

Panorama v. 24.11.2022

Lithium: Der Traum vom sauberen Auto

Anmoderation

Anja Reschke:

„Die UN-Klimakonferenz in Sharm El Sheik ist vorbei, sagen wir es mal so: Gerettet wurde das Klima da jetzt nicht. Aber dafür haben die EU-Mitgliedsstaaten schon vor ein paar Wochen eine Entscheidung getroffen, die zumindest helfen könnte: ab 2035 keine neuen Verbrennermotoren mehr in der EU. Was aber nicht bedeutet, dass wir dann aufs Autofahren verzichten müssen. Überall werben die Autohersteller jetzt schon kräftig für ihre neuen Elektroautos. Die zwar genauso aussehen, wie die alten Verbrenner, aber mit denen man sorgenfrei und ohne schlechtes Gewissen in die Zukunft brausen kann. Mit null Emissionen. Das ist wahr, für die Senkung des CO2 Ausstoßes kann das helfen. Aber sonst, echt, so ganz ohne schlechtes Gewissen?“

Mit dem E-Auto weiter so wie bisher?

Dass es nicht ganz so sorglos geht, hat sich auch hier herumgesprochen: bei den E-Days in Hannover. Denn es längst nicht alles so grün, wie es glänzt.

O-Ton

E-Messen-Besucher:

„Ich will schon umweltfreundlicher fahren. Die Frage ist nur, ist das wirklich umweltfreundlicher – mit den Akkus und Batterien?“

Für die Akkus brauchen alle Hersteller Rohstoffe, deren Abbau umweltschädlich sein kann. Vor allem Lithium. Ein Hersteller aber behauptet, die Antwort auf dieses Problem gefunden zu haben: BMW.

BMW-Spot:

„Wir arbeiten direkt mit Sub-Lieferanten zusammen und kaufen Kobalt und Lithium für unsere Batteriezellen selbst ein. Wir sind die ersten und die einzigen, die dies tun. So stellen wir sicher, dass die Rohstoffe ökologisch und sozial nachhaltig abgebaut werden.“

BMW-Spot:

„Ökologischer Abbau, ökologische E-Autos.“

So präsentiert sich BMW auch in den Werbespots. Und BMW wirbt auch mit einem Partnerunternehmen, das den wichtigen Rohstoff Lithium angeblich „besonders nachhaltig“ abbaut. Das Unternehmen: der US-Konzern Livent.

Und hier baut Livent sein Lithium für BMW ab: Im Norden Argentiniens, in dem Salar del Hombre Muerto. Auf Deutsch: „Salzwüste des Toten Mannes“.

Die Gegend: Arm und dünn besiedelt.

Wir wollen uns den Lithiumabbau des BMW-Partners näher ansehen.

Roman Guitán lebt hier. Er ist Sprecher einer indigenen Anden-Gemeinschaft, die hier ansässig ist.

O-Ton

Román Guitian, Sprecher der indigenen Gemeinschaft „Atacameños del Altiplano“:

„Wir haben unser ganzes Leben hier verbracht. Mein Großvater und mein Urgroßvater lebten ihr ganzes Leben lang hier von Vieh, von Lamas und von Lämmern.“

Und auch Román Guitian lebt heute von der Viehzucht. Was er dafür vor allem braucht: Wasser. Doch genau daran mangelt es zunehmend, sagt er.

Ein paar Kilometer entfernt von seinem Haus möchte er uns etwas zeigen. Hier war einmal ein Fluss.

O-Ton

Román Guitian, Sprecher der indigenen Gemeinschaft „Atacameños del Altiplano“:

„Das sieht alles schwarz aus. Alles, was ihr seht, weil es ausgetrocknet ist. Es ist kein Wasser drin. Hier war früher alles grün sowie oberhalb des Stau-Damms. Sie haben den Flusslauf unterbrochen und die ganze Ebene ist abgestorben. Das sind dreizehn Kilometer Flusslauf.“

Der Staudamm sei schuld am ausgetrockneten Fluss, und für den sieht Guitian klar einen Schuldigen: Livent, BMWs angeblich so nachhaltiger Lithiumlieferant.

Was hat Livent mit dem fehlenden Wasser zu tun?

Wir fahren zum Firmengelände von Livent. Rein dürfen wir nicht.

Also filmen wir mit einer Drohne. Das Gesamtbild: sehr aufschlussreich.

Der Fluss, den uns Román Guitian gezeigt hat, ist links hinten zu sehen: völlig ausgetrocknet.

Der Grund direkt davor, die blaue Fläche: ein Stausee, der fast das komplette Wasser zurückhält.

Was man von oben nicht sehen kann: Rohre aus dem Stausee und dem Untergrund, die das Wasser ableiten – weit weg in die Aufbereitungsanlage von Livent. Und dort wird die Lithiumschlacke aus dem Untergrund aufbereitet – mit Hilfe des Wassers aus dem Stausee.

Es geht darum, das Salz aus der Schlacke zu entfernen.

Danach ist das Wasser unbrauchbar. Livent benötigt 360.000 Liter Wasser - pro Stunde.

Nicht gerade ökologisch. Allerdings ist auch der Lithiumabbau bei der Konkurrenz problematisch:

Beim Verfahren der Firma SQM etwa, ist der Flächenverbrauch riesig - mit unabsehbaren Folgen für das Ökosystem. Tatsächlich ist Livents Verfahren weniger flächenintensiv, dafür aber ist der Wasserverbrauch drastisch höher.

Bei der klassischen Methode der Konkurrenz, etwa bei der Firma SQM, benötigt man für die Produktion von einem Kilo Lithium etwa 170 Liter Süßwasser.

Livent braucht nach unseren Berechnungen mehr als das Fünffache.

Wir zeigen unsere Recherchen Professor Broder Merkel von der Bergakademie Freiberg. Er hat jahrzehntelang zu Salzseen geforscht. Und er kommt zu einem ähnlichen Ergebnis.

O-Ton

Prof. Broder Merkel, TU Bergakademie Freiberg:

„Bei dem Verbrauch von Frischwasser scheint die Livent-Methode schlechter zu sein, weil sie mehr Frischwasser verbraucht als die klassische Methode.“

BMW entgegnet, man könne die Projekte nicht vergleichen. In der „Salzwüste des Toten Mannes“ gebe es mehr Wasser als im Gebiet der Konkurrenz.

BMW-Zitat: „*Ein verantwortungsvoller Lithium-Abbau ist somit in dem Salar del Hombre Muerto sehr wohl möglich.*“

Genug Wasser? Verantwortungsvoll? Die Anwohner hier sind davon nicht so überzeugt. Das wird auf einer Info-Veranstaltung von Livent klar.

Zwar hoffen einige Indigene, dass es ihnen dank Livent besser gehen wird.

Viele sind aber skeptisch, wenn sie an den Wasserverbrauch denken.

O-Ton

Besucher der Veranstaltung:

„Wenn das Unternehmen Wasser entnimmt, wer kontrolliert das, damit morgen nicht der nächste Fluss austrocknet und wir ohne Weidegras, ohne Wasser und ohne alles dastehen?“

Der Livent-Mitarbeiter beschwichtigt.

O-Ton Livent-Mitarbeiter:

„Ich möchte Ihnen gerne sagen: Genau wie Sie sorgen auch wir uns sehr um die natürlichen Ressourcen. Unsere Arbeit hängt von einem verantwortungsvollen Umgang ab, damit unser Unternehmen nachhaltig ist und weiter produzieren kann.“

Mit uns wollte Livent nicht sprechen. Unsere Fragen ließ der Konzern unbeantwortet.

Auch BMW wollte uns kein Interview geben. Schriftlich teilt man uns aber mit:

„Wir nehmen unsere Verantwortung im Rahmen der Umwelt- und Sozialstandards bei der Lithium-Beschaffung sehr ernst.“

Wie können Konzerne hier haftbar gemacht werden, wenn anderswo jemand zu Schaden kommt? In Deutschland gibt es dafür eigentlich das Lieferkettengesetz.

Doch Kritiker bemängeln: Das Gesetz reiche nicht aus, wenn es um den Schutz der Umwelt in den Ländern geht, aus denen wir Rohstoffe importieren.

Die Bundesregierung gelobt nun Besserung. Vor allem bräuchte es eine Lösung, die über Deutschland hinausgeht.

O-Ton

Franziska Brantner:

„Wir sitzen gerade an den Verhandlungen für ein europäisches Lieferketten-Gesetz, wo natürlich auch die Frage der Umweltstandards zentral ist. Und wir möchten eben dort, wo wir jetzt schon handeln können als Bundesregierung, also wenn es darum geht, welche Projekte fördern wir im Rohstoffabbau, dass wir dort ganz klar hohe Umweltstandards, hohe Sozialstandards als Grundlage jeglicher Förderung definieren.“

Wann so ein europäisches Lieferkettengesetz kommt und ob das dann wirklich weitreichender ist als das bestehende – das ist fraglich.

Sicher aber ist: Das Versprechen vom sorglosen Autofahren mit dem E-Mobil ist bestimmt eine gute Werbung. In der Wirklichkeit wird es aber bisher nicht gehalten.

Bericht: Stefan Borghardt / Sebastian Friedrich / Lisa Hagen / Nadia Kailouli / Simon Zamora Martin

Mitarbeit: Elena Kuch

Kamera: Stefan Borghardt / Manuel Daubenberger / David Diwiak / Julia Senkler

Schnitt: Hannes Grigull / Olaf Hahlbohm / Julian Schöneich