriehersteller, Autobauer. Future Mobility hat er ihn genannt. Mobilität der Zukunft.

Noch haben die Anleger Bayreuthers Fonds nicht entdeckt. Noch verdienen die Autobauer ihr Geld mit Verbrennungsmotoren. Doch wenn die Zukunft tatsächlich elektrisch fährt, dann wird Thomas Bayreuther dafür sorgen, dass nicht nur Autokonzerne und Batteriehersteller davon profitieren. Sondern auch private Anleger, die genug Geld übrig haben, um es investieren. Weit weg von der Salzwüste Boliviens könnte das Lithium am Ende viele reiche Leute noch reicher machen.

Obwohl sie den Schatz im Salar de Uyuni nie besessen haben.