

Reichweitenhunger als Kollateralschaden im Klimakampf



Und so unterstützten – ja fordern – GRÜNE und NGOs, dass mit dem EEG auch zwingend die Elektromobilität erzwungen werden muss.

Scheitert die Elektromobilität an fehlenden Rohstoffen?

Nachdem vieles, was unsere alternativlose Kanzlerin anpackt aus reinem Machtkalkül geschieht, und außer horrenden Kosten ein Nutzen fehlt, zeigt sich inzwischen immer mehr, dass es bei der Elektromobilität ebenfalls so kommen kann [2].

Es ist inzwischen so offensichtlich, dass sich selbst die (Des-)Informationsseite der Regierungsberaterin veranlasst sah, darüber zu berichten. Wobei es um zwei Problemstellungen geht:

- Die Verfügbarkeit der wichtigen Rohstoffe und
- parallel deren Preisexplosion.
- Die in [2] beschriebene Giftproblematik der modernen Akkus wird – wohl um die Bürger nicht zu sehr zu verunsichern, aktuell nicht angesprochen.

KLIMARETTER.INFO, 22. August 2017: [3] **Der Kobold im Elektroauto**

Der kommende Boom in der Batterie-Produktion für E-Mobilität steigert die Nachfrage nach zwei Metallen, die sonst nur wenige Verwendungszwecke kennen: Kobalt und Lithium. Ob die Förderung schnell genug ausgeweitet werden kann, ist noch nicht sicher.

Wer vor einem Jahr sein Geld in „Kobolderz“ investiert hat, kann sich über einen Kursgewinn von über 100 Prozent freuen. Das nach den frechen Hausgeistern benannte Metall Kobalt hat sich innerhalb eines Jahres von 25.000 US-Dollar pro Tonne auf 57.500 Dollar [verteuert](#). Das schwächste Glied in der Rohstoffkette ist dabei [Kobalt](#). Mit einem Marktanteil von knapp 60 Prozent ist die Demokratische Republik Kongo, das frühere Zaire, der wichtigste Lieferant von Kobalterz. Dieses wird dann in China verhüttet. China [bestreitet](#) knapp die Hälfte der globalen Produktion von 100.000 Tonnen an verhüttetem Kobalt pro Jahr.

Ein weiteres Problem ist Kinderarbeit im informellen Kleinbergbau, aus dem rund ein Fünftel der kongolesischen Kobaltproduktion stammt. Mark Dummett von der Menschenrechtsorganisation Amnesty International [sagte](#) zur Situation im Kongo: „Die glanzvolle Werbung für die neueste Technik steht im scharfen Kontrast zu Kindern, die Säcke voller Steine schleppen, und zu Bergleuten, die in engen Tunneln schwere Lungenschäden riskieren.“

Im Gegensatz dazu ist die Lithiumproduktion auf mehrere Länder verteilt, die

politisch stabiler sind als der Kongo. Australien, Chile und Argentinien sind die wichtigsten Produzenten des Leichtmetalls. Doch auch dieses wird teurer: In den letzten zwei Jahren hat sich der Preis für eine Tonne Lithiumkarbonat auf rund 20.000 Dollar mehr als verdreifacht.

Kann der neue „Weltretter-Guru“ E. Musk, das richten?

Solche Vorbilder haben dem Globus bisher gefehlt: [4] Musks Antrieb: „Für mich geht es nicht darum, Geld zu verdienen, sondern die Probleme der Menschheit zu lösen“ ...

Das glauben vielleicht GRÜNE. Wenn man nachsieht, wie die Verluste seiner E-Autofabrikation vom US Steuerzahler (und irgendwann von den Aktionären) bezahlt werden, für ihn aber trotzdem immer etwas übrig bleibt [6], kann man das kritischer sehen. Und Experten sehen für seine selbstlosen Rettungspläne Gefahren aufziehen:

[3] Der Marktexperte Joe Lowry befürchtet aber, dass das auf längere Sicht nicht reicht und ein „mangelndes Lithiumangebot deutliche Probleme für die Batterie-Lieferkette im Jahr 2023 verursacht“. Lowry spottet denn auch über Elon Musk, den Chef des Elektroautoherstellers Tesla: „Elon Musk scheint zu denken, wenn er Autos baut, dann kommt auch das Lithium. Seine chaotische Lieferkette für Batterien sollte ihn aber davon überzeugen, sein kreatives Denken auf die banale Frage zu verwenden, wo die gigantischen Mengen an Lithium herkommen sollen, die er braucht.“ Musk lässt derzeit die größte Batteriefabrik der Welt, die „Gigafactory“, bauen.

Was passiert, wenn in Deutschland als Neuwagen nur noch Elektroautos zugelassen werden, die Rohstoffe dafür aber fehlen?

Ab dem Jahr 2030 (mit dem laut GRÜNEM Parteitagebeschluss als Neuwagen nur noch Elektroautos zugelassen werden dürfen) sind praktisch alle Fabriken, welche bisher konventionelle Autos bauten stillgelegt. Die neuen für Elektroautos sollen mit 100 % Produktion beginnen, jedoch: Das Material für die Akkus fehlt.

Ein Szenario wie es im (aufgelösten) Heimatland unserer alternativlosen Kanzlerin nicht unbekannt war. Vielleicht kommen dann auch Liefertermine, wie man sie dort für Autos kannte: Mit dem 1. Schultag schon einmal vorsichtshalber das Auto bestellen und hoffen, dass es im Führerscheinalter lieferbar ist. Und gleichzeitig auch einen „Autosparvertrag“ abschließen, um die stetig steigenden Kosten durch die Rohstoffverteuerungen aufzufangen. Zudem besteht die reale Gefahr, dass unsere fürsorgliche Regierung bis dahin auch erkennt, wie giftig wichtige Akku-Bestandteile sind [2] und diese nachträglich (wie Fassaden-Dämmstoff) zu teurem Sondermüll erklärt, der immense Zusatzkosten (für die Autobesitzer) verursacht.

Auch Strom ist so etwas wie Rohstoff

Ob man für sein E-Auto den Strom dann wie benötigt bekommt, wenn es Nacht oder neblig ist und auch kein Wind weht, weiß man dann natürlich immer noch nicht. Doch im Gegensatz zur ehemaligen DDR sind wir moderner und verteilen den Mangel dann „intelligent“ und mit mehr Aufwand.

An Lösungen wird gearbeitet

Wenn es bis dahin gelingt, die Fahrradautobahnen fertigzustellen und die Carsharingverfahren (Fahrzeug- und Strom-Mangelverwaltung mittels App) zur Reife zu bringen, ist das nachhaltige Paralleluniversum funktionsbereit und kann endlich getestet werden. Dazu noch ein Gesetz, dass der örtliche Versorger, oder lokale „Bürgerenergieverein“ in jeder Straße mindestens ein Elektroauto pro Nacht sicher vollladen muss und die Mobilität der kleinen Untertanen bleibt gesichert, beziehungsweise ist auf die nachhaltig zulässige reduziert.

Wer eine eigene Solaranlage mit Speicher sein Eigen nennt, hat es zumindest zeitweise, wenn das Wetter mitspielt, besser, da sich diese Anlagen als Mobilitätsgewinn endlich wieder lohnen. War schließlich auch Zeit, dass generöse Weltretter für ihre guten Taten belohnt werden.

Fachleute – Zum Klima und Energie in beliebiger Menge zu finden – können jedoch auch zu diesem Problem Lösungen vorweisen:

[7] „... zum einen muss unser **Reichweitenhunger** womöglich bescheidener ausfallen, damit es mit kleineren Batterien getan ist ...“.

Wenn man solche Fachgenies nicht hätte, käme man wohl nie darauf. Auch bereichern solche Lösungen zumindest die deutsche Sprache: EIKE:

Reichweitenangst, die neue Volkskrankheit.

Während die gemeinen Untertanen noch darüber lachen, bereitet sich unsere Wissenselite schon darauf vor und übt:

EIKE, 22.03.2017: *Klimamönche*, alternativ: die Klimaelite unserer Behörden*

Deutschland wird heimelig

Sarkastisch sei bemerkt, dass es damit eine wichtige Person der Weltgeschichte schaffen wird, Deutschland zu ihrer Pensionierung zurück in die kuscheligen Zustände ihres (inzwischen pleite gegangenen) Heimatlandes zu drehen.

Endlich gibt es dann: Energiemangel, Automangel, Mobilitätsmangel, und wegen der hohen Transportkosten auch Mangel an nicht einheimischen Lebensmitteln bei uns. Sogar die ausgeuferte, staatlich garantierte Sozialversorgung von damals fehlt nicht: Zumindest für noch nicht so lange bei uns wohnende Neubürger.

CO2-Wahnsinn, doch nicht aufzuhalten

Da es keinen eigenen Artikel wert ist, sei es hier ergänzend erzählt.

In einer Lokalausgabe der Nordbayerischen Nachrichten vom 25.08.2017 erschien ein Bericht über die letzte Stadtratssitzung eines Landkreisstädtchens: Die Sanierung der Mittelschule kostet (erste – von sicher noch vielen kommenden – Beichten) 100.000 EUR mehr. Tut weh, muss aber keiner der Honoratioren selbst bezahlen. War bei öffentlichen Bauvorhaben noch nie anders und deshalb: abgehakt.

Stadt und Stadträte wollen jedoch viel lieber gelobt werden. Mit welchem Thema kann das besser gelingen als dem der Rettung vor dem Klima. Jeder (EIKE-Leser) weiß: Sobald der Zauberbegriff „CO2“ fällt, setzt in Deutschland bei Behörden und unseren Medien mindestens der Verstand aus. Nachfrage nach dem wirklichen Nutzen [9]? Immer Fehlanzeige. Das wusste auch der Berichter

der Kostenüberschreitung und argumentierte so vor dem Stadtrat.

NN: *Eine Erfolgsmeldung hatte der Experte bei der Schulsanierung dann doch parat – zumindest für die Umwelt: „Die LED-Beleuchtung spart in 20 Jahren 675 Tonnen Kohlendioxyd“.*

Was grämen Kosten (welche die Untertanen zahlen müssen), wenn die Rettung der Welt dafür umso erfolgreicher gelingt.

Quellen

[1] EIKE: [Kinder-Bergarbeiter im Alter von vier Jahren erleben die Hölle auf Erden, damit SIE ein Elektroauto fahren können](#)

[2] EIKE: [Gefährliche Ladung](#) – Die E-Auto sind Energieverschwender, die Batterien giftige Umweltsünder erster Klasse

[3] KLIMARETTER.INFO, 22. August 2017: [Der Kobold im Elektroauto](#)

[4] Wirtschafts Woche, 15. Dezember 2014: Lithium könnte ab 2020 knapp werden

[5] EIKE 24.08.2017: [Deutschlands Autoindustrie: Mord auf offener Straße?](#)-Ein perfides Spiel mit Klimaangst und fiktiven Abgas-„Todesopfern“ (2)

[6] THE EUROPEAN, 16.06.2017: [Wann platzt die Tesla-Blase?](#)

[7] Nordbayerische Nachrichten, Lokalausgabe, 26.08.2017: Wie „grün“ sind E-Autos wirklich?

[8] EIKE 26.07.2016: [Reichweitenangst, die neue Volkskrankheit](#)

[9] EIKE 16.09.2015: [Nachgefragt: CO2 Minderungsprogramm der bayerischen Landesregierung – ohne den geringsten Klimanutzen, aber mit extremen Kosten](#)

EIKE 11.06.2015: [Mit CO2-Reduzierung retten wir die Welt – Einige Rechenspiele \(nicht nur\) für regnerische Nachmittage](#)