
Ein Sommermärchen (II): Deutschland mit Bio-Siegel

Von Peter Schwerdtmann, cen

Angesichts des politischen Versprechens, die EU bis 2050 als ersten Kontinent beim Kohlendioxid (CO₂) neutral wirtschaften zu lassen und die Rede von Ursula von der Leyen nach ihrer Wahl zur Präsidentin der EU-Kommission noch im Ohr, wird klar: Dies sind keine Aktivitäten, um Medien übers Sommerloch zu helfen. Es geht ums Klima – ums meteorologische und um das in unserer Gesellschaft.

Provokation als Weckruf

Eine Provokation schießt immer über das Ziel hinaus. Damit zwingt sie uns, eine eigene Position zu beziehen. Im Moment erleben wir die rigorose Haltung der jungen Frauen von „Fridays for Future“ als provokant. Sie scheinen einem Ideal von Verzicht zu folgen. Ihre Großeltern kennen so etwas noch als „Morgenthau-Plan“. Der hätte das Wachstum der deutschen Bevölkerung ebenso verhindert wie den heutigen Wohlstand – samt Motorisierung. Viele träumen heute offenbar von einem Deutschland mit Bio-Siegel, in dem das eigene Auto zur schrecklichen Erinnerung geworden ist, Eigentum geteilt wird und die Mobilität dem Staat überlassen bleibt. Diese schöne neue Welt ist voller batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge, oder?

Lithium statt Menschenrechte

Da gibt es ein paar Probleme, die sich an unseren Werten reiben: Zur Zeit kommen die Speichermedien – in der Regel Lithiumionen-Zellen – zu rund 90 Prozent aus Asien. Die deutsche Industrie war Ende der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts im Besitz dieser Technologie, hat sie aber kampflos asiatischen Wettbewerbern überlassen. Zu diesem Zeitpunkt waren alle Hersteller froh, den Zwang zum Elektroauto, den die USA ausüben wollten, gerade noch einmal entkommen zu sein. Heute sind sie darauf angewiesen, dass ihre Wettbewerber in Asien die Quellen für Batteriezellen nicht leer schöpfen oder verstopfen.

Die deutsche Wirtschaft will sich mit dem Bau eigener Fabriken für Speicherzellen auf die Aufholjagd begeben. Bis die benötigte Masse an Speicherzellen gebaut werden kann, werden noch Jahre vergehen. Da ist das chinesische Unternehmen CATL mit seiner Zellfabrik in Ostdeutschland sicher schneller.

Doch auch wenn der Plan aufgeht, bleibt es eine Tatsache, dass die Rohstoffe importiert werden müssen. Dass Lithium in Südamerika unter erschwerten Bedingungen für die Arbeiter gewonnen wird, wissen wir genau. Die Verhältnisse in China sind hoffentlich besser. Von dort kommen auch die Seltenen Erden, wenn sie nicht – wie zum Beispiel Koltan – aus dem Bürgerkriegsland Kongo kommen – an den Warlords vorbei, oder zugunsten ihrer Kriegskasse.

Die nächste Abhängigkeit wird problematischer

Den Verantwortlichen ist sicher klar, dass sie diese Abhängigkeit von den Ölscheichs bald gegen eine Verbindung anderer Qualität eintauschen: Den Ölscheichs geht es vorwiegend um Gewinne. Die Zellproduzenten aber sind im Besitz oder stehen unter dem Einfluss der Konkurrenz der deutschen Automobilhersteller. Außerdem kommt die Politik ins Spiel. Schon der aktuelle Handelskrieg des US-Präsidenten Donald Trump führte zu der Drohung, die Chinesen könnten die Lieferung Seltener Erden einstellen.

Das Risiko, zwischen die wirtschaftlichen und politischen Stühle zu geraten, wächst mit jedem neuen Bekenntnis zum Batterieauto. Nicht umsonst sichert Volkswagen bei seinen Lieferanten mit sorgfältig ausformulierten Verträgen eine „saubere“ Belieferung ab. Compliance-Probleme kann niemand weniger gebrauchen als die Wolfsburger. Denen steckt der Diesel-Skandal tief in den Knochen, und ihr Unternehmensergebnis in der Zukunft hängt stark vom Erfolg ihrer Elektroauto-Strategie und damit von der Entwicklung rund um die Batterie ab.

Wir alle aber tauschen die eine Abhängigkeit gegen eine andere, noch problematischere? Es darf bezweifelt werden, dass dies ein Posten auf der politischen Rechnung ist. Zu groß ist die Erleichterung, das Elektroauto als Lösung parat zu haben. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Die Salzpfanne Salar de Uyuni beherbergt das weltweit größte Lithiumvorkommen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/CC BY-SA 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=110392>



Nissan und 4R Energy entwickeln CO2-neutrale Aufladung von Lithiumionen-Batterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



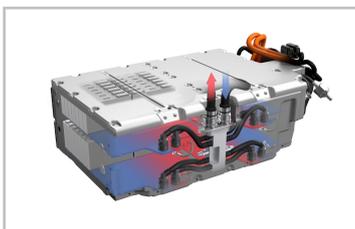
CATL-Hauptzentrale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/CATL



Flachzelle eine Lithiumionen-Batterie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fraunhofer



Porsche Panamera S E-Hybrid: Die Lithiumionen-Batterie wird wassergekühlt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Die einzelnen Lithiumionen-Zellen werden zu Modulen gebündelt zu einem Batteriesystem zusammengefasst.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch