



SCHNELLER ALS ELON

von Christoph Neßhöver

Rumtreiber:
Unternehmer und
Firmenaufkäufer
**Heinz Schimmel-
busch** und seine
weiße Währung
Lithium (r.)



Elon Musk? Ja, klar, der baue auch so was wie er, sagt **Heinz Schimmelbusch** (78). Eine Raffinerie für Lithiumhydroxid in Texas. O-Ton Musk: „eine Lizenz zum Gelddrucken“.

„Als Musk das im vergangenen Spätsommer bekannt gab, habe ich ihm gemailt, dass wir mit dem Bau unserer Raffinerie schon vor zweieinhalb Jahren begonnen haben“, sagt Schimmelbusch, ein Schmunzeln in den Mundwinkeln. „Herr Musk hat mir aber nicht geantwortet.“

Egal. Der Punkt ist gemacht. Er, Schimmelbusch, der länger im Rohstoffbusiness herumwühlt als Musk alt ist (51 Jahre nämlich), ist zwei Jahre schneller als der reichste oder zweitreichste Unternehmer der Welt mit seinen Autos, Raketen, Tunnelbohrern.

Während Musk in Corpus Christi, USA, gerade erst mit dem Bau begonnen hat, steht Schimmelbuschs Lithiumraffinerie in Bitterfeld-Wolfen kurz vor dem Produktionsstart. Zehn Hektar Grundstück, 300 neue Arbeitsplätze. Investmentsumme: 410 Millionen Euro. Bald schon wird Schimmelbusch hier den Stoff raffinieren, nach dem alle E-Auto-Hersteller lechzen: Lithiumhydroxid.

VW, Mercedes, Audi, BMW & Co. – alle benötigen sie LiOH, wie es Chemiker nennen, für all die Akkus, die ihre E-Autos antreiben und die aufbrausende chinesische Konkurrenz auf Abstand

halten sollen. Bloß ist von dem Zeug viel zu wenig verfügbar.

100.000 Tonnen von dem weißen Pulver will Schimmelbusch künftig in Bitterfeld pro Jahr raffinieren – genug für 2,5 Millionen E-Autos. Vergangenes Jahr wurden in Europa gerade mal 1,5 Millionen Stromer zugelassen, aber bald dürften es ja viel mehr sein (siehe Grafik Seite 5). Das erste Modul für 20.000 Tonnen wird im Herbst in Bitterfeld angefahren. Die Produktion der ersten drei Jahre ist bereits verkauft.

LiOH „made in Europe“ ist ein Schlüssel, um die deutsche Kernindustrie in die Elektroära hinüberzuretten. Heinz Schimmelbusch hält diesen Schlüssel in der Hand – und damit auch die Chance auf ein persönliches Comeback der eigentlich unmöglichen Art.



Selten ist ein Manager in Deutschland so tief gefallen wie er. Er war gerade mal 44 Jahre alt, als er 1989 Chef der Metallgesellschaft wurde. Der Rohstoff- und Industrieleviathan hatte mehr als 100 Jahre Tradition auf dem Buckel, 32.000 Mitarbeiter, 20 Milliarden Mark Umsatz, 122 Tochterfirmen (bei seinem Abschied waren es 258).

Nur vier Jahre später wurde „Schibu“ aus der heimischen Wirtschaftselite exkommuniziert. In den USA hatte die MG mit Öftermingsgeschäften ein riesiges Rad gedreht, das immer mehr Cash aufsaugte. Der MG-Großaktionär Deutsche Bank hielt das für zu riskant und setzte Schimmelbusch ab.

Sein Nachfolger Kajo Neukirchen (1942 bis 2020) zerschlug die MG. Schimmelbusch wurde in der Öffentlichkeit als Hasardeur gebrandmarkt. Das manager magazin – das Schimmelbusch 1991 noch zum Manager des Jahres gekürt hatte – spottete nur zwei Jahre später über den „großen Zampano“. Die „Bild“-Zeitung taufte ihn den „Haßmann“. Ein Jobvernichter.

Heute sind die Vorzeichen umgekehrt. Schimmelbusch ist Chef, Aktionär und Zeremonienmeister der AMG Critical Materials, die zwar das Werk in Bitterfeld hinstellt, ansonsten aber bislang nur Eingeweihten bekannt ist. Vom „Teufel“ der Metallgesellschaft zum Engel der Elektromobilität? „Nein, nein“, wehrt Schimmelbusch ab, „um Gottes willen nichts überhöhen!“ Kunstpause. „Aber wir sind nicht ➤

Schneller als Elon

Als Chef der Metallgesellschaft stand *Heinz Schimmelbusch* einst im Zentrum eines der größten deutschen Wirtschaftsskandale. Jetzt, mit 78 Jahren, feiert er ein fast unmögliches Comeback: als Hoffnungsträger für Elektromobilität und Energiewende.

ganz unwichtig und werden nun auch hierzulande wahrgenommen.“ Als unlängst **Olaf Scholz** (65; SPD) nach Lateinamerika flog, um für Rohstoffe zu werben, war Schimmelbuschs Lithiumchef **Stefan Scherer** (56) mit dabei, so wie er selbst einst im Tross von Helmut Kohl (1930 bis 2017) mitreiste.

Wer heute Heinz Schimmelbusch trifft, erlebt einen Manager, der wirkt, als sei er auf einer Zeitreise, halb 20., halb 21. Jahrhundert. Schwarze Budapester, weißes Hemd, dunkler Anzug (ohne Schlips allerdings), das Beinkleid gehalten von Hosenträgern, wie man sie aus alten Wall-Street-Filmen kennt, der Scheitel wie mit dem Lineal gezogen. In einer Hand hält er sein Handy und ein großes Tablet.

Schimmelbusch ist, wie einst bei der Metallgesellschaft, wieder global unterwegs. Sein neues Rohstoffreich erstreckt sich von den USA über Europa, Mosambik, China und Sri Lanka bis nach Brasilien. Die AMG arbeitet neben Lithium mit Chrom, Vanadium, Tantal, Titan, Silizium, Grafit – sogar Plutonium. 3400 Beschäftigte weltweit, 1350 davon in Deutschland. Umsatz 2022: 1,5 Milliarden Euro. Ebitda im ersten Quartal: 109 Millionen Euro – 116 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Börsenwert: 1,3 Milliarden Euro. 3,4 Prozent der Aktien gehören Schimmelbusch.

All die Stoffe in seinem Portfolio eint: Es sind kritische Materialien, Elemente aus dem Periodensystem, die knapp sind, aber immer gefragter.

Und die meisten spielen eine zentrale Rolle bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Was Schimmelbusch in einen Claim packt, der zeitgeistiger kaum sein könnte: „Ich bin so grün, dass Sie mich auf grünem Gras gar nicht sehen.“ Was blumig klingt, folgt kühler Rendite-logik. Schon vor Jahren hat er durchrechnen lassen: Produkte, die CO₂-Emissionen reduzieren helfen, wachsen schneller und sind profitabler als andere – „das ist beweisbar“, sagt er.

Auch wenn Schimmelbusch über die Vergangenheit eigentlich nicht sprechen möchte: Seine AMG-Strategie lässt sich als späte Rache an seinen Gegnern bei der alten MG lesen.

Comeback über die USA

Zeitreise zurück in die 80er Jahre. Der junge Manager Schimmelbusch erkennt früh das Potenzial von Nachhaltigkeit. Er lässt Ingenieure ein riesiges Flussdiagramm der Kreisläufe von Rohstoffen und Energie in der Industriegesellschaft erstellen: Wo werden welche Elemente wie umgewandelt und entsorgt? Die zentralen Ergebnisse aus Sicht des promovierten Ökonomen: Fast immer fällt dabei CO₂ an – und das Potenzial für Recycling ist gigantisch.

So hetzt er als CEO die Metallgesellschaft ab 1989 in grüne(re) Geschäfte, baut die neue Recyclingtochter aus, investiert in sauberere Hüttentechnik. Aber seine Vision passte nicht in die Zeit. Die Rohstoffpreise – Haupteinnahmequelle der MG – fallen und fallen. Werben lässt er damals mit dem „Gesetz der MG“: „Alles, was recycled werden kann, wird recycled“. Auch den Claim selbst hat er recycelt: Die AMG wirbt mit demselben Spruch.

An seinem Comeback arbeitet Schimmelbusch im Grunde seit seinem Ausschluss aus der Deutschland AG. Nach dem Rauswurf bei der MG lacht er sich einen Private-Equity-Fonds an, Profinvestoren wie US-Pensionskassen und Großbanken stellen 360 Millionen Dollar Kapital. Die Wall Street investiert in den Verfeimten.

Ziele seiner Firmenjagd: Mittelständler mit Rohstoffbezug, jeder Menge Know-how und um die 50 Millionen Euro Umsatz. Dazu „treibt er sich rum“,



Foto: Thomas Pirrot für manager magazin

Durchblick: **Schimmelbusch** im firmeneigenen Lithiumlabor in Frankfurt-Höchst

wie er sagt. Zum Beispiel in Insolvenzmassen. Manchen Deal schließt er per Handschlag beim Italiener ab.

1997 steigt er bei der auf Vakuumtechnik spezialisierten Ingenieurfirma ALD aus Hanau ein. Deren DNA weist Chromosomen von so großen Industrienamen wie Degussa, Heraeus oder Leybold auf. Mit weiteren Zuläufen peppt er sie auf zum Thinktank der AMG. Das Design für Bitterfeld? Stammt aus Hanau.

2007 bringt er die Advanced Metallurgical Group – übersetzt: die fortgeschrittene Metallgesellschaft – in Amsterdam an die Börse, natürlich mit ihm selbst als CEO. Und dengelt weiter an seinem Werk, etwa 2008, als er die Mehrheit an Graphit Kropfmühl in Hauzenberg, Bayern, gegründet 1871, übernimmt.

Der CEO Schimmelbusch agiert wie ein Familienunternehmer. Unablässig fahndet er nach neuen Chancen – und wittert er eine, marschiert er voran. Inzwischen umfasst sein Konglomerat 38 Standorte, an 31 davon wird produziert. Seine Stoffsammlung ist immens. Schimmelbusch hat noch nie klein gedacht.

Zum Lithium kam die AMG, weil Schimmelbusch bei einem Helikopterflug in Brasilien eine Frage stellte. Ihm war 2012 die Mibra-Mine nahe der Atlantikküste „zugelaufen“, wie er es nennt. Gefördert wird dort eigentlich Tantal, ein wichtiger Stoff für Handys. Doch aus der Vogelperspektive fiel Schimmelbusch auf, dass das ganze Gelände wie gezuckert aussah. Das sei Lithium, informierte ihn der Werksleiter, ein Abfallstoff. Warum man den nicht nutzt? Antwort: „Uns fehlt das Know-how.“

Fünf Jahre später war es da. Und Schimmelbusch ist seitdem wieder einer der wichtigeren CEOs der deutschen Wirtschaft.

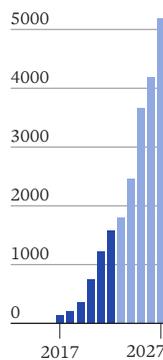
Seit die Regulatoren weltweit die Elektromobilität fördern und die EU, Kanada oder Kalifornien



Traumstoff: In Bitterfeld-Wolfen baut Schimmelbuschs AMG die erste europäische Raffinerie für Lithiumhydroxid (rechts). Den Rohstoff liefert die eigene Mine in Brasilien (o.).



Rasanten Wachstum
Neuzulassungen von E-Autos in Europa, in Tausend¹



¹ Ab 2023: Prognose. Quelle: Dataforce Grafik: manager magazin

das baldige Aus für den Verbrenner in Kraftfahrzeugen beschließen, kapiolen die Weltmarktpreise von Lithium. Die Batterie eines SUV kann bis zu zehn Kilogramm Li enthalten.

Die EU-Kommission nennt den Stoff in ihrer neuen Rohstoffstrategie daher „kritisch“ für die Energiewende – die Nachfrage könnte bis 2050 um den Faktor 57 wachsen. Lithium könnte bald begehrter sein als heute Öl.

Besonders misslich: Bisher ist Europa bei Lithiumprodukten vollständig abhängig von Importen – vor allem aus China. Der Chef der Internationalen Energieagentur (IEA), **Fatih Birol** (65), riet den Europäern im Januar, es sei „sinnvoll“, sich wieder stärker mit heimischem Bergbau

zu beschäftigen, und die Autobosse sind omniaktiv.

Volkswagen hat ein Lithium-Joint-Venture mit der belgischen Umicore vereinbart und will sich an Minen in Kanada beteiligen, wo auch eine Batteriefabrik entstehen soll. Der US-Riese General Motors flirtete mit einem Einstieg bei Brasiliens Rohstoffriesen Vale (41 Milliarden Euro Umsatz) und pumpt 595 Millionen Euro in ein Minenprojekt in Nevada. Ford investiert im „Lithium Valley“ in Salton Sea, Kalifornien.

Logisch, dass die Autobosse um Schimmelbusch werben. „Manche Automanager rufen an, und dann führen wir ein Gespräch“, übt sich der 78-Jährige in Understatement. Aber? „Wir sind ein Industrieunterneh- ➤

men, kein Venture-Verein.“ Adressaten der AMG seien zunächst die Batteriehersteller.

Buddeln im Sandkasten

Mercedes-Benz zieht gerade in Kuppenheim bei Baden-Baden eine Recyclingfabrik für gebrauchte E-Auto-Batterien hoch. Deren Lithiumschrott könnte AMG in Bitterfeld zu frischem Batterielithium aufpeppen, oder? Schimmelbusch bleibt vage, mag sich nicht andienen. Jedenfalls könnte Mercedes-Boss **Ola Källenius** (54) jederzeit anrufen.

Die Lithiumbranche selbst ist noch ziemlich unfertig, was zahlreiche Glücksritter anzieht. Eigentlich kommt Lithium reichlich vor auf der Erde. Es wird nur nicht genügend gefördert. Australien ist Förderland Nummer eins. Aber sogar im Erzgebirge und unter dem Oberrheingraben gibt es Vorkommen. In Brandenburg investiert etwa die kanadische Firma Rock Tech mit Geld des deutschen Finanziers **Christian Angermayer** (45) und von Silicon-Valley-Größe **Peter Thiel** (55; vormals Paypal). Am Rhein ist Vulcan Energy aktiv; Börsenwert 384 Millionen Euro.

Wer den Versuch unternimmt, alle Ad-hoc-Jubelmeldungen zu lesen, mit denen Lithium-Startups jedes Quartal die Finanzwelt einnebeln, verliert schnell den Überblick. Die Newcomer haben Claims abgesteckt in Kanada, Argentinien oder Ghana, und sie feiern jedes Durchteufen einer Gesteinsschicht wie die Landung auf einem fernen Planeten.

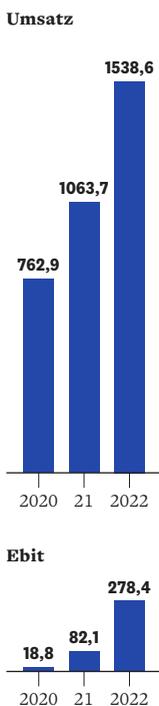
Schimmelbusch schaut auf das hektische Gewusel mit der Gelassenheit eines Großvaters, der seinen Enkeln beim Buddeln im Sandkasten zuschaut. Auch seine Mine in Brasilien reicht bei Weitem nicht aus, um Bitterfeld auszulasten. Also geht er wieder auf Firmenjagd. Kürzlich hat er für 14 Millionen Euro 25,1 Prozent an der britischen Firma Zinnwald Lithium erworben; die



Everybody's Kurzzeit-Darling: Als Vorstandschef der Metallgesellschaft war **Heinz Schimmelbusch** Anfang der 90er Jahre einer der jüngsten CEOs im Land.

Pralle Profite

Umsatz und Betriebsergebnis von AMG Critical Materials, in Mio. Euro



Quelle: Unternehmen
Grafik: manager magazin

Firma will mehrere Minen im Erzgebirge nahe Dresden erschließen. Drei, vier weitere Beteiligungen könnten noch hinzukommen.

Nun aber rüber ins Lithiumlabor. Das möchte Schimmelbusch noch zeigen. Doch nach ein paar Hundert Metern muss die Limousine stoppen, am Tor zum Industriepark in Frankfurt-Höchst verlangen zwei Gelbwesten Ausweise. Sofort schwillt Schimmelbusch der Kamm: „Ich komme aus den USA, um mein eigenes Labor zu besichtigen, das wird ja wohl noch möglich sein!“ Seinen österreichischen Pass? Hat er nicht dabei.

Na gut. Schimmelbusch nestelt seinen US-Führerschein aus der Brieftasche und reicht ihn durchs Fenster. Der Pförtner setzt zum Widerspruch an, Führerscheine seien eigentlich nicht ... Schimmelbusch feuert einen messerscharfen Blick ab – dann ist er drin.

2019 hat AMG das Labor eingerichtet. Seither arbeiten hier zwei Dutzend Forscherinnen und Forscher. „Die Reinheit von batteriefähigem Lithiumhydroxid wird bis auf die neunte Stelle hin-

term Komma kontrolliert“, sagt Schimmelbusch, „in parts per billion – also aufs Milliardstel.“ Nur wer das beherrscht, kann die hohen Renditen einstreichen, die das Li-Business verspricht.

„Das Drama meines Lebens“

Der Manager Schimmelbusch, der so früh so hoch aufstieg, schätzt das Unbehauene des Unternehmers. Vor 30 Jahren bei der MG lief es so: „Sie haben einen 20-köpfigen Aufsichtsrat über sich. Sie gehen langsam über die Gänge, und sie machen immer einen sehr intelligenten Eindruck.“ Durch den Betrieb zu gehen wie ein Mittelständler, das genieße er bei seiner AMG. Schnell entscheiden und dann machen. „Und wenn mal was in die Hosen geht, dann geht es eben in die Hosen.“

Also war sein Ende bei der MG auch so etwas wie eine Befreiung? „Nein, das ist und bleibt das Drama meines Lebens.“

Im Mai hat die Hauptversammlung der AMG Schimmelbuschs CEO-Vertrag noch mal um zwei Jahre verlängert. 2025 wird er 81. Und dann in Rente – finally? Schimmelbusch scheint es innerlich zu schütteln. Im Sommer lebt er in Pennsylvania, wo die AMG ihren Sitz hat, im Winter in Palm Beach. Es gibt Schlimmeres.

Eine kleine Firma gehört ihm noch: die Metallgesellschaft AG. Als deren Name aus dem Handelsregister getilgt wurde, gründete Schimmelbusch sie 2005 neu. Seither schläft sie wie Dornröschen unter der HRB-Nummer 5689 am Amtsgericht Stendal.

Wachküssen will Schimmelbusch die MG 3.0, wenn er dafür Zeit hat. Ideen hege er da so einige, geheimnisst er. Und überhaupt sei das zwingend: Seine Frau spiele gern Golf, er kann damit nichts anfangen. Also: Irgendwie müsse er die Zeit ab 2025 ja füllen.

■ *Christoph Neßhöver*

Faster than Elon

Christoph Neßhöver in Manager Magazin, June, 2023

As CEO of Metallgesellschaft, Heinz Schimmelbusch was once at the center of one of Germany's biggest business scandals. Now, at 78, he is celebrating an almost impossible comeback: As a beacon of hope for electromobility and the energy transition.



Explorer: Entrepreneur and corporate acquirer Heinz Schimmelbusch and his white currency, lithium

Photo: Thomas Pirot for Manager Magazin

"Elon Musk? Yeah, sure, he's building something like that, too," says Heinz Schimmelbusch (78). "A refinery for lithium hydroxide in Texas. In Musk's own words: 'a license to print money.' When Musk announced it last late summer, I emailed him that we had already started building our refinery two and a half years ago," says Schimmelbusch, a smirk at the corners of his mouth. "Mr. Musk didn't reply to me, though." No matter. The point is made. Schimmelbusch, who's been tossing around the commodities business longer than Musk has been alive (51 years, in fact), is two years ahead of the world's second-richest entrepreneur with his cars, rockets, tunnel-boring machines. While Musk has just started construction in Corpus Christi, USA, Schimmelbusch's lithium refinery in Bitterfeld-Wolfen is about to start production. Ten hectares of land, 300 new jobs. Investment sum: 410 million euros. Schimmelbusch will soon be refining the substance that all e-car manufacturers are craving: lithium hydroxide. VW, Mercedes, Audi, BMW & Co. - they all need LiOH, as chemists call it, for all the batteries that are supposed to power their e-cars and keep the fractious Chinese competition at a distance. But there is far too little of the material available. In the future, Schimmelbusch wants to refine 100,000 tons of the white powder per year in Bitterfeld – enough for 2.5 million electric cars. Last year, just 1.5 million electric cars were registered in Europe, but soon there should be many more. The first module for 20,000 tons will start up in Bitterfeld in the fall. Production for the first three years has already been sold. LiOH "made in Europe" is a key to propelling the German core industry into the electrical era. Heinz Schimmelbusch holds this key in his hand - and with it the chance for a personal comeback of the virtually impossible kind.

Rarely has a manager in Germany fallen as low as he did. He was just 44 years old when he became head of Metallgesellschaft (MG) in 1989. The raw materials and industrial leviathan had more than 100 years of tradition on its back, 32,000 employees, 20 billion in sales, 122 subsidiaries (when he left, there were 258). Only four years later, "Schibu" was excommunicated from the domestic business elite. In the USA, MG had spun a huge wheel with oil futures, soaking up more and more cash. MG's major shareholder Deutsche Bank considered this too risky and dismissed Schimmelbusch.

His successor Kajo Neukirchen (1942 to 2020) broke up MG. Schimmelbusch was branded a "hasardeur" (i.e., a gambler) by the public. The manager magazin - which had named Schimmelbusch Manager of the Year in 1991 - mocked the "great Zampano" just two years later. The "Bild" newspaper named him "hate man". A job destroyer.

Today, the signs are reversed. Schimmelbusch is the boss, shareholder and master of ceremonies of AMG Critical Materials, which operates the plant in Bitterfeld but is otherwise known only to insiders. From the "devil" of the metal company to the angel of electromobility? "No, no," Schimmelbusch deflects, "for God's sake don't exaggerate anything!" A pause for effect. "But we are not completely unimportant and are now also being noticed in this country." When Olaf Scholz (65; SPD) recently flew to Latin America to promote raw materials, Schimmelbusch's lithium boss Stefan Scherer (56) was there, just as he himself once traveled in Helmut Kohl's (1930 to 2017) entourage. Anyone who meets Heinz Schimmelbusch today experiences a manager who looks as if he is on a journey through time, half 20th, half 21st century. Black Budapest shoes, white shirt, dark suit (no tie), the trousers held up by suspenders like those from old Wall Street movies, the crown of his hair as if drawn with a ruler. In one hand he holds his cell phone and a large tablet.

Schimmelbusch is once again going global, as he once did at the metal company. His new raw materials empire stretches from the USA to Europe, Mozambique, China, Sri Lanka and Brazil. In addition to lithium, AMG deals in chromium, vanadium, tantalum, titanium, silicon, graphite - even plutonium. 3400 employees worldwide, 1350 of them in Germany. Sales in 2022: 1.5 billion euros. EBITDA in the first quarter: 109 million euros - 116 percent more than a year earlier. Stock market value: 1.3 billion euros. Schimmelbusch owns 3.4 percent of the shares. All the materials in his portfolio have one thing in common: they are critical materials, elements from the periodic table that are in short supply but increasingly in demand. And most of them play a central role in reducing CO₂ emissions. Schimmelbusch puts this into a claim that could hardly be more modern: "I'm so green that you can't even see me on green grass. What sounds flowery follows cool return logic. Years ago, he had the calculations done: Products that help reduce CO₂ emissions grow faster and are more profitable than others - "that can be proven," he says. Even if Schimmelbusch doesn't really want to talk about the past, his AMG strategy can be read as a late revenge on his opponents at the old MG.

Comeback via the USA

Time travel back to the 80s. The young manager Schimmelbusch recognizes the potential of sustainability early on. He has engineers draw up a huge flow chart of the cycles of raw materials and energy in industrial society: Where are which elements transformed and disposed of, and how? The central results from the viewpoint of the economist with a doctorate: CO₂ is almost always produced in the process - and the potential for recycling is gigantic.

So as CEO, he rushed Metallgesellschaft into green(er) business from 1989 onward, expanding the new recycling subsidiary, investing in cleaner smelter technology. But his vision did not fit the times. Raw material prices - MG's main source of income - fell and fell. At that time, he advertised with the "Law of MG": "Everything that can be recycled will be recycled". He also recycled the claim itself: AMG advertises with the same slogan.

Schimmelbusch has basically been working on his comeback since his expulsion from Deutschland AG. After being kicked out of MG, he lined up a private equity fund; professional investors such as U.S. pension funds and major banks put up \$360 million in capital. Wall Street invests in the outcast. The targets of his company hunt: medium-sized companies with a focus on raw materials, lots of know-how and sales of around 50 million euros.

Perspective: Schimmelbusch in the company's own lithium laboratory in Frankfurt-Höchst



Photo: Thomas Pirot for Manager Magazin

In addition, he "hangs around," as he says. For example, in insolvency masses. He closes many deals at the Italian restaurant with a handshake. In 1997, he joined the Hanau-based engineering company ALD, which specializes in vacuum technology. Its DNA has chromosomes from big industrial names like Degussa, Heraeus and Leybold. With further additions, he spices it up to become AMG's think tank. The design for Bitterfeld? Comes from Hanau. In 2007, he takes the then Advanced Metallurgical Group - translated: the advanced Metallgesellschaft - public in Amsterdam, naturally with himself as CEO. And continues to work on his business, such as in 2008, when he takes a majority stake in Graphit Kropfmühl in Hauzenberg, Bavaria, founded in 1871.

CEO Schimmelbusch acts like a family businessman. He is constantly on the lookout for new opportunities - and when he senses one, he pushes ahead. His conglomerate now comprises 38 sites, with production at 31 of them. His collection of materials is immense. Schimmelbusch has never thought small. AMG came to lithium because Schimmelbusch asked a question during a helicopter flight in Brazil. He had "run into" the Mibra mine near the Atlantic coast in 2012, as he calls it. The mine actually produces tantalum, an important material for cell phones. But from a bird's eye view, Schimmelbusch noticed that the entire site looked like it had been sugared. That was lithium, the plant manager informed him, a waste material. Why not use it? Answer: "We don't have the know-how." Five

years later, it was there. And since then, Schimmelbusch has once again become one of the more important CEOs in the German economy. Since regulators around the world have been promoting electromobility and the EU, Canada, and California have decided that the internal combustion engine will soon be phased out in motor vehicles, the world market prices of lithium have been capering. The battery of an SUV can contain up to ten kilograms of Li. In its new raw materials strategy, the EU Commission therefore calls the substance "critical" for the energy transition - demand could grow by a factor of 57 by 2050. Lithium could soon be more sought-after than oil is today.

Particularly unfortunate: until now, Europe has been completely dependent on imports for lithium products – especially from China. The head of the International Energy Agency (IEA), Fatih Birol, 65, advised Europeans in January that it "makes sense" to get more involved with domestic mining again, and car bosses are omnipresent. Volkswagen has entered a lithium joint venture with Belgium's Umicore and plans to take a stake in mines in Canada, where it also plans to build a battery factory. U.S. giant General Motors flirted with an entry into Brazil's commodities giant Vale (41 billion euros in sales) and is pumping 595 million euros into a mining project in Nevada. Ford is investing in the "Lithium Valley" in Salton Sea, California. Logically, car bosses are courting Schimmelbusch. "Some car managers call and then we have a conversation," says the 78-year-old, practicing understatement. But? "We are an industrial company, not a venture association. The customers of AMG are first and foremost the battery manufacturers.

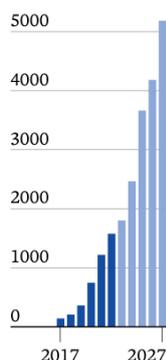


Photos: AMG

Dream material: in Bitterfeld- Wolfen, Germany, Schimmelbusch's AMG is building the first European refinery for lithium hydroxide. The raw material is supplied by the company's own mine in Brazil.

Rasanten Wachstum

Neuzulassungen von E-Autos in Europa, in Tausend¹



Rapid growth: new registrations of e-cars in Europe, in thousands

Graphic: Manager Magazin

Digging in the sandbox

Mercedes-Benz is currently building a recycling plant for used e-car batteries in Kuppenheim near Baden-Baden. AMG could use the lithium scrap from this plant to produce fresh battery-grade lithium in Bitterfeld, couldn't it? Schimmelbusch remains vague and does not want to offer his services. In any case, Mercedes boss Ola Källenius (54) could call at any time. The lithium industry itself is still rather unfinished, which attracts numerous fortune seekers. Actually, lithium is abundant on Earth. It is just not mined enough. Australia is the number one producing country. But there are even deposits in the Ore Mountains and under the upper Rhine pit. In Brandenburg, for example, the Canadian company Rock Tech is investing with money from German financier Christian Angermayer (45) and Silicon Valley giant Peter Thiel (55; formerly of PayPal). Vulcan Energy is active on the Rhine; stock market value 384 million euros.

If you try to read all the ad hoc announcements with which lithium start-ups fog up the financial world every quarter, you will quickly lose track of what's going on. The newcomers have staked claims in Canada, Argentina, or Ghana, and they celebrate every sinking of a rock layer like a landing on a distant planet. Schimmelbusch looks at the hectic hustle and bustle with the calmness of a grandfather watching his grandchildren digging in the sandbox. Even his mine in Brazil is nowhere near enough to keep Bitterfeld busy. So, he's going on the corporate hunt again. He recently acquired a 25.1 percent stake in the British company Zinnwald Lithium for 14 million euros; the company wants to develop several mines in the Ore Mountains near Dresden. Three or four more investments could be added. But now over to the lithium laboratory. Schimmelbusch still wants to show it. But after a few hundred meters, the limousine has to stop. At the gate to the industrial park in Frankfurt-Höchst, two yellow vests ask for ID cards. Schimmelbusch immediately replies, "I've come from the U.S. to visit my own lab, so I guess that's still possible!" His Austrian passport? He doesn't have it with him. Oh well. Schimmelbusch takes his U.S. driver's license out of his wallet and hands it through the window. The gatekeeper starts to contradict him, saying that driver's licenses are not really ... Schimmelbusch fires off a razor-sharp look - then he's in. AMG set up the lab in 2019. Since then, two dozen researchers have been working here. "The purity of battery-grade lithium hydroxide is controlled to the ninth decimal place," says Schimmelbusch, "in parts per billion - that is, to the billionth." Only those who have mastered this can reap the high returns that the Li business promises.

"The drama of my life"

Schimmelbusch, the manager who climbed so high so early, appreciates the rough-and-tumble of being an entrepreneur. At MG 30 years ago, it went like this, "You have a 20-member board of directors over you. They walk the halls slowly, and they always make a very intelligent impression." Walking through operations like a mid-sized company is what he enjoys at his AMG, he says. Deciding quickly and then doing it. "And if something goes south, then it goes south." So, was his end at MG also something of a liberation? "No, that is and remains the drama of my life." In May, AMG's annual general meeting extended Schimmelbusch's CEO contract by another two years. In 2025, he will be 81. And then retire - finally? Schimmelbusch seems to be shaking it up inside. In summer, he lives in Pennsylvania, where AMG is headquartered; in winter, he lives in Palm Beach. There are worse things.

He still owns one small company: Metallgesellschaft AG. When its name was erased from the commercial register, Schimmelbusch refounded it in 2005. Since then, it has slept like Sleeping Beauty under HRB number 5689 at the Stendal District Court. Schimmelbusch wants to kiss MG 3.0 awake

when he has time. He has a few ideas, he admits. His wife likes to play golf, but he can't do anything with it. So, he has to fill the time from 2025 somehow.



Everybody's Kurzzeit-Darling: Als Vorstandschef der Metallgesellschaft war **Heinz Schimmelbusch** Anfang der 90er Jahre einer der jüngsten CEOs im Land.

Everybody's short-term darling: As CEO of the Metallgesellschaft, Heinz Schimmelbusch was one of the youngest CEOs in the country in the early 1990s.

Photo: dpa/picture alliance

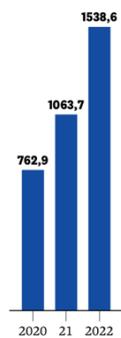
Pralle Profite

Umsatz und Betriebsergebnis von AMG Critical Materials, in Mio. Euro

Plump profits: revenue and operating profit of AMG Critical Materials, in million euros

Graphic: Manager Magazin

Umsatz



Ebit

