

Antrag

der Abgeordneten Dietmar Friedhoff, Markus Frohnmaier, Ulrich Oehme, Stephan Brandner, Marcus Bühl, Matthias Büttner, Petr Bystron, Siegbert Droese, Thomas Ehrhorn, Peter Felser, Armin-Paulus Hampel, Udo Theodor Hemmelgarn, Lars Herrmann, Martin Hohmann, Jens Kestner, Jörn König, Enrico Komning, Steffen Kotré, Dr. Lothar Maier, Christoph Neumann, Gerold Otten, Frank Pasemann, Tobias Matthias Peterka, Jörgen Pohl, Stephan Protschka, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Detlev Spangenberg, Dr. Dirk Spaniel, Dr. Harald Weyel, Wolfgang Wiehle, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Keine Elektromobilität zu Lasten von Mensch und Umwelt in rohstoffreichen Entwicklungsländern – Rohstoffförderung für Elektromobilität strenger kontrollieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat es zu ihrem Ziel erklärt, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter der Elektromobilität zu entwickeln. Bis 2022 sollen eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren. Bis 2030 sollen es schon sechs Millionen sein. Dafür wurde das Regierungsprogramm „Elektromobilität“ konzipiert, auf dessen Grundlage die maßgebliche Strategie und die zugehörigen Instrumente definiert wurden, deren Ziel es ist, die Entwicklung auf dem Markt für Elektromobilität zu beschleunigen. Das Förderprogramm der Bundesregierung soll die bestehende Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich der Elektromobilität und eine schnelle Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Markt vorantreiben. Dafür wurden zahlreiche Anreize wie Kaufprämie, Steuervergünstigungen sowie umfassende Zuschüsse zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur geschaffen (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/rahmenbedingungen-und-anreize-fuer-elektrofahrzeuge.html).

Doch die Förderung von Rohstoffen für die Elektromobilität, die weitgehend in rohstoffreichen Entwicklungsländern stattfindet, ist mit menschenrechtlichen, umwelt- und sozialpolitischen Problemen verbunden. Dazu gehören das Entstehen saurer Grubenwässer, Wasserkonflikte zwischen Bergbauunternehmen und indigenen Völkern sowie nicht vertretbare Arbeitsbedingungen in Minen und Kinderarbeit. So kontrollieren Rebellen hierbei weite Teile des Bergbaus im Osten der Demokratischen Republik Kongo und finanzieren auf perfide Art und Weise einen grausamen Bürgerkrieg. Besonders problematisch sind zurzeit die Lithiumförderung in Lateinamerika sowie die

Kobaltförderung in der Demokratischen Republik Kongo einzuschätzen (www.zdf.de/dokumentation/planet-e/planet-e-der-wahre-preis-der-elektroautos-100.html).

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. im Rahmen ihrer Strategie zur Förderung der Elektromobilität einen transparenten rohstoffpolitischen Ansatz zu erarbeiten,
 2. in diesem Sinne die Einhaltung von Umwelt-, Sozial- und Arbeitsstandards für im Rohstoffsektor der Elektromobilität investierende Unternehmen aus Deutschland verpflichtend zu machen,
 3. sich in der EU dafür einzusetzen, Umwelt-, Sozial- und Arbeitsstandards für im Rohstoffsektor der Elektromobilität investierende EU-Unternehmen verpflichtend zu machen,
 4. sich auf internationaler Ebene dafür einzusetzen, Sozial- und Arbeitsstandards für im Rohstoffsektor der Elektromobilität investierende Unternehmen verpflichtend zu machen,
 5. im Rahmen ihrer Strategie zur Förderung der Elektromobilität ein Konzept bilateraler Rohstoffpartnerschaften zu entwickeln, anstatt Rohstoffe fragwürdiger Herkunft von Rohstoffhändlern zu kaufen,
 6. sich vor dem Hintergrund der rasant steigenden Nachfrage im Rohstoffsektor der Elektromobilität dafür einzusetzen, dass soziale und politische Spannungen im Partnerland nicht verschärft oder im Extremfall gar Bürgerkriege direkt oder indirekt finanziert werden,
 7. sich vor dem Hintergrund der rasant steigenden Nachfrage im Rohstoffsektor der Elektromobilität dafür einzusetzen, dass die Sanktionsinstrumente bei Nichteinhaltung der Leitsätze der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) für multinationale Unternehmen und der OECD-Leitlinien zur Sorgfaltspflicht in mineralischen Wertschöpfungsketten streng beachtet werden,
 8. sich auf internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass im Rohstoffsektor der Elektromobilität ein Zertifizierungsinstrumentarium entwickelt wird, mit dessen Hilfe ein Produkt klar erkennbar ist, das auf Basis von fairem Rohstoffabbau produziert wurde,
 9. sich auf internationaler Ebene dafür einzusetzen, dass für Händler in der gesamten Lieferkette des Elektromobilitätssektors strenge Berichtspflichten eingeführt werden,
 10. nachweislich sicherzustellen, dass Kobalt- und Lithiumvorkommen in rohstoffreichen Ländern unter umweltgerechten Abbaubedingungen gefördert werden,
 11. nachweislich sicherzustellen, dass für die Entsorgung von Altbatterien ein geregeltes Recycling-Konzept vorhanden ist.

Berlin, den 5. April 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Elektrofahrzeuge sollen Mobilität und Umwelt elegant in Übereinstimmung bringen. Dazu werden sie idealisiert, der Diesel dagegen verurteilt und deutsche Autohersteller bestraft. Bis 2022 sollen eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren. Bis 2030 sollen es schon sechs Millionen sein. Seitdem das Regierungsprogramm „Elektromobilität“ formuliert wurde, beschleunigt die Bundesregierung die Entwicklung auf dem Markt der Elektromobilität, um Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln. Dafür stellte die Bundesregierung ein Investitionsvolumen von 1 Milliarde Euro bereit. Von der Bundesregierung wurden zahlreiche Anreize zur Unterstützung einer schnellen Verbreitung von Elektrofahrzeugen geschaffen. Dazu gehören beispielsweise die Kaufprämie, Steuervergünstigungen und umfassende Zuschüsse zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur. Diese Kaufprämie beträgt 4000 Euro für reine Elektroautos und 3000 Euro für Plug-in-Hybride (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmu-foerderprogramm/massnahmenpaket-der-bundesregierung/).

Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) genießen Elektrofahrzeuge besondere Privilegien wie z. B. die Zuweisung besonderer Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum, die Verringerung oder der Erlass von Parkgebühren sowie die Ausnahme von bestimmten Zufahrtsbeschränkungen (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/).

In der öffentlichen Wahrnehmung wird Elektromobilität sehr positiv dargestellt. Ein Elektroauto wird als natürlich sauber präsentiert. Schließlich funktioniert es ohne Auspuff. Das ist allerdings eine oberflächliche Betrachtung. Auch wissenschaftliche Studien und Berichte wie das Öko-Institut e. V. (Institut für angewandte Ökologie) stellen die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos in Frage und zwar mittels einer Gesamt-Ökobilanz. Diese berechnet, wie viel CO₂-Emissionen im gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs entstehen. Vor allem bei der Stromerzeugung entsteht CO₂, da diese etwa zur Hälfte mit fossilen Brennstoffen geschieht. Auch die Herstellung des Autos und der Batterien verursacht erhebliche CO₂-Emissionen (www.oeko.de/forschung-beratung/themen/mobilitaet-und-verkehr/elektromobilitaet/).

Ohne die Metalle aus dem Kongo oder Lateinamerika wie Kobalt, Kupfer, Nickel und Lithium gibt es keine E-Autos. Die kritische Komponente eines E-Autos ist sein Akku, für dessen Bau ein Mix aus einer ganzen Reihe von Rohstoffen benötigt wird, die allesamt in Entwicklungsländern unter unverantwortbaren menschenrechtlichen Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards aus der Erde geholt werden. So werden Kobalt, Kupfer, Nickel, Lithium und andere seltene Metalle fragwürdiger Herkunft zunächst an Rohstoffhändler verkauft und von diesen an Batteriehersteller weiterverkauft, ohne Überprüfung der Herkunft der Rohstoffe. Das alles passt überhaupt nicht zum menschen- und umweltfreundlichen Image der Elektromobilität (www.macwelt.de/news/Kinderarbeit-Apple-Amnesty-International-9914112.html).

Besonders problematisch ist die Förderung der notwendigen Rohstoffe für die Akkus der Elektrofahrzeuge. Diese Konfliktrohstoffe sind knapp und stammen aus problematischen Quellen. Sehr kritisch ist vor allem die Förderung von Lithium und Kobalt.

In Südamerika werden immer mehr Fabriken in ökologisch sensiblen Regionen aufgebaut. In Chile wird das Lithium aus Salzseen extrahiert. Die Lagunen sind Heimat für die Andenflamingos, die mittlerweile vom Aussterben bedroht sind. Zudem verbraucht der Abbau des Leichtmetalls extrem viel Wasser. Sinkende Grundwasserspiegel machen die Landwirtschaft der indigenen Gemeinschaften an den Ufern der Salzseen unmöglich. In großen Minen reißen Riesenbagger ganze Landstriche regelrecht auf. Ätzende Laugen lösen die begehrten Elemente aus den Erzen. Zurück bleiben giftige Schlämme, die oft genug einfach nur in die Landschaft gepumpt werden und Menschen und Umwelt belasten. Daneben gibt es kleine, illegale Minen, die für die darin arbeitenden Menschen große Gefahren bergen können. Je mehr wir auf Elektroautos umsteigen, desto mehr Lithium brauchen wir für die Batterien. Die größten Lithiumvorkommen befinden sich in Chile, wo der Abbau dieses Konfliktrohstoffes zu den beschriebenen sozialen und ökologischen Problemen führt (www.zdf.de/dokumentation/planet-e/planet-e-der-wahre-preis-der-elektroautos-100.html). Um an das Lithium heranzukommen, wird das stark mineralhaltige Grundwasser – die Salzlake – zum gezielten Verdunsten in riesigen künstlichen Becken gepumpt. Durch verschiedene Verdunstungsschritte erreicht man die nötige Konzentration an Lithium, woraus Lithium-Karbonat erzeugt wird. Für die Herstellung einer Tonne Lithiumsalz werden zwei Millionen Liter Wasser benötigt. Das führt rund um die Atacamawüste dazu, dass der Grundwasserspiegel absinkt und zwar so sehr, dass ganze Flussläufe komplett austrocknen. Unter dem Wassermangel, Bodenkontaminierung und verseuchtem

Trinkwasser leidet vor allem die ansässige Bevölkerung, da das Abwasser aus dem Abbauprozess oft ungeklärt abgeleitet wird (www.zdf.de/dokumentation/planet-e/planet-e-der-wahre-preis-der-elektroautos-100.html).

Der Markt der Elektromobilität erweitert sich sehr schnell. Aufgrund dessen wächst die globale Lithiumnachfrage rasant und wird sich nach Schätzung der Deutschen Rohstoffagentur bis 2025 verdoppeln. Dafür plant die chilenische Regierung den Lithiumabbau zu vervierfachen und bis zu 350.000 Tonnen pro Jahr zu fördern. Die größten Vorkommen befinden sich im sogenannten Lithium-Dreieck zwischen Bolivien, Argentinien und Chile (www.deutschlandfunknova.de/beitrag/e-mobilitaet-lithium-abbau-schadet-chile).

Der chilenische Chemie- und Bergbaukonzern Soquimich – Sociedad Química y Minera de Chile (SQM) ist einer der größten Produzenten von Lithium. Der Konzern war ursprünglich staatlich und wurde während der Diktatur unter Pinochet in den 1980er Jahren privatisiert. Seitdem ist ein Großteil der Anteile im Besitz der Familie Pinochet. Dem Unternehmen werden Geldwäsche, Steuerhinterziehung und illegale Wahlkampffinanzierung vorgeworfen. Chile ist das einzige Land der Welt, in dem Wasserressourcen und Wassermanagement zu 100 Prozent privatisiert sind. Das heißt, der Staat vergibt Wasser-Konzessionen an private Unternehmen. SQM besitzt aktuell die Wasserrechte in der Region um den Salar de Atacama, wo Lithium abgebaut wird. Dieser Zustand stellt eine deutliche Verletzung der Rechte der indigenen Bevölkerungen auf Territorium und Umweltschutz dar. Es ist sogar in internationalen Abkommen festgeschrieben (www.dw.com/de/lithiumabbau-in-chile-fluch-oder-segen/a-43401781).

Chile rechnet damit, dass mit Lithium allein bis 2030 15 Milliarden Dollar eingenommen werden können. Davon wird zum großen Teil Soquimich profitieren. Früher gehörte das Land, wo die Minen sind, der einheimischen Bevölkerung, die in der Atacamawüste in einem offenen System lebt, in dem sie die Umwelt nutzt und pflegt. Doch mit zunehmendem Lithium-Abbau verlieren sie mehr und mehr ihr Land (www.deutschlandfunknova.de/beitrag/e-mobilitaet-lithium-abbau-schadet-chile).

Ein weiterer begehrter Konflikthstoff ist Kobalt. Dieser ist auch ein Schlüsselement für die Elektromobilität, weil er hohe Energiedichten ermöglicht. Derzeit werden etwa 10 Kilo für das Batteriepaket eines E-Pkw benötigt. Zwei Drittel des derzeit weltweit verarbeiteten Metalls kommt aus der Demokratischen Republik Kongo in Zentralafrika. Der Boom bei elektronischen Geräten mit Akkus und die steigende weltweite Nachfrage bei batterieelektrischen Autos haben dazu geführt, dass sich der Preis von Kobalt in den vergangenen zwei Jahren fast vervierfacht hat. Er sprang von 23 Dollar auf knapp 90 Dollar pro Kilogramm (www.fuw.ch/article/elektromobilitaet-treibt-kobaltpreis-nach-oben/). Der Abbau von Kobalt in der Demokratischen Republik Kongo erfolgt vor allem unter Sklaverei-ähnlichen Bedingungen, zum Teil sogar unter Kinderarbeit (www.elektroauto-news.-net/2018/warum-der-kobalt-abbau-ein-problem-darstellt-und-wie-es-geloest-werden-koennte).

Erhebliche Kobaltmengen kommen im Kongo aus Kleinbergwerken, in denen die Arbeiter mit armseliger Ausrüstung schuften. Es gibt Berichte über Kinderarbeit. Im Osten des Kongos ist zudem ein seit Jahrzehnten dauernder Krieg zwischen unterschiedlichen Milizen und Armeen im Gange. Teilweise finanzieren sich die Milizen durch Einnahmen aus dem Bergbau. Hinzu kommt, dass aus Kobaltminen oft säurehaltige Abwässer austreten, welche die Umwelt schädigen (www.abendblatt.de/wirtschaft/article212151931/Im-Kongo-sieht-man-die-schmutzige-Seite-der-Elektro-Autos.html).

Doch die Lage könnte sich in den nächsten Jahren noch deutlich verschärfen. Rohstoffexperten wie die der Schweizer Bank UBS prognostizieren ein Nachfrageplus von 20 Prozent oder mehr in jedem Jahr. Die Schere zwischen Angebot und Nachfrage könnte immer weiter auseinandergehen: Ein Signal für den weiteren Ausbau der Förderung im Kongo. Dort wird ein größerer Anteil noch immer mit nichtindustriellen Methoden abgebaut, beispielsweise in kleinen ungesicherten Minen, einschließlich Kinderarbeit, die weit verbreitet ist. Zunächst wird Kongo-Kobalt fragwürdiger Herkunft an Rohstoffhändler veräußert und von diesen an Batteriehersteller weiterverkauft, ohne, dass die Herkunft des Rohstoffs überprüft wird (www.youtube.com/watch?v=EDoytOsPWmk).

Zusammengefasst schafft die Elektromobilität mehr Probleme als sie löst. Ungeachtet der Proteste in Deutschland sind weder Elektroautos CO₂-neutral noch in irgendeiner Weise umweltfreundlich. Ebenso werden in vielen Extraktionsgebieten Menschenrechte und Arbeitsstandards verletzt. Dazu gehört das Entstehen saurer Grubenwässer, Wasserkonflikte zwischen Bergbauunternehmen und indigenen Völkern sowie nicht vertretbare Arbeitsbedingungen in Minen. Durch das „Regierungsprogramm Elektromobilität“ wird die sozioökologische und sozioökonomische Problematik des Nordens in den globalen Süden verlagert. Damit entlarvt sich die Elektromobilität als Diskurs-Strategie zur Hebung des grünen Wohlfühlfaktors und nicht der sogenannten globalen Nachhaltigkeit. Das verleiht den Verteidigern der Elektromobilität wahrlich keinen grünen Daumen, sondern vielmehr eine blutrote Hand.