

EV-Rennen ignoriert russische und chinesische Mineralien-Fallen

geschrieben von Chris Frey | 20. März 2022

Larry Bell

Von Gebotsschildern der Geschwindigkeitsbegrenzung, groß wie Plakate, und blinkenden Radarwarnungen auf dem Armaturenbrett ganz zu schweigen!

Die US-amerikanischen und europäischen Hersteller von Elektrofahrzeugen versuchen, auf von staatlichen Subventionen abhängigen Märkten Kasse zu machen. Diese wiederum sind auf knappe und teure Materialien angewiesen, die für Batterien benötigt werden, die von ausländischen Gegnern kontrolliert werden.

Der für die EV-Batterien benötigte Bergbau wird bald die Weltproduktion vieler kritischer Mineralien dominieren und macht schon jetzt etwa **40%** bzw. **25%** des gesamten weltweiten Lithium- und Kobaltbedarfs aus.

Nehmen wir zum Beispiel Nickel, von dem Russland etwa 7 % des weltweiten Angebots und **20%** der weltweiten Klasse 1 (98% reine Qualität) produziert, die sowohl für moderne Im März setzte die Londoner Metallbörse [LME] den Nickelhandel **aus**, nachdem die Preise um 66 % auf über 100.000 \$ pro Tonne gestiegen waren und sich der Preis für einen Dreimonatsvertrag mehr als verdoppelt hatte.

Dies war das erste Mal seit dem Zusammenbruch des internationalen Zinnkartells im Jahr 1985, dass die LME derartige Maßnahmen ergriff, da die USA und Westeuropa wegen des Einmarsches in die Ukraine Sanktionen gegen Russland verhängten, die zu Engpässen führen könnten.

Dies **erklärt** wahrscheinlich, warum das russische Nickel-Unternehmen **Norilsk Nickel**, der weltweit größte Produzent, und sein Präsident Wladimir Potanin – der reichste Mann Russlands und ein langjähriger Freund von Wladimir Putin – diesen Sanktionen bisher ausweichen konnten.

Die Bank of America schätzt, dass im vergangenen Jahr 41.000 Tonnen Nickel der Klasse 1 fehlten, was in etwa dem Verbrauch von 620.000 EV-Batterien entspricht.

Im Februar 2021 schlug Tesla-CEO Elon Musk **Alarm** und twitterte: „Nickel ist unser größtes Problem bei der Skalierung der Lithium-Ionen-Zellenproduktion“.

Um Engpässe abzumildern, verpflichtete sich Tesla, der weltweit führende Hersteller von Elektrofahrzeugen, mindestens 165 Millionen Pfund Nickel durch ein geschätztes 1,5 Milliarden Dollar teures **Tamarack-Joint-Venture-Bergbauprojekt** zwischen der US-amerikanischen Talon Metals Corp.

und dem australischen Bergbaugiganten Rio Tinto PLC in Minnesota zu kaufen, das bis 2026 der Genehmigung der Regierung bedarf.

Tesla würde mehr als die Hälfte der Minenproduktion für sich beanspruchen, falls das Projekt rechtzeitig genehmigt wird.

Und das ist ein sehr großes „falls“.

Häufige umweltrechtliche Klagen von Bergbauegegnern führen oft zu teuren jahrelangen Verzögerungen, welche die finanziellen Mittel und den Willen zur Durchführung solcher Projekte aufzehren, unabhängig davon, ob die Klagen der Genehmigungsgegner vor Gericht erfolgreich sind.

Nach jahrelangen Verzögerungen und der Navigation durch ein Labyrinth von Vorschriften hat die [Biden-Regierung](#) kürzlich eine geplante Nickel- und Kupfermine im Norden von Minnesota gestoppt, und Amerikas einzige verbleibende hochgradige [Nickelmine](#) in Michigan wird voraussichtlich 2025 ihre Vorkommen erschöpfen.

Hinzu kommt eine weitere große Abhängigkeit der EV-Batterien von 17 unverzichtbaren Mineralien und Verbindungen der Seltenen Erden, wobei etwa [80%](#) des weltweiten Angebots – einschließlich Lithium (12 % weltweit) – von China kontrolliert werden.

[Tianqi Lithium](#), eine Tochtergesellschaft der Chengdu Tianqi Industry Group mit Hauptsitz in China, ist der weltweit größte Einzelproduzent von Hart-Lithium.

Darüber hinaus [dominiert](#) China die Lieferkette für 77 % der Batteriezellenkapazität für Elektrofahrzeuge und 60 % der Komponenten-Herstellung.

Obwohl China nur etwa ein Drittel der weltweiten Reserven an Seltenen Erden besitzt, lieferte es im Jahr 2017 78 % der 17.000 Tonnen dieser Materialien, die in die USA importiert wurden.

Wie bei Nickel hat der Widerstand der Umwelt gegen den Abbau von Seltenen Erden in den USA zu einem Minenfeld aus lokalen, bundesstaatlichen und föderalen Vorschriften geführt, das die Erteilung von Genehmigungen zu einem kostspieligen, jahrzehntelangen Prozess gemacht hat, obwohl es in Amerika Seltene Erden im Überfluss gibt.

Der Gesetzgeber hat die Exploration und Erschließung von Seltenerdmineralien auf Bundesland, das reich an diesen Materialien ist, so gut wie verboten, und die wenigen einst aktiven Minen wurden größtenteils wegen der Kosten für die Einhaltung der Vorschriften geschlossen.

Erschwerend kommt hinzu, dass viele der in den USA abgebauten Seltenen Erden in der Volksrepublik China weiterverarbeitet werden, weil es dort [billiger](#) ist, als die Kosten für die amerikanischen Umwelt- und

Arbeitsschutzvorschriften zu tragen.

[Mountain Pass](#) in Kalifornien ist die einzige noch in Betrieb befindliche Seltene-Erden-Mine in den USA, die aufgrund eines Konkurses im Jahr 2016 zwei Jahre lang nicht produzieren konnte und ihr abgebautes Erz weiterhin zur Verarbeitung nach China schickt.

Immerhin hatte Kandidat Biden während seiner Wahlkampagne [versprochen](#), „Innovationen in der Lieferkette zu beschleunigen“ und „Probleme wie die Abhängigkeit von Seltenerdmineralien“ anzugehen.

Dies ist [derselbe](#) Joe Biden, der kürzlich eine geplante Kupfer- und Nickelmine im Norden von Minnesota gestrichen hat und der die Genehmigungen für den Abbau von Lithium (Nevada), Kupfer (Alaska, Arizona, Minnesota) und Antimon (Idaho) [gebremst](#) hat.

Entgegen der jüngsten Aussage von Präsident Biden, dass der Krieg in der Ukraine eine Erinnerung daran sei, dass „wir Energie-unabhängig werden müssen“ und „uns motivieren sollte, den Übergang zu sauberer [z.B. kohlenwasserstofffreier] Energie zu beschleunigen“, wird die Politik seiner Partei Amerika noch abhängiger von Ressourcen machen, die von Russland, China und anderen feindlichen Ländern kontrolliert werden ... und das nicht nur im Hinblick auf Energie.

Viele dieser Mineralien, die in Elektroautos verbaut werden, werden auch in einer unendlichen Vielfalt von [Technologien](#) des 21. Jahrhunderts verwendet, einschließlich der Herstellung von einheimischen und strategischen Militärflugzeugen, Computern und Smartphones, Stromerzeugungs- und -übertragungssystemen, fortschrittlichen Waffenleitsystemen und ja, auch in diesen Prioritäten des „Green New Deal“ wie Solarpaneelen, Windturbinen und Batterien für die Energiespeicherung im großen Maßstab.

Lassen Sie uns endlich erkennen, bevor es zu spät ist, dass diese massive progressive EV-Offensive der Regierung wirklich überhaupt nichts mit Sauberkeit, Umweltfreundlichkeit oder Klimafreundlichkeit zu tun hat.

Es handelt sich schlicht und einfach um eine umfassende und zerstörerische Umstrukturierung der Gesellschaft und der Wirtschaft, die Amerikas Energieunabhängigkeit dezimieren, soziale und wirtschaftliche Armut schaffen und unseren gefährlichsten Gegnern die Möglichkeit geben wird, Fallen gegen unseren wirtschaftlichen Fortschritt und unsere nationale Sicherheit aufzustellen.

Autor: CFACT Advisor [Larry Bell](#) heads the graduate program in space architecture at the University of Houston. He founded and directs the Sasakawa International Center for Space Architecture. He is also the author of „Climate of Corruption: Politics and Power Behind the Global Warming Hoax.“

Link:

<https://www.cfact.org/2022/03/18/ev-race-ignores-russian-chinese-mineral-speed-traps/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE