

## KRITISCHE ROHSTOFFE

# GEFRAGTES LITHIUM: EIN SEKTOR ZWISCHEN NACHHALTIGKEIT UND SPEKULATION

Von  
**Bernhard Tröster,**  
**Cornelia Staritz** und  
**Aleksandra Wojewska**

Mit Elektroautos will die EU das Klima schützen und mit Batterien „Made in EU“ die eigene Industrie fördern. Dafür braucht es Zugang zu kritischen Rohstoffen wie Lithium. Die von neuen Strategien und (Finanz)Unternehmen getriebene Nachfrage im Lithiumsektor steht im Widerspruch zu sozial-ökologischen Zielsetzungen. Im Gegensatz zu bestehenden „nachhaltigen“ Ansätzen braucht es einen geringeren Rohstoffverbrauch in der EU, faire Kooperation mit Abbauländern und eine Regulierung des Finanzsektors.<sup>1</sup>

**Die Batterieproduktion in der EU ist von Rohstoffimporten aus Ländern des Globalen Südens abhängig.**

Die EU hat sich ambitionierte Ziele für die Elektromobilität gesteckt: Bis 2030 sollen 30 Millionen rein batteriebetriebene Elektroautos auf Europas Straßen fahren. Ab 2035 sollen Neuzulassungen nur noch ohne Verbrennungsmotor erlaubt sein, wobei derzeit noch über Ausnahmen für E-Fuels debattiert wird. Im Jahr 2050 sollen nahezu alle Fahrzeuge emissionsfrei angetrieben werden.<sup>2</sup> Diese Elektroautos und deren Batterien, die ca. 40-50% des Werts eines Elektroautos ausmachen, sollen bevorzugt in der EU gefertigt werden. Dafür müssen in kurzer Zeit enorme Produktionskapazitäten aufgebaut werden, um in der EU gefertigte Elektroautos mit Batterien aus EU-Produktion auszustatten. Bereits 2030 sollen 25% der stark steigenden globalen Batterieproduktion aus der EU kommen. Im Jahr 2020 lag dieser Anteil noch bei 6%.<sup>3</sup>

Beim geplanten Aufbau einer Batterieindustrie in der EU stellen sich zahlreiche Herausforderungen. Asiatische Unternehmen aus China, Südkorea und Japan sind Markt- und Technologieführer in der Batteriefertigung. Allein die chinesische Firma CATL hatte im Jahr 2022 einen Weltmarktanteil von 37% bei Batterien für Elektroautos.<sup>4</sup> Bereits produzierende und viele geplante Batteriefertigungen in der EU werden von

diesen asiatischen Weltmarktführern sowie US-amerikanischen Unternehmen wie Tesla getätigt. Nach den Zielen der EU muss die Fertigung in der EU bei vielen Produktionsschritten wettbewerbsfähig werden, damit auch die Abhängigkeit von Importen bei Komponenten reduziert wird. Dies wird von der EU und vielen Mitgliedstaaten aktiv mit Förderungen in Milliardenhöhe unterstützt. Aber auch andere Länder wie die USA (wie durch den Inflation Reduction Act) fördern Batterie- und andere Industrien, was zu einem Förderungswettbewerb führt.

### Große Abhängigkeit bei kritischen Rohstoffen

Die Verwirklichung der Pläne für eine unabhängige EU-Batterieproduktion ist zudem abhängig von Importen mineralischer Rohstoffe wie Nickel, Mangan, Kobalt und Lithium. Diese Rohstoffe können nicht oder nicht ausreichend in der EU abgebaut werden, um den jetzigen - und noch weniger den zukünftig prognostizierten - Bedarf zu decken. Derzeit bezieht die EU Lithium laut den Eurostat Handelsdaten vor allem in Form von Lithiumcarbonat aus Chile und Argentinien, allerdings sind die Importmengen seit 2016 kaum gestiegen. Die EU importiert deutlich mehr verarbeitetes Lithium in der Form von Lithium-Batterien vor allem aus China.

**Der Lithiumsektor verändert sich stark durch den Nachfrageboom.**

Versorgungsrisiken, die mit dem Import kritischer Rohstoffe verbunden sind, will die EU über den “Critical Raw Materials Act” (derzeit in Verhandlung nach einem Vorschlag der Europäischen Kommission) und der Batterieverordnung reduzieren. Maßnahmen wie verstärkten Bergbau in Europa oder der Aufbau eines Recyclingsystems mit fixen Quoten sollen die EU langfristig unabhängiger von Rohstoffimporten machen.<sup>5</sup> In den kommenden Jahren wird die Importabhängigkeit jedoch sehr hoch bleiben und daher soll der Zugang zu Rohstoffen in Drittländern über Freihandelsabkommen und Investitionen sichergestellt werden. Dies geht mit den altbekannten sozial-ökologischen Problemen des Ressourcenabbaus in Abbauländern einher. Für Lithium betrifft das vor allem den Wasserverbrauch bei der Gewinnung in Südamerika und die sozialen und ökologischen Probleme im Bergbau.

**Globaler Lithiumsektor im Umbruch**

Die EU ist jedoch nur einer von vielen Nachfragern nach Lithium am Weltmarkt. Vor allem China und die USA verfolgen ebenfalls ehrgeizige Ziele in der Elektromobilität. Dieser Nachfrageboom hat den Lithiumsektor bereits stark verändert. Australien hat 2017 Chile als wichtigstes Abbauland von Lithium abgelöst. Während in Chile und Argentinien Lithium mittels Verdunstung aus Sole gewonnen wird, um daraus Lithiumcarbonat zu erzeugen, werden in Australien lithiumhaltige Erze (vor allem Spodumen) im klassischen Bergbau abgebaut. Die australischen Abbaumengen werden derzeit ausschließlich in China zu Lithiumhydroxid weiterverarbeitet, was vor allem in den Lithiumbatterien der neuesten Generation zum Einsatz kommt.

Die EU hat auch eigene Lithiumvorkommen in Deutschland, der Tschechischen Repub-

lik, Portugal, Spanien, Finnland und Österreich, diese machen jedoch nach aktuellen Schätzungen nur 5% der weltweiten möglichen Ressourcen aus.<sup>6</sup> Auch wenn laut dem Vorschlag der Europäischen Kommission zum “Critical Raw Materials Act” bis 2030 mindestens 10% des Verbrauchs aus der EU kommen soll, muss die höhere Nachfrage kurzfristig vor allem mit Mengen aus neuen und erweiterten Projekten in etablierten und neuen Abbauländern außerhalb der EU gestillt werden. Neue Projekte entstehen unter anderen in den USA, Kanada, Mexiko, Argentinien und China, sowie in vielen afrikanischen Ländern wie etwa in Simbabwe, der Demokratischen Republik Kongo, Ghana, Mali, Namibia oder Äthiopien.

Bei vielen Projekten, zum Beispiel in afrikanischen Ländern und in Lateinamerika, sind chinesische Akteure stark involviert.<sup>7</sup> Zudem verfolgen einige Länder mit Lithiumvorkommen aktuell Nationalisierungspläne im Lithiumsektor (zum Beispiel Chile und Mexiko) und diskutieren über Möglichkeiten regionaler Kooperation zur Erhöhung ihrer Wertschöpfung (Chile, Argentinien und Bolivien). Die Demokratische Republik Kongo und Sambia planen eine Kooperation zum Aufbau einer Batterieindustrie basierend auf Lithium und anderen Batteriematerialien, die auch von der UNECA (Economic Commission for Africa) und den USA unterstützt wird.<sup>8</sup> Damit könnte der Zugang zu unverarbeitetem Lithium aus Drittländern für EU-Akteur:innen erschwert werden und die bisherige EU-Strategie, über Freihandelsabkommen und andere Instrumente ungehinderten Zugriff auf Rohstoffe zu erlangen, an ihre Grenzen stoßen. Daher bemüht sich die EU in den letzten Jahren auch um neue Rohstoffpartnerschaften, die bisher mit Kanada, Ukraine, Kasachstan und Namibia vereinbart wurden.<sup>9</sup>

**Käufer:innen suchen nach neuen Wegen, um an Lithium zu gelangen.**

### Firmen mit neuen Strategien

Firmen, die entlang der Lithium-Wertschöpfungskette aktiv sind, ändern auf Grund des Nachfragebooms und der neuen Politiken in Käufer:innen- und Abbauländern derzeit ihre Strategien, um sich künftig den Zugriff auf Lithium zu sichern. Bisher war der Sektor getrennt in

- **Lithiumproduzenten**, die direkten Zugriff auf Lithiumvorkommen haben und die oft für die direkte Weiterverarbeitung in Lithiumcarbonat und -hydroxid zuständig sind, wie zum Beispiel Albemarle und Livent (USA), SQM (Chile), Tianqi und Ganfeng (China) sowie Pilbara (Australia),
- **Batteriehersteller**, wie etwa CATL, SVOLT und EVE (China), LG Chemicals und SK Innovation (Südkorea) oder Panasonic (Japan) und
- **Automobilhersteller** als finale Abnehmer von Batterien für Elektrofahrzeuge. Neben den traditionellen europäischen, japanischen, koreanischen und US-amerikanischen Automobilkonzernen sind auch neue Hersteller wie Tesla (USA) und diverse chinesische Produzenten (BYD, NIO), die teils über eigene Batterieproduktion verfügen, Teil dieser Gruppe.

Für viele Akteur:innen ist derzeit vor allem der Zugriff auf Lithium entscheidend, was Lithiumproduzenten in eine starke Verhandlungsposition bringt. Die Käufer:innen von Lithium erproben daher neue Strategien. Einige erwerben direkte Beteiligungen an Abbauprojekten gemeinsam mit Lithiumproduzenten oder kaufen Lithiumunternehmen auf (z.B. BYD, CATL). Andere Akteure setzen auf langfristige Abnahmeverträge mit Lithiumproduzenten (BMW, Tesla) und eine weitere Gruppe finanziert neue Projekte um

sich im Gegenzug Lithium zu günstigeren Konditionen zu sichern (General Motors und Stellantis). Einige EU-Automobilhersteller planen dieses Lithium künftig in der eigenen Batterieproduktion zu verwenden, während andere Firmen die Zusammenarbeit mit etablierten Batterieproduzenten bevorzugen.

Immer bedeutender im Lithiumsektor werden sogenannte 'Junior-Miners', die die Entwicklung neuer Lithiumprojekte vorantreiben. Diese Unternehmen folgen dabei einer "high risk-high reward" Strategie, indem sie nach neuen Vorkommen suchen und diese erfolgreich weiterverkaufen, wenn genug Lithium für einen profitablen Abbau vorhanden ist. Auch Projekte in der EU werden aktiv verfolgt. Beispielsweise das Lithiumvorkommen in der Koralpe, das vom australischen Junior-Miner European Lithium entwickelt wird.<sup>10</sup> Viele etablierte Akteure im Lithiumsektor beteiligen sich derzeit an diversen Junior-Miners, um sich damit die Option auf Lithium zu sichern. Zudem steigen auch große Rohstoffhändler wie Traxys, Glencore und Trafigura und bekannte Bergbauunternehmen wie Rio Tinto in den Lithiumsektor ein.

### Finanzmärkte als bisher wenig beachteter Faktor

Firmenstrategien im Lithium- und anderen kritischen „grünen“ Rohstoffsektoren sind eng mit Finanzakteure und Dynamiken an globalen Finanzmärkten verbunden. Finanzakteure haben vor allem eine entscheidende Rolle bei der Frage, welche Lithiumprojekte realisiert werden, und wie und zu welchen Preisen Lithium gehandelt wird. Dies führt zu einer engen Verknüpfung von Nachhaltigkeit und Finanzen (dem sogenannten 'sustainability-finance nexus'), durch die Spekulation, Kurzfristigkeit und Instabilität im Lithiumsektor zunimmt.

**Finanzmärkte entscheiden über Finanzierung des Lithiumabbaus und erzeugen neue Unsicherheiten.**

Zum einen werden neue Abbauprojekte über Finanzmärkte finanziert. In den letzten Jahren konnten viele Junior-Miners, vor allem über die Aktienmärkte in den USA, Kanada und Australien Aktien emittieren, um sich Finanzmittel für ihre Erkundungen zu beschaffen, da viele Investoren bereit sind auf den globalen Lithiumboom zu spekulieren. Dies ermöglicht auch die Entwicklung von Projekten mit politischen, sozialen und ökologischen Risikofaktoren. Darüber hinaus sind Kredite für etablierte Lithiumproduzenten entscheidend. Hier gibt es Versuche, den Lithiumabbau als Basis für grüne Technologien und damit als nachhaltige Aktivität zu deklarieren, um an günstigere Finanzierungsbedingungen über sogenannte ‘Green Bonds’ zu gelangen. Lithiumproduzenten wie SQM und Livent sind bereits erfolgreich und konnten sich zinsgünstige Finanzierung über grüne Anleihen an internationalen Kapitalmärkten beschaffen, da Lithiumabbau trotz seiner problematischen ökologischen Folgen als Basis für klimaschonende Technologien von Investoren als nachhaltig eingestuft wurde.

Die EU hat die Bedeutung der Finanzierung des Rohstoffabbaus aufgegriffen und zum Beispiel im aktuellen Vorschlag zum “Critical Raw Materials Act” berücksichtigt. Demnach sollen “Strategische Projekte“ für den Abbau von Lithium und anderen Rohstoffen in der EU - aber auch in Drittländern - identifiziert werden, die mit vereinfachtem Zugang zu Finanzmitteln unterstützt werden sollen. Zudem spielt das Thema ‘nachhaltige Finanzierung’ auch in der EU eine wichtige Rolle. Die EU wollte über den European Green Bond Standard (EUGBS) basierend auf der EU-Taxonomie verpflichtende Standards für grüne Anleihen schaffen und Greenwashing verhindern. Aktuell zeigt sich aber, dass der EUGBS nur freiwillig ist<sup>11</sup>

und in Kombination mit der Komplexität der Taxonomie dazu führen könnte, unter dem Nachhaltigkeitsbanner der Elektromobilität den Zugang zu Finanzierung für den Lithiumabbau und andere extraktive Projekte zu erleichtern.

Zum anderen versuchen verschiedene Finanzakteure, Oberhand bei der Preisbestimmung von Lithium zu erlangen, da es aktuell keinen eindeutigen Weltmarktpreis für Lithium gibt. Börsen auf denen abgeleitete Produkte wie Futures und Optionen von Rohstoffen gehandelt werden, spielen bei etablierten Mineralien wie Kupfer eine zentrale Rolle bei der Preisbestimmung, der Preisrisikoabsicherung (Hedging) sowie für Finanzakteure die an diesen Börsen auf Rohstoffpreise spekulieren. Zentrale Rohstoffbörsen sind die London Metal Exchange und die Chicago Mercantile Exchange. Vor allem Finanzakteure und internationale Handelshäuser haben ein Interesse, dass Weltmarktpreise über Börsen bestimmt werden, um direkt über diese Derivate Zugang zu Preisentwicklungen zu haben, um zu spekulieren oder ihre Preise abzusichern. Aber da Lithium schwierig zu standardisieren ist und zentrale physische Akteure kein Interesse an Hedging haben (da sie oft vertikal integriert sind), haben sogenannte ‘Price Reporting Agencies’, die Preise für eine Vielzahl von Lithiumtypen berichten, bis jetzt eine bedeutendere Rolle bei der Preisbestimmung. Letztere sind ebenfalls in Großbritannien und den USA ansässig.

Während bis vor kurzem langjährige Kaufverträge mit jährlichen Preisfestlegungen im Lithiumsektor üblich waren, werden derzeit vermehrt kurzfristige Verträge mit Preisen auf wöchentlicher und täglicher Basis verwendet. Hierbei wollten vor allem Lithiumproduzenten von den zwischen April 2021

bis Februar 2023 stark gestiegenen Preisen profitieren. Gleichzeitig wollen Price Reporting Agencies diese kurzfristigen Preise als globale Referenz für physische Verträge etablieren und Börsen sie zur Einführung von Futures-Kontrakten nutzen, die auch von Finanzakteuren zur Spekulation ge-

nutzt werden können. Dies führt tendenziell dazu, dass Preise volatiler werden, wie der jüngste Preisverfall in 2023 zeigt, und dass diese Preisschwankungen schneller bei den physischen Akteuren ankommen. Insgesamt erhöht sich dadurch die Instabilität im Lithiumsektor und unterminiert damit langfristige Planungen.

## Forschungsprojekt

### Die Rolle der Rohstoffpreise in der sozial-ökologischen Transformation

Die Nachfrage nach mineralischen Rohstoffen ist im Kontext von „grünen“ Technologien wie der E-Mobilität stark gestiegen und damit auch deren Preise. Dieses Projekt untersucht die Preisbildungsmechanismen der kritischen Rohstoffe Kupfer, Kobalt und Lithium und die dahinterstehenden Interessen und Machtkämpfe sowie deren Verteilungswirkungen entlang von Rohstoff-Wertschöpfungsketten, insbesondere in den Finanz- und Handelszentren London und der Schweiz sowie den Abbauländern Demokratische Republik Kongo, Sambia und Simbabwe.

**Projekttitle:** The role of commodity prices for socio-ecological transformation: Mineral extraction, trading houses and derivatives markets – The cases of cobalt, copper, and lithium in Sub-Saharan Africa

**Projektteam:** Cornelia **Staritz**, Aleksandra **Wojewska**, Luisa **Leisenheimer** (Institut für Internationale Entwicklung, Universität Wien); Bernhard **Tröster** (Österreichische Forschungsstiftung für Internationale Entwicklung - ÖFSE)

#### Finanzierung:

Jubiläumsfonds der Österreichischen Nationalbank

**Webseite:** <https://ie.univie.ac.at/forschung/drittmittelprojekte/the-role-of-commodity-prices-for-socio-ecological-transformation/>

### Klimapolitiken auf Kosten anderer?

Auch wenn Batteriehersteller in der EU den Zugang zu kritischen Rohstoffen wie Lithium sicherstellen können, zeigen sich Widersprüche zwischen den Zielen einer vordergründig „grünen“ Mobilitätspolitik durch Elektromobilität und dem Abbau der dafür benötigten Rohstoffe auf mehreren Ebenen.

**Erstens** ist der Abbau von Lithium und anderer Mineralien oft mit negativen sozialen und ökologischen Folgen verbunden. Dies ist auch der Hauptgrund für den aktiven Widerstand der Bevölkerung rund um viele Lithiumprojekte wie im Norden Portugals oder in Serbien. Durch die steigende „grüne“ Lithiumnachfrage und die damit einhergehenden zahlreichen neuen Projekte potenzieren sich diese Probleme. Damit steigt die Gefahr, dass die Kosten und Risiken durch den Import von Lithium an Drittländer ausgelagert werden.<sup>12</sup> Die EU sollte sich dafür einsetzen, diese Risiken zu minimieren. Dazu zählen ein starkes Lieferkettengesetz sowie klare Nachhaltigkeitskriterien bei Projekten, die über EU-Mittel mitfinanziert werden. Zudem kann die EU auf stärkere Kooperation mit Abbauländern setzen und deren Pläne für erhöhte Wertschöpfung und höhere soziale und ökologische Standards unterstützen und in ihre eigene Industriepolitik integrieren, anstatt auf uneingeschränktem Zugang zu unverarbeiteten Rohstoffen zu setzen. Dafür braucht es faire Beziehungen und vor allem eine neue, faire Handelspolitik.

**Nachhaltige Politik braucht weniger Ressourcenverbrauch, faire Beziehungen zu Abbauländern und eine Regulierung von Finanzakteuren.**

**Zweitens** erhöht sich mit dem Einfluss von Finanzmärkten und Finanzakteuren in Rohstoffsektoren wie Lithium die Kurzfristigkeit und Instabilität im Lithiumsektor über ihre Rolle in der Finanzierung von extraktiven Projekten und der Preisbestimmung. Dies steht grundsätzlich einer langfristigen Strategie für nachhaltige Klimapolitik entgegen und daher sollten nachhaltige Finanzierung sowie generell der ‚sustainability-finance nexus‘ kritisch beleuchtet werden. Demgemäß bracht es strenge und verpflichtende Regulierungen für Finanzsektoren und -akteure, die sicherstellen, dass ihr Handeln den Prinzipien der Nachhaltigkeit folgt.

**Drittens** muss das übergeordnete Ziel von Nachhaltigkeitspolitiken die Reduktion des gesellschaftlichen Energie- und Ressourcenverbrauchs sein. Damit wird der Druck zu weiterem Ressourcenabbau unter „grünem Vorzeichen“ reduziert. Dies beinhaltet auch den Aufbau einer echten Kreislaufwirtschaft über Recyclingquoten hinaus. Beim

Ende des Verbrennungsmotors darf es also nicht nur bei einer reinen ‘Antriebswende’ mit dem direkten Ersatz von Verbrennungsmotoren mit Elektromotoren bleiben. Stattdessen braucht es eine umfassende Mobilitätswende durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Förderungen aktiver Mobilitätsformen sowie darüber hinaus einer Re-Regionalisierung von Kreisläufen, die ohne steigenden Rohstoffverbrauch und all dessen sozialer und ökologischer Probleme und Ungleichheiten auskommt.

Autor:inneninfos:  
**Bernhard Tröster**, Researcher zu den Themen Internationaler Handel und Rohstoffe bei der Österreichischen Forschungsstiftung für internationale Entwicklung.  
 b.troester@oefse.at

**Aleksandra Wojewska**, Doktorandin am Institut für Internationale Entwicklung der Universität Wien. Sie forscht zu Preisbildungsprozessen in globalen Produktionsnetzwerken von Lithium und Kobalt.  
 aleksandra.natalia.wojewska@univie.ac.at

**Cornelia Staritz**, assoziierte Professorin am Institut für Internationale Entwicklung der Universität Wien mit den Schwerpunkten Globale Produktionsnetzwerke und Entwicklungsökonomie.  
 cornelia.staritz@univie.ac.at

- 1 Der Artikel basiert auf dem Working Paper Aleksandra Wojewska / Cornelia Staritz / Bernhard Tröster / Luisa Leisenheimer (2023): The criticality of lithium and the sustainability-finance nexus: Supply-demand perceptions, state policies, production networks, and financial actors. ÖFSE Working Paper 71. Download: <https://www.oefse.at/publikationen/working-papers/detail-working-paper/publication/show/Publication/the-criticality-of-lithium-and-the-sustainability-finance-nexus/>. Das Working Paper ist Ergebnis des Forschungsprojekts „The role of commodity prices for socio-ecological transformation: Mineral extraction, trading houses and derivatives markets – The cases of cobalt, copper, and lithium in Sub-Saharan Africa“ (siehe Info-Box).
- 2 [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en) abgerufen am 26.4.2023.
- 3 <https://theicct.org/2021-global-race-evs-mar22/> abgerufen am 26.4.2023.
- 4 <https://cnevpost.com/2023/02/08/global-ev-battery-market-share-2022-catl-37-byd-13-6/> abgerufen am 3.5.2023.
- 5 <https://www.oefse.at/publikationen/aktueller-kommentar/aktueller-kommentar-april-2023/> abgerufen am 27.4.2023.
- 6 <https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2023/mcs2023-lithium.pdf> abgerufen am 27.4.2023.
- 7 <https://www.ft.com/content/02d6f35d-e646-40f7-894c-ffcc6acd9b25> abgerufen am 27.4.2023.
- 8 <https://www.state.gov/the-united-states-releases-signed-memorandum-of-understanding-with-the-democratic-republic-of-congo-and-zambia-to-strengthen-electric-vehicle-battery-value-chain/> abgerufen am 27.4.2023. <https://www.afreximbank.com/afrexim-bank-and-eca-sign-framework-agreement-towards-establishing-special-economic-zones-for-the-production-of-battery-electric-vehicles-in-drc-and-zambia%E2%BF%BC/> abgerufen am 27.4.2023.
- 9 Siehe auch Artikel von Monika Feigl-Heihs „Das neue Gold. Der weltweite Hunger nach mineralischen Rohstoffen“ in infobrief eu & international 4/2022.
- 10 <https://europeanlithium.com/wolfsberg-lithiumprojekt/> abgerufen am 27.4.2023.
- 11 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex\\_23\\_1301](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_23_1301) abgerufen am 27.4.2023.
- 12 <https://orf.at/stories/3275576/> abgerufen am 3.5.2023.



## BESTELLEN!

Unter  
<https://wien.arbeiterkammer.at/Newsletter.html>

können Sie den EU-Infobrief  
kostenlos bestellen.

# infobrief eu & international: EUROPA UND INTERNATIONALES IN KRITISCHER UND SOZIALER PERSPEKTIVE

**Der EU-Infobrief erscheint 4x jährlich im digitalen Format und liefert eine kritische Analyse der Entwicklungen auf europäischer und internationaler Ebene.** Die Zeitschrift der Abteilung EU & Internationales der AK-Wien fokussiert dabei Themen an der Schnittstelle von Politik, Recht und Ökonomie. Anspruch ist nicht nur die Prozesse in den europäischen Institutionen zu beschreiben, sondern auch Ansätze zur Überwindung des Neoliberalismus zu entwickeln. Kurze Artikel informieren in prägnanter Form über aktuelle Themen. Langbeiträge geben den Raum für grundlegende Analysen, Buchbesprechungen bieten eine kritische Übersicht einschlägiger Publikationen.