

Kinder im Kongo müssen Kobalt für die Batterien der E-Autos abbauen

Deutsche Schüler schwänzen Schule und streiken für Klimaschutz

Während hier in Deutschland Schüler medienwirksam und von den Altparteien wohlwollend zur Kenntnis genommen die Schule schwänzen, um für den Klimaschutz zu demonstrieren, müssen im Kongo gleichaltrige Schüler in den Kobaltminen unter menschenunwürdigen Verhältnissen den Rohstoff für die Batterien der E-Autos abbauen.



Elektromobilität

Sklaverei, Kinderarbeit, Warlords – Das schmutzige Geschäft mit sauberen Autos

Vorfahrt für Elektroautos – grün, kostengünstig und bequem lautet das erklärte Ziel der Bundesregierung als Beitrag zum Klimaschutz. Doch für die Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge werden schmutzige Wege beschritten.



Romantischer Sonnenuntergang im Kongo – Doch der Schein trägt (Bild: Fabian/stock.adobe.com)

Wer sich einen Stromer zulegt, hat dafür ganz unterschiedliche Gründe. Umweltschutz führt oftmals die Argumentationsliste an. Als Käufer fühlt man sich gut, denn man leistet seinen ganz persönlichen Beitrag zum Klimaschutz, macht sich aber keine Gedanken darüber, woher beispielsweise die Rohstoffe für die Batterien kommen. Westliche Konzerne wie Mercedes-Benz, VW oder BMW ziehen sich gänzlich aus der Verantwortung, denn die für Elektroautos benötigten Batteriezellen stammen von asiatischen Zulieferern.

Lithium-Batterien kennen wir aus Smartphones oder Laptops – und zukünftig werden sie in Elektroautos verbaut. Das seltene Kobalt gehört zu den Rohstoffen, die für die Herstellung von Lithium-Akkus essenziell sind. Doch woher stammen die Rohmaterialien und unter welchen Bedingungen werden sie gefördert?

Demokratie auf dem Papier

Die Demokratische Republik Kongo (DR Kongo) in Zentralafrika gilt als der Rohstofflieferant für Nickel, Kupfer und Kobalt. Heute zählt die belgische Kolonie zu den ärmsten Ländern der Welt. Das steht im Widerspruch zum Rohstoffreichtum im Kongo.

Auf dem [Demokratieindex](#) erreichte das Land 2014 nur Platz 162 von 167. Der [Index der menschlichen Entwicklung](#), auf dem Deutschland auf Rang vier hinter Norwegen, Australien und der Schweiz rangiert, zeichnet für die DR Kongo ein ähnlich düsteres Bild. Verantwortlich dafür sind jahrzehntelange Unterdrückung, Korruption, Bürgerkriege und Bevölkerungszunahme.



Im dunklen Labyrinth wartet der Tod

Die Rahmenbedingungen und die steigende Nachfrage nach Kobalt erleichtern die Ausbeutung der Arbeiter in den Rohstoffminen durch große Konzerne, die Regierung und einheimische Warlords, die damit ihre Waffenkäufe finanzieren, wie der slowenische Philosoph Slavoj Žižek in einem Interview gegenüber dem Deutschlandfunk

berichtete. In den vergangenen zwei Jahren stieg der Preis pro Kilogramm von 23 auf 90 US-Dollar. Experten rechnen mit einer weiteren Zunahme der Nachfrage um 20 Prozent.

Der größte Anteil des Rohstoffs wird noch immer mit nicht-industriellen Methoden abgebaut. Sklavenarbeit durch Kinder ist im Kleinbergbau des Landes weit verbreitet. Etwa zwei Millionen Arbeiter fördern Kobalt und Nickel für die weltweite Batteriezellenproduktion.

Ohne Schutzkleidung steigen sie in die 40 Meter tiefen dunklen Gruben hinab. Teils mit bloßen Händen und bei Kerzenlicht graben sie im Erdreich nach den Metallen. Die labyrinthartigen Gänge werden vor allem in der Regenzeit zu glitschigen Todesfallen. Nicht selten stürzen die Stollen ein und begraben Kleinbergbauarbeiter bzw. Creuseure (Buddler, Schürfer), wie sie sich selbst nennen, lebendig unterm Erdreich.

Menschenrechtsverletzungen stehen auf der Tagesordnung. Das Schweizer Unternehmen Glencore ist der weltweit größte Kobalt-Produzent. Gewerkschaften werfen dem Konzern immer wieder Verstöße gegen Arbeitsschutz und Sozialstandards vor, die dieser jedoch bestreitet. Die Minenarbeiter stehen am Ende der Wertschöpfungskette für westlichen Luxus und deren Klimaziele.

Hersteller und Politik in der Pflicht

Deutsche Automobilhersteller wollen in ihren Elektroautos saubere Rohstoffe verbauen. Transparenz und Nachhaltigkeit in der gesamten Herstellungs- und Lieferkette seien von großer Bedeutung, beteuern die Konzerne über ihre Sprecher. Eingehalten werden die eigenen Vorgaben aber kaum. Die Batteriezellen stammen von asiatischen Zulieferern, denn in der Entwicklung des für E-Autos dringend benötigten „Herzens“ laufen deutsche Automobilbauer der asiatischen Konkurrenz noch immer hinterher.



Daimler hat erst kürzlich einen Großauftrag an die chinesische Firma CATL vergeben. CATL soll in den kommenden Jahren große Mengen Kobalt vom – ebenfalls chinesischen – Unternehmen GEM erhalten. Die Firma GEM hat einen Riesendeal mit dem Schweizer Unternehmen Glencore abgeschlossen, welches seine Kobaltförderung in den kommenden Jahren verdoppeln will. Bis 2020 soll die jährliche Kobalt-Lieferung von Glencore an GEM auf 21.000 Tonnen steigen. VW und BMW lassen ihre Batteriezellen ebenfalls von CATL

liefern. So gelangt der schmutzige Rohstoff in die sauberen Elektroautos und zum hiesigen Endkunden.

Der Verbraucher hat Möglichkeiten, an den Zuständen in den Rohstoffminen etwas zu ändern. Er kann den Kauf der Produkte verweigern, wie einst die Autofahrer Shell-Tankstellen boykottierten, als der Konzern die Ölplattform Brent Spar im Meer versenken wollte. Die Politik muss aktiv werden, Maßnahmen einleiten, Standards schaffen und diese vor allem überwachen, damit das Feld nicht weiterhin korrupten Unternehmen und Warlords überlassen wird, die die Schwächsten der Gesellschaft ausbeuten.