

SheDrivesMobility 118 - Power Shift

Katja (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zu She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage lade ich mir Menschen ein, um über Aspekte der Mobilitätswende zu sprechen. Das ist manchmal ganz nah dran, da gibt es manchmal ganz konkrete Lösungen, die leider nicht gefördert werden auf Bundesebene. Und manchmal ist es ein bisschen weiter weg, auch um euer Verständnis zu schärfen davon, warum wir endlich weniger Autos brauchen. Aktuell ist die internationale Automobilausstellung in München und da kann noch so viel Mobility dran geschrieben werden, wenn ihr die Bilder gesehen habt. Es geht ums Auto, es hat vier Räder, es geht um Privatbesitz, es geht um Absatzzahlen, es geht immer noch darum, dass diese Industrie Schlüsselindustrie genannt wird. Der Kanzler fährt hin, der Verkehrsminister fährt hin. Ich war auf einer viel besseren Veranstaltung in Berlin auf der Zukunft Nahverkehr und da werden Staatssekretäre hingeschickt und das zeigt schon, die Wertschätzung gegenüber ÖPNV ist immer noch nicht gestiegen. Was ich verwerflich finde. Aber ich denke, das könnt ihr euch auch schon denken. Ich habe jetzt heute den finalen Teil des Trios, das ich euch ja zusammengestellt habe. Wir haben angefangen mit Ulf, der als Biobauer Volkswagen verklagt. Unter anderem auch deswegen, weil Volkswagen genauso viel CO₂ emittiert wie Australien oder auch ganz Deutschland. Das müsst ihr euch mal reinziehen. Wie ein ganzer Staat. So krass, oder? Und deswegen sollten natürlich Konzerne auch wie Staaten behandelt werden und sich ans Pariser Abkommen halten. Damit haben wir angefangen. Danke auch

fürs Feedback. Viele haben Ulf als sehr inspirierend und positiv wütend erlebt. Ich sehe das genauso. Es braucht gute Wut. Mit Fleck mal ändern wir nichts. Der zweite Teil ging um Agro-Spritz. Die werden heutzutage oft auch Bio-Fuels genannt. Letztlich geht es aber darum, dass wir, um unsere Hypermobilität aufrechtzuerhalten, Lebensmittel in den Tank kippen wollen. Und da haben euch drei Menschen von unterschiedlichen Umweltverbänden die Aspekte aufgezeigt, was es an Flächenfraß bedeutet, was es an Abholzung bedeutet, was es an Verstärkung der Ernährungskrise bedeutet. Also wenn ihr könnt, schreibt bitte auch in Sachen EU-Parlament eure Menschen an, die da sitzen, dass da dieses Gesetz oder diese Richtlinie, die geplant ist und von der auch im Text und im Podcast die Rede ist, nicht durchkommt. Heute wenden wir uns den Mitteilen zu. Guckt euch mal so ein deutsches Auto an. Und dann überlegt mal, was an diesem Auto ist eigentlich wirklich deutsch? Manchmal ja noch nicht mal die Produktionsorte, wo sie zusammengeschaubt werden. Also da bleibt nicht so viel übrig, denn als Deutschland sind wir sehr ressourcenschwach. Wir sind von Erdöl abhängig, dass uns Despoten verkaufen. Wir sind von Dingen aus Asien abhängig. Ihr habt von der Chip-Krise gehört, wo ganz viele Autos nicht gebaut werden konnten, weil die Chips halt auch woanders herkommen und die Lieferketten ja immer mal zusammenbrechen. Ja und heute geht es um Metalle. Und Metalle sind ein rares Gut. Nicht nur, weil wir keine eigenen Metalle hier in Deutschland abbauen können, sondern auch, weil diese Metalle bitte nur noch aus der Erde geholt werden für Produkte, die wir wirklich benötigen und dann auch in die Kreislaufwirtschaft gehen, also recycelt werden. PowerShift ist eine NGO, die sich genau diesem Thema, aber auch anderen widmet. Ich habe mit Hannah darüber gesprochen, was auch hier gerade in Sachen EU versucht

wird zu lobbyieren, dass das alles als unproblematisch geframed wird. Steigende Zulassungszahlen bei Pkw zu feiern als Erfolg einer Branche, die nur Autos herstellen will, das lag mir diese Woche sehr im Magen. Vor allen Dingen haben sich FDP-Politiker, muss ich nicht gendern, darüber gefreut, dass auch die 18- bis 24-Jährigen steigende Autobesitzzahlen aufweisen. Anstatt mal innezuhalten und sich zu fragen, hey, warum leben wir in einer Welt, wo Menschen sich an so eine große Anschaffung noch binden, um Mobilität zu haben oder einem Lifestyle zu genügen. Was haben wir da, dass wir als Gesellschaft so auf Mobilität schauen, aber auch auf das, was Freiheit bedeuten soll. Freiheit in der Mobilität ist meiner Meinung nach nur gegeben, wenn du dich zwischen verschiedenen Alternativen entscheiden kannst. Ich werde mal auch einen Artikel in meinen Blog stellen zur Zukunft Nahverkehr, da wurden leider auch sehr viele Framings wieder verwendet. Der Raum wurde betrachtet als etwas, was immer autoabhängig bleiben wird, also damit keine Lebensorte für Menschen ohne Führerschein und Auto aufweist. Wir zusammen schaffen das, diese Framings zu durchbrechen und für alle eine gute Mobilität zu gestalten. Ihr könnt mich unterstützen, ihr könnt einen wöchentlichen Newsletter beziehen, das geht ab 5 Euro los bei Steady. Ihr könnt mir aber auch Einzelbeträge schicken, wenn euch diese Folge oder andere Dinge, die ich tue, gefallen. Ich bin da sozusagen ins Croudfunding gegangen, weil ich viel pro bono mache, weil ich möchte, dass meine Informationen alle erreichen, aber natürlich muss auch ich Miete bezahlen. Jetzt wünsche ich euch ganz viel Erkenntnis bei dem Talk mit Hannah. Ich habe da eine Menge gelernt und hoffe, euch geht es genauso. Lasst mir gerne Sterne da oder Bewertungen, damit She Drives Mobility noch bekannter wird. Verteilt die Folge überall an Menschen, die glauben, wir können so weiterma-

chen wie bisher. Euch einen schönen Tag und nun geht es in die Folge.

Ja, ich freue mich sehr, weil ich immer sehr zu schätzen weiß, wenn Menschen, die als Expert*innen in Themen drinstecken, genauer erklären können, was ich manchmal so als Bauchgefühl habe, was läuft eigentlich auch schief in Sachen Automobilität und in diesem Falle Rohstoffe. Deswegen bin ich sehr froh, dass ich die Hannah heute bei mir habe. Magst du dich mal kurz vorstellen, wo du arbeitest, was du tust, was dich beschäftigt?

Hannah (6:12)

Ja, sehr, sehr gerne. Schön, Katja, dich wiederzusehen. Danke für die Einladung. Genau, mein Name ist Hannah Pilgrim und ich arbeite bei der kleinen Berliner NGO PowerShift. Wir beschäftigen uns eigentlich mit all den Themen, die die Weltwirtschaft bewegen und strukturieren. Das heißt, ein Team arbeitet zu Handelspolitik. Da geht es dann um die großen bilateralen, multilateralen Abkommen, die gewisse Ungerechtigkeiten verstetigen, wie EU-Mercosur oder auch bilaterale Abkommen. Wir arbeiten zu Energie- und klimapolitischen Themen, in der Vergangenheit zu Fracking, jetzt auch wieder zu Gas oder auch die kritische Betrachtung der Nutzung von Wasserstoff, was ja jetzt auch ein großes Thema ist. Und wir haben den Bereich Rohstoffpolitik. Und da arbeite ich mit meinen Kollegen Michael Reckert und Henrik Schnittger zusammen. Und wir haben den Fokus auf metallische Rohstoffe. Und dementsprechend gucken wir uns auch immer wieder sehr kritisch den Mobilitätssektor an. Und deswegen habe ich mich sehr gefreut, hier zu sein. Und gleichzeitig arbeiten wir als PowerShift sehr stark in Bündnissen. Also wir initiieren Bündnisse, wir sind in Bündnissen drin, weil wir eben sagen, wir schließen uns zusammen, um eine

Stimme an die Politik, an die Öffentlichkeit zu tragen und aber auch, um quasi eine breite Perspektive umweltpolitisch, menschenrechtspolitisch sozusagen auf Dinge, auf Sektoren, auf Entwicklungen zu haben. Und deswegen ist meine Aufgabe bei PowerShift, das Bündnis Arbeitskreis Rohstoffe zu koordinieren. Uns gibt es seit zehn Jahren und wir sind quasi ein Bündnis aus Menschenrechtsorganisationen, aus Umweltschutzorganisationen und dort all die Referent*innen, die quasi zu metallischen Rohstofflieferketten arbeiten. Und das koordiniere ich jetzt seit gut drei Jahren. Und es gibt viel zu tun und das Thema ist ja gerade ganz groß auf der Agenda.

Katja (7:57)

Ich habe unter anderem durch Lützerath, wo ich ja sieben Tage vor Ort war, als das geräumt wurde, das Geschenk gehabt, dass ich indigene Menschen kennenlernen durfte, die unter anderem aus Chile vor Ort waren, weil in Chile auch RWE unfassbar große Minen unterhält, weil das Volk der Jupka im Konkreten auch mehr oder weniger ausgerottet wird durch unser europäisches und deutsches Handeln. Und heute Morgen, das habe ich dir eben schon im Vorgespräch erzählt, hatte ich einen ARD-Anruf zum Thema Wohnmobile in Wohngebieten oder in der Stadt. Da ging es eher so darum, Stadtraum, wie müssen wir das anders denken, sollten solche Gefährte überhaupt, die ein Hobby sind, im öffentlichen Raum stattfinden. Und ich habe bei dem Telefonat aber auch darauf hingewiesen, dass es auch eine Rohstofffrage ist. Also, dass es nicht unproblematisch ist, nur weil man sagt, naja, das steht halt da rum und es ist doch ein Hobby. Sondern ich habe halt gesagt, ich müsste es nochmal recherchieren. Aber irgendwo habe ich schon mal gelesen, wie lange es dauert, bis es sich amortisiert hat,

was in so einem riesen Fahrzeug, was ein Bulli ja ist, wie viele Rohstoffe sich wieder reingeholt haben, wie viele Kilometer man auch fahren müsste. Und bei mir im Eimsbüttel ist es einfach ein Tiny House. Also, die bewegen sich kaum. Deswegen würde ich mit dir gerne das Gespräch mal beginnen, drauf zu schauen. Was ist eigentlich Deutschland im weltweiten Kontext, auch der Automobilindustrie, was können wir überhaupt selber? Und weil du ja zum Schwerpunkt Metalle auch arbeitest, wo kommen diese Metalle denn her?

Hannah (9:41)

Ja, super, super gutes Beispiel. Genau, wir bringen Häuser auf die Räder. Meine Kollegin, auf die ich mich jetzt auch mehrfach beziehen werde, weil die vor einigen Jahren die Studie 'Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit' geschrieben hat, nämlich Merle Bruneweg, die ja auch in unterschiedlichen Kontexten aktivistisch unterwegs ist, die sagt immer, ja, das Auto ist eine Blechkiste, um eben auch auf die Materialien mal hinzuweisen. Und eine Wissenschaftlerin von der Uni Saragosa, die hat es letztens auch sehr gut auf den Punkt gebracht, als sie gesagt hat 'a car is truly a mine on wheels'. Also ein Auto ist eigentlich eine Mine auf Rädern oder auch nicht nur eine, sondern mehrere, um wirklich einfach mal den Fokus darauf zu lenken, dass Autos eben natürlich fossile Rohstoffe, also Verbrenner, wir darauf schauen müssen und dringend notwendig raus müssen aus den Verbrennern, dass sie quasi anders angetrieben werden und da ist natürlich die Elektrifizierung dringend, dringend geboten. Aber darüber hinaus, wir auch drauf schauen müssen, dass natürlich ein Auto nicht nur aus einer Batterie besteht, sondern auch aus der ganzen Karosserie und die Autos gleichzeitig auch immer größer werden und schwerer werden.

Und das ist eine einfache, rohstoffpolitische Rechnung. Je größer, desto schwerer, desto mehr Materialien benötigen wir. Genau, und wenn wir jetzt Deutschland angucken, da ist das, möchte ich ein paar, drei Fakten nennen, die das erstmal deutlich machen. Also Charakteristika im Bereich Rohstoffe ist in Deutschland, im Bereich Metalle, dass Deutschland zu den größten Verbrauchern von metallischen Rohstoffen gehört, obwohl wir jetzt eigentlich nicht das größte Land der Welt sind oder so, aber einfach durch die Industriestruktur, durch die Vergangenheit und dementsprechend auch durch den Automobilsektor gehören wir zu den größten Verbrauchern. Ob das Kupfer ist, ob das Eisen ist, ob das Nickel ist, also wir verwenden wirklich sehr, sehr viel. Zweiter Punkt ist, wir haben oder die CDU-Regierung in den letzten Jahren hat völlig versäumt, was ja eigentlich bei metallischen Rohstoffen möglich ist, die Kreislaufführung, das heißt, Rohstoffe, die nicht mehr verwendet werden, Metalle wieder in den Kreislauf einzuführen und wiederzuverwenden, völlig verpennt, das heißt, unsere Infrastruktur ist da in einem sehr schlechten Zustand, das versucht die aktuelle Regierung anzugehen, aber da haben wir einfach gepennt, weil es in der Vergangenheit einfach immer günstiger war, aus dem Ausland zu importieren und ganz klar Linearwirtschaft das Status quo war. Und zum dritten Punkt, wir haben keinen metallischen Bergbau in Deutschland oder wirklich nur marginal und das heißt im Umkehrschluss, also wir verbrauchen viel, wir haben hier keinen Bergbau, Kreislaufführung läuft auch noch nicht so gut, das heißt, wir sind enorm abhängig vom Ausland und wir beziehen eigentlich aus der ganzen Welt, da gibt es schöne Grafiken von der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, wo man sieht, wo eigentlich was herkommt. Und um ein paar Beispiele zu nennen, das Eisenerz, was ja dann weiterverarbeitet wird, auch zu Stahl, was

maßgeblich in die Autoindustrie geht, kommt beispielsweise aus Südafrika und Brasilien, Bauxit, Grundstoff für Aluminium, als Leichtmetall, was auch in die Automobilindustrie geht, hauptsächlich aus dem westafrikanischen Guinea, was ich auch erst in den letzten zwei Jahren gelernt habe, Nickel beziehen wir beispielsweise aus Indonesien, Kupfer aus Peru, also die Liste ist lang, weil wir auch sehr viele unterschiedliche Rohstoffe beispielsweise in Autos verwenden, aber wenn wir dann noch mal genauer reinschauen, okay, wir verwenden total viel und ich habe jetzt eben schon gesagt, im Mobilitätsbereich ist einer der größten Sektoren, wenn wir da genauer hinschauen, sehen wir, dass 48 Prozent des in Deutschland verarbeiteten Aluminiums, was aus Bauxit besteht, in die Automobilindustrie fließt, 26 Prozent des verarbeitenden Stahls und 10 Prozent des verarbeitenden Kupfers, also ein Großteil wirklich der Rohstoffe, die wir verwenden, geht in die Automobilindustrie und genau, deswegen müssen wir unbedingt, wenn wir über Rohstoffpolitik sprechen, auch Mobilität mitdenken und da sozusagen all die Schwierigkeiten und die habe ich jetzt noch gar nicht genannt, sondern erst mal nur die Charakteristika von Deutschland, aber grundsätzlich würde ich sagen, dass eigentlich, wenn wir über metallische Rohstoffe sprechen, das so ein super gutes Beispiel dafür ist, für sozusagen diese internalisierte, imperiale Lebensweise, das ist irgendwie schon immer so, Metalle sind halt da, ja, die sind, ich weiß, die sind im Handy, die sind in Autos, die sind irgendwie im Gebäude verbaut, die kommen irgendwoher, aber wir haben eigentlich auf dem metallischen Auge, waren wir in der Vergangenheit komplett blind und jetzt aber mit den Entwicklungen in den letzten Jahren, ob es die Pandemie war, ob es der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine war, wo quasi globale Lieferketten, ja, teilweise nicht mehr so flossen, wie sie sonst

geflossen sind, dann der Aufschrei doch groß war, weil deutlich wurde, hups, nicht nur Deutschland, sondern auch die EU ist enorm abhängig vom Ausland und wir müssen jetzt schauen, woher wir eigentlich die Rohstoffe bekommen, um den Status quo unseres Wohlstands zu sichern. Genau. Und das, was wir immer wieder beobachten und was wir auch als PowerShift und auch als AK Rohstoffe immer wieder versuchen zu verdeutlichen, zum einen, welche krassen Auswirkungen der Bergbau und auch die Weiterverarbeitung in den Regionen haben, sprich von Südafrika über Lateinamerika, Indonesien und so weiter und zum anderen eben auch zu sagen, okay, bei euch geht es eigentlich immer nur darum, wie wir das Angebot ausweiten können, wie wir aus unterschiedlichen Ecken Rohstoffe beziehen können, aber vielleicht ist es auch mal, ja, Zeit, darüber nachzudenken, wie wir eigentlich unseren enorm hohen Rohstoffverbrauch auch reduzieren können und dass wir 2023 vielleicht auch schauen müssen, wie wir Mobilität gestalten, wie groß und schwer Autos sein dürfen und wie wir uns bewegen und, ja, weil eben der Mobilitätssektor aufgrund der Masse an Rohstoffen, die dort verwendet werden, natürlich auch ein Hebel sein kann, um in absoluten Zahlen zu reduzieren. Das waren jetzt ganz viele unterschiedliche Punkte, aber ich hoffe, es wurde deutlich.

Katja (16:07)

Nee, aber das ist halt total wichtig, weil das ja immer wieder... Also natürlich ist es alles sehr komplex, aber wenn wir es doch schon mal anders machen, dann sollten wir es ja richtig machen. Und ich habe das Gefühl, dass bei vielen Sachen immer dieser Vorwärtsschub, auch Wachstum, ist ja immer noch positiv besetzt. Also jetzt ist irgendwie der Verkauf von Autos von deutschen Herstellern

eingebrochen, weil ja auch Weltmärkte wie China aus dem Verbrenner aussteigen und so weiter. Also es wird immer als negative Nachricht gelesen. Und ich denke immer, ja, aber es muss ja in diese Richtung gehen. Und das ist natürlich jetzt nichts, was intrinsisch gesteuert wurde, sondern durch die Pandemie und andere Sachen. Du hast es eben schon angedeutet. Also die Klimaziele haben wir ja nur durch die Pandemie erreicht, so hart, wie es klingt, weil halt die Welt ein bisschen entschleunigt hat. Und viele, und das ist etwas, was du ja eben auch schon gesagt hast, viele reflektieren gar nicht, woher. Es ist so ähnlich wie Kinder denken, dass es lila Kühe gibt. Also wir sind ja komplett entkoppelt von woher kommen eigentlich die Dinge, die in den Sachen stecken, die ich täglich benutze. Und das ist was, wo ich auch immer wieder merke, also ich sage ja, das beste Auto ist das, was nicht gebaut wird, weil andere Alternativen möglich machen, dass Menschen aufs Autos verzichten können. Aber es ist natürlich sehr viel mit allem verknüpft und auch vor allen Dingen mit dem Wohlstandgefühl in Deutschland ist viel mit dem Auto verknüpft. Und ich habe das Gefühl, dass wir gerade in so eine Überreaktion vielleicht auch gehen. Ich habe gestern mit Claudia Kemfert gesprochen für mein Buch und sie meinte auch, das ist halt einfach manchmal jenseits von Rationalität. Also auch Robert Habeck, so gut wie er seinen Job auch macht, hat nicht auf die Wissenschaft gehört, die gesagt hat, wir kommen mit den und den Sachen aus, sondern hat sehr viele LNG Terminates teilweise für Jahrzehnte jetzt ja auch eingekauft. Wir leisten - es gibt irgendwie so eine Spurrille, in die wir in Entscheidungsprozessen zurück wollen, weil das sich gewohnt anfühlt. Und du hast mich im Vorgespräch darauf hingewiesen, dass es da jetzt ja auch sogar rechtliche Rahmenbedingungen gibt, die

drohen, umgesetzt zu werden. Magst du da mal ein bisschen drauf eingehen?

Hannah (18:28)

Ja, sehr, sehr gerne. Genau, weil uns, das als PowerShift und als AK gerade enorm umtreibt und auch enorme Überstunden breitet, habe ich gesagt, okay, Katja, wir müssen auf jeden Fall darüber sprechen. Es wird nämlich gerade auf europäischer Ebene der sogenannte EU Critical Raw Materials Act, also eigentlich ein Rohstoffgesetz, wenn man so möchte, auf europäischer Ebene verhandelt. Also wir sind mittendrin. Es wurde im März quasi, hat die Kommission einen Vorschlag gegeben und jetzt sind wir schon an dem Punkt, dass sich die einzelnen Ausschüsse des Parlaments quasi einigen und eigentlich versuchen, dieses Jahr oder sozusagen nächstes Jahr das noch abzuschließen. Also es ist wirklich dieses Tempo und meine Kolleg*innen, die ja auch schon mehrere Jahre dabei sind, die sagen, das haben sie noch nie mitbekommen, wie so ein umfassendes und hochkomplexes Gesetz auf europäischer Ebene mit welcher Schnelligkeit das eigentlich gerade durchgepeitscht wird. Das als ersten Punkt und gleichzeitig führt das dann aber natürlich auch dazu, dass man sehr wenig Zeit hat, da auch zu kommentieren oder überhaupt sich zu, erst mal zu koordinieren und zu sagen, okay, wie stehen wir eigentlich dazu und um was geht es da? Das ist jetzt natürlich das Wichtigste oder warum treibt uns das so rum? Ich habe eben die groben Tendenzen, was Deutschland angeht, verdeutlicht. Bei der EU sieht das eigentlich nicht anders aus. Wir sind auch als EU, auch wenn wir nur ein geringer Teil der Weltbevölkerung sind, nutzen wir einen Großteil der metallischen Rohstoffe und gleichzeitig sind wir dementsprechend extrem abhängig als EU auch vom Ausland. Und mit

all den Entwicklungen, die ich eben auch schon deutlich gemacht habe, hat die EU sozusagen, es ist jetzt so ein letzter Ruf, ein letztes Aufbegehren, um komme was wolle wirklich noch mal Zugänge in ressourcenreiche Gegenden zu verstetigen, auszubauen oder neu aufzubauen, um den Wohlstand oder wie Sie sagen, um sozusagen auch den European Green Deal, also die grüne Transformation in Europa zu schaffen, die Dekarbonisierung, also Mobilitätswende zu schaffen, Digitalisierung umzusetzen, aber natürlich auch im Bereich Verteidigung und so weiter. Das ist quasi das Framing. Also wir brauchen diese kritischen Rohstoffe, um die grüne Wende zu schaffen. Und das legitimiert natürlich sehr, sehr stark all die oder bietet uns teilweise schwierig Möglichkeiten zu sagen, das wollen wir nicht, weil natürlich ist es notwendig, dass die EU dringend dekarbonisieren muss. Und wir aber gleichzeitig auch sagen, okay, wir müssen da auch mal ein bisschen genauer drauf schauen, für was diese kritischen Rohstoffe eigentlich genutzt werden. Und wir dürfen da nicht Photovoltaik und Windkraft und Elektromobilität alles zusammenwerfen. Denn wir stellen fest, dass ein Großteil der Rohstoffe eben beispielsweise eher in die Elektromobilität geht und nicht zwangsläufig auch in PV und Windkraftanlagen. Und das nicht automatisch bedeutet oder wenn also ein klassisches Beispiel Lithium wird hauptsächlich in Batterien verwendet und eben nicht in PV und Windkraftanlagen. Und wenn man sagt, okay, wir müssen jetzt die Zugänge sichern, weil sonst schaffen wir das mit der Energiewende nicht, dann suggeriert das natürlich so, oh Gott, oh Gott, wir müssen da jetzt wirklich dringend was tun. Also da heißt es erst mal genauer hinzuschauen, für was wir diese Rohstoffe eigentlich verwenden. Und mit diesem Gesetz versuchen sie jetzt quasi die Versorgungssicherheit der europäischen Industrie zu sichern unter dem

Framing, wir brauchen die Rohstoffe für die Energiewende. Und genau, die Frage ist natürlich erst mal kritische Rohstoffe. Könnte man jetzt sagen, okay, ja, Rohstoffe sind kritisch aus den Gründen, was für Menschenrechtsverletzungen im Abbau beispielsweise stattfindet, wie invasiv Bergbau ist, wie umweltgefährdend, welche Gefahren bestehen in der Verschmutzung von Wasser, in der Nutzung von Wasser. Aber kritische Rohstoffe heißt natürlich in dem Sinne kritisch für die Wohlstandssicherung und den Umbau in der EU. Das heißt, das sind Rohstoffe, die besonders relevant sind für die Sektoren, die ich eben genannt habe. Und da gibt es jetzt nochmal eine Unterteilung, es geht eigentlich die ganze Zeit um strategic raw materials, das ist sozusagen nochmal die ganz besonders wichtigen von den kritischen Rohstoffen. Dazu gehört Lithium, Kobalt, was wurde noch aufgeführt, Platingruppenmetalle, sprich Platin, Palladium, Nickel. Und anhand dieser strategischen Rohstoffe sollen jetzt quasi strategische Partnerschaften aufgebaut werden mit anderen Ländern, strategische Projekte umgesetzt werden, wo es nicht nur um Bergbau geht, sondern auch um Weiterverarbeitung, auch Ausbau von Kreislaufwirtschaft. Aber wie es dann letztendlich umgesetzt wird, das ist natürlich noch total offen. Und das erste Ziel ist, und deswegen kann dieses geplante Gesetz eigentlich auch so ein bisschen verstanden werden als eine Reaktion auf die Entwicklung in China und auch in den USA, dass man weniger abhängig sein möchte eigentlich nur von einem Land. Also wir haben enorme Abhängigkeiten bei Lithium aus Lateinamerika oder bei seltenen Erden aus China. Und deswegen ist das Oberziel, wir möchten weniger abhängig werden nur von einem Land, weil wenn es zu Disruption kommt, dann können wir auch zurückgreifen auf was anderes. Das heißt, es soll eine Diversifizierung stattfinden, was eine Streuung ist der Risiken. Und

gleichzeitig sollen eben strategische Partnerschaften gefördert werden, um Rohstoffe zu sichern. Es geht aber auch darum, heimischen Bergbau, wie Sie es nennen, also Bergbau in Europa zu fördern und die Weiterverarbeitung und was auch ein weiterer Punkt ist, wo wir Bauchschmerzen haben, dass es auch nicht nur der Prozess relativ schnell ist, wie dieses Gesetz jetzt entsteht, sondern dass auch allgemein die Prozesse beschleunigt werden sollen. Also Genehmigungsverfahren sollen beschleunigt werden. Also der Punkt, ob neue Minen entstehen und dass das quasi enorm gekürzt werden soll. All die Umweltverträglichkeitsprüfungen, vor allem auch die Partizipation und Miteinbeziehung der Bevölkerung vor Ort, was wir quasi die Gefahr sehen, wenn wir das extrem verkürzen, dass das das bedeuten könnte. Kreislaufwirtschaft haben Sie schon natürlich auch auf dem Schirm, dass Sie das weiter forcieren wollen und ausbauen wollen. Muss man aber sagen, dass da bislang eigentlich relativ wenige Maßnahmen drin stehen. Und schlussendlich, dass eigentlich gerade weiterhin dieser Weg ist. Wir brauchen Rohstoffe, um unsere europäische Industrie mit Rohstoffen zu versorgen. Kein Punkt dazu, wie man vielleicht auch Abhängigkeiten reduzieren könnte, indem wir unsere hohen Verbräuche reduzieren, indem man Maßnahmen ergreift, einen Plan aufstellt, wie wir primär Rohstoffe langfristig reduzieren können und Rebound-Effekten auch sozusagen entgegenwirken können, ist überhaupt nicht mit inbegriffen. Und das heißt, es ist eigentlich im Grunde genommen ein weiter so. Und das finde ich noch ganz wichtig jetzt zu sagen, dass mehrere jetzt diese Woche war es, glaube ich, dass mehrere Organisationen und also Zivilgesellschaft, Gruppierungen, Indigene-Gruppen, Gruppen, die bereits vom Bergbau betroffen sind, einen Brief an die EU versendet haben. Es sind, glaube ich, mehr als 60 Organisationen

und alle Organisationen, die nicht in der EU sind und deutlich machen, so kann es nicht weitergehen. Es geht bereits jetzt auf Kosten von uns. Und ja, dringend quasi das Signal an die EU senden wollen, dass planetare Grenzen gewahrt werden müssen, dass es eine extreme Gefahr für die Rechte Inhabenden in den ressourcenreichen Regionen darstellt und es gerade eigentlich in die falsche Richtung geht. Und das ist auch das, was wir beobachten. Und ja, es eigentlich viel, viel mehr darüber gesprochen werden muss über - dadurch, dass diese kritischen Rohstoffe, wie Sie beschreiben, hauptsächlich Metalle sind, wir da eigentlich relativ wenig Debatte haben. Und dass deswegen mir das sehr wichtig war, dass wir das hier nochmal auch thematisieren.

Katja (27:01)

Das ist total spannend, weil das mich total erinnert an das, was Volker Wissing gerade gemacht hat mit seiner, ich kann mir dieses Wort einfach nicht merken, schleichende Vorhersage. Ich weiß es nicht, muss ich im Text ergänzen. Er hat den Status Quo genommen und hat ein Institut beauftragt, aufgrund des Status Quo von Verkehr zu berechnen, wohin es geht. Und, oh, Überraschung, der Verkehr wird steigen. Anstatt zu sagen, hier ist mein CO₂-Ziel, was muss ich tun, damit der Status Quo so verändert wird, dass er dem CO₂-Ziel entspricht. Das ist für mich total... Also, ich hasse Excel, ich bin Word. Also, ich... Aber selbst ich, die ich überhaupt keine Affinität zu Zahlen habe, habe da so ein totales Störgefühl, wie da aktuell mit solchen Dingen umgegangen wird, anstatt vom Ziel aus zu denken und die Meilensteine so zu definieren, dass wir jetzt an dieses Ziel kommen, zumal es doch einen Green Deal gibt. Also, wie guckt ihr da drauf?

Hannah (28:00)

Ja, absolut. Wie du das sagst, das beobachten wir auch. All diese Prognosen von der Weltbank, von der Internationalen Energieagentur usw. Das ist alles, oh Gott, oh Gott, es steigt, es steigt, es steigt. Dann siehst du die Grafiken, Boom, keine Ahnung, wie viele hunderte neue Minen eigentlich entstehen müssen, um das zu ermöglichen im Grunde genommen. Und das nimmt man dann einfach an. Okay, also das brauchen wir, weil der Verkehr weiter wachsen will. Wir brauchen das für die Digitalisierung und da wollen wir hin. Und deswegen müssen wir jetzt alles dafür tun, dass wir halt mehr Rohstoffe brauchen, mehr Rohstoffe benötigen. Und das offensichtlich ist der leichtere Weg, als zu sagen, okay, wir haben es bislang immer noch nicht geschafft, unser Wachstum zu entkoppeln, unser Wirtschaftswachstum zu entkoppeln von Ressourcenverbrauch. Es ist weiterhin nicht, hat nicht stattgefunden. Und das mal versuchen quasi anzugehen und sich wirklich problemorientiert dem Thema zu widmen und auch all das mit einzubeziehen, was wir in den letzten Jahrzehnten immer wieder mitbekommen, wie problematisch und was für ein Hochrisikosektor eigentlich der Bergbau ist. Und jetzt nicht sagen so, okay, ja, wir haben jetzt ja über Fossile gesprochen und so, das haben wir jetzt politisiert und das ist klar, da müssen wir raus, sondern jetzt nicht wieder die Augen quasi auf der Materialebene verschließen, sondern sagen, okay, ja, wir müssen umbauen, aber lasst uns da jetzt auch darauf schauen, was jetzt die neuen oder schon bereits existierenden materiellen Basen sind unserer Technologien und was da die Probleme sind und warum es so nicht weitergehen kann. Aber das wäre natürlich, spricht gegen jegliche Unternehmensinteressen, wo es natürlich darum geht, weiter Produkte zu exportieren und ja, da wissen wir auch, dass auf jeden Fall auf europäischer Ebene wie

auch auf deutscher Ebene natürlich die Industrie sehr stark ist, auch zu lobbyieren, um den Status zu erhalten, weil, und da möchte ich jetzt auch kein grundsätzliches Bashing quasi betreiben, sondern es ist ja auch sehr wichtig, dass quasi, es wird deutlich, wir brauchen einen Umbau, wir brauchen einen Umbau der Industriestruktur in Deutschland und wenn klar wird, okay, wenn wir das so machen wie bei den fossilen und dann plötzlich die Arbeitenden in den, beispielsweise die in dem Bereich gearbeitet haben, dann nicht sichergestellt ist, dass sie wirklich auch quasi in andere Bereiche, andere Sektoren, dass es Umschulungen gibt, dass sicher ist, dass sie quasi auch weiterhin Arbeit haben, dann habe ich natürlich auch enorm Angst, wie es für mich irgendwie weitergehen soll und das heißt, es muss proaktiv im Grunde genommen quasi angegangen werden, wie industriepolitisch Deutschland umgebaut werden kann, wie Arbeitsplätze umgestaltet werden können, dass wir in Rohstoffwende, Mobilitätswende und Energiewende quasi zusammen denken, aber gerade geht es quasi mit dem starken Fokus und dem Framing, wir müssen oder wir brauchen, wir müssen quasi die grüne Transformation schaffen und genau und wir wollen uns damit jetzt nicht konfrontieren, sondern versuchen halt weiterhin die Flüsse zu erweitern, wo sie herkamen und ja ein bisschen rumzudoktern, ein paar Pflaster zu kleben, aber weiterhin natürlich auch eine positive Geschichte erzählen zu wollen, aber keine proaktive Umstrukturierung im Sinne von Schutz von Arbeitsplätzen hier und woanders, Schutz von Mensch und Umwelt woanders, du hast es eben angesprochen, Indigene auf der ganzen Welt, wenn wir uns anschauen, wo diese kritischen oder strategischen Rohstoffe liegen, ist ein Großteil auf dem Land oder auf indigen Territorien oder in der Nähe von indigen Territorien,

also das heißt, der Druck auf indigene Gemeinschaften weltweit steigt enorm.

Katja (32:02)

Zumal das ja auch die... Also, dass die noch intakt sind, weil sie halt sehr gut mit der Natur als Mitwelt umgehen und nicht als Umwelt, so wie wir das machen. Also es ist ja doppelt und dreifach, fatal, was da passiert.

Hannah (32:12)

Genau, und deswegen der Aufschrei, der längst nicht so laut gehört wird wie andere Interessen. Der Aufschrei ist da, schon seit Jahren, aber wird eben nicht gehört. Und ja, es wirklich zu erwarten ist, dass der Druck, oder wir bereits beobachten, wie enorm hoch der Druck ist, zu explorieren, überall.

Katja (32:37)

Und bevor wir jetzt vielleicht auf die Lösungen gehen, was ist denn jetzt der zeitliche Ablauf? Also es kommt jetzt irgendwie in den Rat und dann wird das beschlossen oder ist das nur etwas, was noch irgendwie, keine Ahnung, in eine Diskussion gehen wird? Also was ist da jetzt konkret in Sachen Gesetzgebung oder wie immer man das nennen soll geplant?

Hannah (32:57)

Ja, also die relevanten Ausschüsse in der EU haben jetzt quasi verhandelt und der letzte relevante, der Binnenausschuss, wird glaube ich nach der Sommerpause sozusagen sich einigen und dann soll es zu der Abstimmung im Parlament Anfang Oktober gehen. Und das heißt, dann beginnt der Trilog, wo dann nochmal die

Mitgliedstaaten, wo quasi im Großen nochmal verhandelt wird und es ist damit zu rechnen und wir wissen ja auch, nächstes Jahr sind die EU-Wahlen. Das heißt, ab März wird intensiv in den Wahlkampf gegangen und das, was wir von den relevanten oder von den Politiker*innen aus der EU hören, die für dieses Gesetz sozusagen, für diesen Fall verantwortlich sind, ist ganz klar, die wollen dieses Gesetz eigentlich dieses Jahr noch durchbringen und abstimmen und auf jeden Fall in dieser Legislatur. Das heißt, Raum für Intervention ist eigentlich relativ wenig. Wir sind jetzt gespannt, was am Ende rauskommt und dann ist es natürlich wie immer die Frage, wie es umgesetzt wird und natürlich auch in Deutschland. Also, welche Auswirkungen das natürlich auch auf die deutsche Rohstoffpolitik hat, da bin ich jetzt noch nicht so intensiv drauf eingegangen, aber du kannst dir vorstellen, mit den Charakteristika, die ich am Anfang deutlich gemacht habe, wie Deutschland abhängig ist vom Ausland und eher einkauft, ohne irgendwie darüber nachzudenken, wie wir Rohstoffe weniger oder auch in der Kreislaufführung nutzen können, ist die deutsche Rohstoffpolitik in den ganzen vergangenen Jahren mit der ersten deutschen Rohstoffstrategie 2010 darauf ausgerichtet, sozusagen Versorgungssicherheit zu gewährleisten für die deutsche Industrie. Es war quasi so ein bisschen ein Spiegelbild 2010 von den Interessen der Industrie, was dann auch der Grund war, warum wir uns als AK Rohstoffe gegründet haben, weil deutlich wurde, okay, all die Punkte, die eigentlich total relevant sind bei diesem komplexen Thema der Rohstoffnutzung, Rohstoffabbau und so weiter, werden überhaupt nicht thematisiert. Wird es jetzt natürlich spannend, wie das übertragen wird, was das für die Umsetzung bedeutet in Deutschland. Wir sehen Veränderungen jetzt mit einem grün geführten Bundeswirtschaftsministerium, aber naja, also ich will jetzt nicht zu viel

Hoffnung, also eigentlich müsste man enorm auf die Bremse treten und einen kompletten U-Turn machen, wenn man so will, um wirklich selbstkritisch auch mal zu sagen, wir müssen auf metallische Rohstoffe jetzt viel umfassender, wir brauchen breites Risikoverständnis. Wir dürfen nicht nur über das Risiko sprechen, dass wir irgendwie keine Rohstoffe mehr bekommen, sondern wir müssen wirklich die Risiken angehen, die entlang der kompletten Rohstofflieferkette stattfinden und auch planetare Grenzen quasi einfach wahren. Und dann muss es, gibt es, früher oder später wird es sowieso einen Peak geben, was metallische Rohstoffe angeht und lieber jetzt frühzeitig das zu gestalten, als quasi immer wieder hinterher zu hängen oder das natürlich auch an weitere Generationen, gleiche Debatte wie bei Klima, einfach an die nächsten Generationen zu übertragen.

Katja (36:03)

Was kann man machen, wenn man helfen will, da eine Abwehr oder eine Aufklärung oder habt ihr da irgendwie Möglichkeiten als Powershift, dass man, keine Ahnung, da jetzt, wenn man diesen Podcast vielleicht hört und erstmalig auch von dem ganzen Problem hört, dass man tätig werden kann?

Hannah (36:20)

Ja, also erst mal, glaube ich, ist es total wichtig, das Thema zu verbreiten. Und überhaupt, so wie du ja auch immer sagst, wenn man einmal diese Mobilitätsbrille aufgesetzt hat und durch die Straßen sieht, dann siehst du irgendwann überall nur noch Autos und siehst, wie viel Raum die eigentlich einnehmen. Und ich glaube, das ist es wichtig, diese Materialbrille jetzt nicht in so einem wissenschaftlichen Kontext, sondern einfach so den Fokus darauf, aus

was die Dinge eigentlich bestehen und dass es jetzt nicht einfach irgendwie vom Himmel fällt, die Ressourcen, sondern dass die eigentlich auch irgendwo herkommen. Und das überhaupt mal aufsetzen und natürlich darüber sprechen, das verbreiten, was jetzt natürlich total niedrigschwellig und viel zu wenig ist. Aber ich auch sagen muss, ich das total wichtig finde, in die sozialen Bewegungen mit reinzubringen, die sich mit Klimathemen auseinandersetzen, wo es sehr stark berechtigterweise natürlich um Fossile geht, aber jetzt auch noch mit einzubeziehen und die Forderung auch nach vorne zu tragen, okay, wir müssen umbauen und wir müssen aber gleichzeitig auch darauf schauen, auf welcher materiellen Basis und welche Entwicklungen wir im Bereich der sogenannten kritischen Rohstoffe jetzt beobachten. Was ähnlich ist, was auch krasse Auswirkungen hat für die Bevölkerung anderenorts, die hauptsächlich diese Rohstoffe nicht nutzt. Also ähnlich wie wer emittiert und wer ist am meisten vom Klimawandel betroffen, sehen wir es genauso bei Rohstoffen. Wer nutzt sie und wer ist hauptsächlich davon betroffen? Vom Abbau haben wir eine gleich ähnliche Verteilung und das Thema quasi auch in die sozialen Bewegungen mit reinzubringen, auf die Straßen zu bringen, um die Debatte eigentlich erst mal zu starten und sich quasi da zu engagieren. Es gibt jetzt gerade keine - also Konsultation ist quasi schon rum auf europäischer Ebene und deswegen kann ich jetzt gerade vor allem darum bitten, das Thema quasi zu verbreiten und darüber zu sprechen, sich zu informieren, nachzuhaken, nachzufragen, obwohl ich da natürlich auch ganz klar sagen will, also es ist jetzt keine Konsument*innenentscheidung, das sehen wir bei metallischen Rohstoffen immer wieder. Wir können uns jetzt nicht entscheiden, ob wir jetzt ein faires Auto kaufen oder nicht. Es gibt kein faires Auto, genauso wenig wie es nachhaltigen Bergbau oder

sowas gibt. Da ist es wirklich, ist es sozusagen auch in der Verantwortung von Unternehmen und da sehen wir auch auf jeden Fall auch Veränderungen, dass sie sich auch mehr in der Verantwortung sehen. Aber was eine Reduktion angeht und kleinere, leichtere Autos und wirklich das Ziel, weniger Primärrohstoffe zu verwenden, das ist eigentlich noch ziemlich unpopulär.

Katja (36:20)

Liegen denn da, letzte Frage, konkrete Vorschläge vor, wie man es anders machen sollte?

Hannah (39:03)

Ja, also das, was wir sozusagen immer wieder versuchen, nach vorne zu bringen, ist, die Rohstoffwende mitzudenken. Und unter Rohstoffwende verstehen wir eben den Punkt, dass wir sagen, okay, wir müssen unsere Verbräuche in Deutschland, müssen wir reduzieren, um den Druck andernorts sozusagen auch zu reduzieren. Wir müssen und eine Möglichkeit ist da natürlich, eine Kreislaufführung umzusetzen. Aber eine Kreislaufführung bedeutet ja nicht automatisch quasi die Masse an Rohstoffen zu reduzieren. Das heißt, wir brauchen einen konkreten Fahrplan, wie wir Rohstoffe reduzieren und da auch sozusagen ausfindig zu machen, was Hebel sind, wo sind die Bereiche, wo es enorme Einsparpotenziale gibt? Dementsprechend Mobilitätswende, also Mobilitätswende umsetzen. Ich weiß, wie weit wir davon entfernt sind. Aber das Thema quasi damit, also es gibt eben Möglichkeiten, wie wir reduzieren können. Und der andere Bereich, den wir unter Rohstoffwende verstehen, ist, dass all die enormen Risiken entlang der Rohstofflieferkette, die vor allem die betroffene Bevölkerung vor Ort, die Arbeiter*innen entlang der Rohstofflieferketten beschäf-

tigt, dass quasi höhere Standards gesetzt werden müssen, dass ihre Rechte gewahrt werden müssen, dass sie im Vorhinein mit einbezogen werden müssen und auch die Möglichkeit haben müssen, Nein zu sagen zu neuen Projekten, wenn klar ist, dass sie an dem Ort beispielsweise von Landwirtschaft oder irgendwelchen anderen Sektoren arbeiten und der Bergbau beispielsweise die Lebensgrundlage von der Bevölkerung vor Ort zerstören würde. Genau, also dass die Interessen von der Bevölkerung mit einbezogen werden. Da gibt es - ist in den letzten Jahren - gibt es auf jeden Fall positive Entwicklungen. Das Lieferketten-Sorgfaltspflichten-gesetz vielleicht als Stichwort, wo klar wurde, okay, Unternehmen sind in der Pflicht, überhaupt die Risiken mal nachzuvollziehen, auch entlang der kompletten Lieferkette, das heißt ein Automobilunternehmen muss deutlich machen, woher sie das eigentlich bekommen und auch ausfindig machen, wo sind die größten Risiken und wie können wir die sozusagen verhindern? Das ist auf jeden Fall in der Debatte oder im Diskurs ein ganz, ganz großer Schritt, weil vor, sage ich mal, zehn Jahren haben Unternehmen gesagt, so „Was? Keine Ahnung, woher wir die bekommen, außerdem ist das ein Geschäftsgeheimnis und das ist nicht unsere Aufgabe, das ist die Aufgabe von, also keine Ahnung, wir kaufen das halt ein und wir können euch das nicht sagen, das sind hochkomplexe Lieferketten so.“ Dass man schon merkt, da sind wir einen ganzen Schritt weiter und Unternehmen versuchen in dem Bereich sozusagen einiges und es wird ja auch auf europäischer Ebene gerade auch das Lieferketten-Gesetz sozusagen auf europäischer Ebene verhandelt, was jetzt auch bald kommen wird. Genau und das sind sozusagen die Punkte, wo wir sagen, das ist, wir brauchen eine Rohstoffwende und die muss verzahnt werden mit der Mobilitätswende, weil da gibt es die Hebel der Reduktion, da sind die Akteur*innen, die eine

ganz besondere Relevanz, weil sie es eben hauptsächlich Nutzen haben. Wir müssen das aber auch in der Energiewende quasi mitdenken, die Punkte, die ich angesprochen habe, dass natürlich jetzt im Vorhinein mitgedacht werden muss, bei PV-Anlagen, bei Solar-, bei PV-Anlagen, bei Windkraftanlagen, ja aus was bestehen die, wie können wir die so aufbauen, dass wir die Rohstoffe wieder gewinnen können? Also das von Anfang an quasi mitzudenken und genau, das ist quasi das, was wir versuchen voranzubringen und natürlich auch wirklich die, nicht nur die Geschichten, sondern den Widerstand und die Interessen und lauten Rufe, die eigentlich in der Welt sind, was die Kritik an diesem extraktivistischen, europäischen Rohstoffmodell eigentlich angeht, sozusagen mit auf die Agenda zu bringen, weil die total unterrepräsentiert eigentlich ist und das sehen wir eben auch gerade bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene. Es wird so getan, als wäre das jetzt einfach unsere Entscheidung, wie es da weitergeht und all die Konflikte in den vergangenen Jahren hätten nicht stattgefunden und Klimakrise und planetare Grenzen, genau.

Katja (43:21)

Ich finde es total positiv, bei aller Klimakatastrophe, dass wir einfach ein Momentum haben, die Dinge besser und richtiger zu machen. Ich glaube, dafür braucht es vor allen Dingen auch eine gewisse Entschleunigung von solchen Denkmustern, weil wir ja die Möglichkeit haben, Teil der Lösung zu werden. Es gibt ja auch einfach noch keine Zahl, wo wir mit den Autos hinwollen. Seit Jahrzehnten haben wir steigende Zulassungszahlen, die Dinger werden immer größer. Jetzt gibt es auf einmal einen Trend, dass sie 1.000 Kilometer Reichweite anbieten wollen und jetzt schon manche Batterien in Autos 700 Kilo wiegen. Das sind so Sachen, wo ich

denke, das geht doch jetzt doppelt und dreifach in die falsche Richtung. Deswegen danke für deine Hinweise und ich hoffe, dass wir ein bisschen was bewegen können durch unseren Dialog über das Thema und wünsche dir noch einen schönen Tag.

Hannah (44:18)

Ja, vielen, vielen Dank, Katja, dass ich das hier verbreiten durfte und dass du das aufgenommen hast. Ja, bis dann. Danke. Ciao.

Katja (44:25)

Danke!