

München, 04.09.2023 – **Internationale Autoausstellung (IAA) 2023 als zukunftsweisende Mobilitätsmesse? Anlässlich der heute beginnenden IAA in München kritisiert WEED die unzureichende Transformation der Automobilindustrie und macht auf deren enormen Rohstoffbedarf aufmerksam.**

Die Autobranche präsentiert sich als innovativ und umweltbewusst, im Mittelpunkt steht dabei die E-Mobilität. Einerseits ist zu begrüßen, dass die deutsche Automobilindustrie endlich verstärkt darauf zu setzen scheint klimaschädliche Verbrenner durch Autos mit E-Antrieb zu ersetzen. Andererseits stellt die Elektrifizierung von Individualverkehr ohne tatsächliche Mobilitätswende nur eine Scheinlösung dar.

Denn das eigentliche Problem besteht in den Geschäftsmodellen der großen Automobilhersteller, die in erster Linie auf PS-starke Luxusmodelle setzen. Die Umstellung des Individualverkehrs auf E-Mobilität allein bedeutet daher allenfalls eine Verlagerung der gravierenden ökologischen und menschenrechtlichen Probleme entlang der globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie. „Nur, wenn Mobilitätswende und Rohstoffwende zusammen gedacht werden, kann die E-Mobilität ein nachhaltiger Baustein bei der Transformation des Verkehrssektors werden,“ argumentiert Anton Pieper, Referent Wirtschaft und Menschenrechte, WEED.

Die beiden WEED-Publikationen [Das Dilemma der E-Mobilität](#) und [E-Mobilität – fit für den Kreislauf?](#) machen deutlich, dass insbesondere der hohe Rohstoffverbrauch durch die in E-Autos verwendeten Lithium-Ionen-Batterien problematisch ist.

„Denn die Herstellung der Batterien geht mit schwerwiegenden Auswirkungen auf Mensch und Umwelt einher“, erläutert Pieper. „Der Abbau der in den Batterien verwendeten Rohstoffe Lithium, Kobalt, Mangan, Nickel, Graphit, Kupfer und Bauxit erfolgt größtenteils in Ländern des Globalen Südens. Dort kommt es insbesondere beim Bergbau zur Verletzung von Menschenrechten, wie Kinderarbeit, prekären Arbeitsbedingungen, sowie Vertreibung der lokalen Bevölkerung. Zudem hat der Bergbausektor verheerende Umweltauswirkungen, wie etwa Entwaldung, Verschmutzung von Luft, Wasser, Böden und Schädigung der lokalen Ökosysteme.“

Berechnungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zufolge wird die steigende Nachfrage nach Batterierohstoffen die weltweiten Rohstofffördermengen bereits innerhalb der kommenden Jahre übertreffen. Hinzu kommt, dass Recyclingkapazitäten noch nicht weit ausgebaut sind, auch wenn es zunehmend Recyclinganlagen für Batterien in Europa gibt. Aktuell sind die im industriellen Maßstab angewendeten Recyclingverfahren jedoch meist sehr energieaufwendig. Nur ein Bruchteil der Metalle kann derzeit wiedergewonnen werden.

„Auch Recycling kann also nicht als alleinige Lösung angesehen werden, sondern muss ergänzt werden durch effektive Ansätze zur absoluten Reduktion des Rohstoffbedarfs“, ergänzt Pieper. „Es müssen Strategien erarbeitet und umgesetzt werden, um die Anzahl der genutzten Fahrzeuge zu reduzieren. Insgesamt müssen kleinere und leichtere Fahrzeuge produziert werden. Insbesondere der Aus- und Umbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sind dabei von Bedeutung, um den Bedarf an Primärrohstoffen auf ein global gerechtes Maß zu senken.“

#### **Mehr Infos:**

[Das Dilemma der E-Mobilität – Risiken und Missstände im Rohstoffabbau für Lithium-Ionen-Batterien](#)

[E-Mobilität – fit für den Kreislauf? Recycling von Lithium-Ionen-Batterien](#)

**Kontakt:** Anton Pieper - WEED e.V., [anton.pieper@weed-online.org](mailto:anton.pieper@weed-online.org), Tel.: 017696822859

