

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Stefan Wirtz (AfD)

Wie nachhaltig und umweltfreundlich ist die Elektromobilität wirklich?

Anfrage des Abgeordneten Stefan Wirtz (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 08.04.2019

Verschiedenen Medienberichten ist zu entnehmen, dass sich die Landesregierung für den Bau von Batteriezellfertigungsfabriken in Deutschland und Niedersachsen einsetzt. Niedersachsen sei aufgrund des Angebotes an Windenergie für einen Batteriezellfertigungsstandort geeignet. Wirtschaftsminister Althusmann und Umweltminister Lies beschlossen, eine entsprechende Bundesratsinitiative einzubringen (<http://www.neuepresse.de/Nachrichten/Niedersachsen/Niedersachsen-kaempft-um-Batteriezellfertigung>, abgerufen am 03.04.2019).

Die Rohstoffe, die für die Batteriezellen benötigt werden, z. B. Lithium und Kobalt, werden u. a. in Chile und im Kongo abgebaut. Im Zuge des Abbaus kommt es zu Umweltschäden mit Folgen wie z. B. der Absenkung des Grundwasserspiegels und damit einhergehendem Wassermangel (vgl. Drucksache 17/8809). Da es sich bei den Abbaugebieten ohnehin um trockene Regionen handelt, sind Armut und Hunger die Folge. Darüber hinaus findet der Abbau nicht unter hiesigen arbeitschutzrechtlichen Bedingungen für die Arbeiter statt.

Die Produktion der Batterien für Elektrofahrzeuge ist CO₂-intensiv. Eine Studie des schwedischen Umweltministeriums ergibt, dass bei der Produktion der Batterien für einen Tesla Model S 17,5 t CO₂ frei werden (https://www.focus.de/auto/elektroauto/e-auto-batterie-viel-mehr-co2-als-gedacht_id_7246501.html, abgerufen am 03.04.2019).

Nach Aussage des Hauptgeschäftsführers von Niedersachsen Metall muss ein Diesel oder ein Benziner für diese Menge CO₂ erst einmal 200 000 km fahren (<https://www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/1621616/e-mobilitaet-klimaschaedlichste-antriebsart>, abgerufen am 04.04.2019).

1. Inwiefern gibt es vor dem Hintergrund, dass Rohstoffe wie Lithium und Kobalt nicht unter hiesigen arbeitsschutzrechtlichen Bedingungen für die Arbeiter abgebaut werden, eine Überprüfung in den entsprechenden Ländern in Bezug auf die Arbeitsbedingungen der Arbeiter?
2. Inwiefern gibt es vor dem Hintergrund, dass der Abbau von Rohstoffen wie Lithium und Kobalt zu Umweltschäden in den Abbauländern führt, eine Überprüfung in den jeweiligen Ländern in Bezug auf die Umweltverträglichkeit des Abbaus?
3. Wie viel CO₂ wird bei der Produktion eines Elektromittelklassewagens ausgestoßen?
4. Inwiefern leistet die Elektromobilität vor dem Hintergrund, dass die Produktion der E-Auto-Akkus CO₂-intensiv ist, überhaupt einen Beitrag zur CO₂-Einsparung?
5. Inwiefern ist es vor dem Hintergrund, dass die Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge CO₂-intensiv ist, überhaupt relevant, dass für die Produktion Strom aus Erneuerbaren Energien verwendet wird?
6. Wie lange reichen nach Kenntnis der Landesregierung die Vorkommen der jeweiligen Rohstoffe, die für Batterien von Elektrofahrzeugen benötigt werden aus (bitte je Rohstoff die voraussichtliche Dauer der Verfügbarkeit angeben)?
7. Inwiefern wird bereits bei der Elektromobilitätsstrategie Niedersachsens die Endlichkeit der für den Bau der Batterien benötigten Rohstoffe berücksichtigt?
8. Aus welchen Ländern bezieht Niedersachsen derzeit die Rohstoffe Lithium und Kobalt?

9. Aus welchen Ländern wird die niedersächsische Industrie die für den Bau von Batterien für Elektrofahrzeuge benötigten Rohstoffe beziehen?
10. Welche Vorkehrungen im Umgang mit großen Mengen Lithium sind hinsichtlich Transport, Lagerung, Verarbeitung, Tests, Nutzung in den Werken für eigene Werks-Fahrzeuge, Weiterverkauf an andere Produktionsstätten und Rücknahme (regulär nach Nutzungsdauer oder vorzeitige Rücknahme von Brand- und Unfallresten) zu erwarten?
11. Welche bundes- und/oder landesspezifischen Arbeitsschutz- und Umweltschutzbestimmungen werden vor dem Hintergrund, dass es sich bei Lithium um einen hochreaktiven, gesundheitsgefährdenden Stoff handelt, beim Umgang mit Lithium berührt? Geht die Landesregierung davon aus, dass beim Umgang mit Lithium in den Abbauländern vergleichbare Arbeits- und Umweltschutzbestimmungen vorliegen?
12. Inwiefern werden (Werks-)Feuerwehren auf die Löschung von Lithiumbränden vorbereitet?
13. Wer ist für das Recycling und die endgültige Entsorgung von ausgedienten Batterien zuständig?
14. Inwiefern leistet ein Elektroauto vor dem Hintergrund, dass bei der Herstellung einer Batterie eines Elektromittelklassewagens ca. 17 t CO₂ freigesetzt werden, wofür ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor 200 000 km fahren müsste, der Akku eines Elektroautos jedoch laut Landesregierung nach 200 000 km gewechselt werden muss (vgl. Drucksache 17/8809, Frage 7), einen Beitrag zur CO₂-Reduzierung beim Verkehrssektor?

(Verteilt am 11.04.2019)