

## Anfrage

des Abgeordneten Erwin Angerer  
und weiterer Abgeordneter  
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie  
betreffend der **Umweltgefahren der Elektromobilität**

Ein großes Problem und eine große Gefahrenquelle bei Elektro-Fahrzeugen stellen die Lithium-Ionen-Akkus dar. Nicht nur verbaut im Fahrzeug, sondern auch bei separater Lagerung der Akkus vor dem Einbau, besteht die Gefahr der Entzündung. Laut Experten ist davon auszugehen, dass Elektroautos nicht leichter brennen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, brennende Elektro-Fahrzeuge hingegen schwerer zu löschen sind. In Österreich beispielsweise brannte 2019 ein Tesla Auto ab und wurde in Folge wochenlang stehengelassen, da sich niemand an die Entsorgung der 600 kg schweren Lithium-Ionen-Batterie heranwagte. Die Einsatzkräfte werden also im Ernstfall beim Brand und beim Umgang mit derart gefährlichen Stoffen vor besondere Herausforderungen gestellt.

Das belegt auch der jüngste Fall von brennenden Lithium-Ionen-Akkus in Seeboden, wie die Kleine Zeitung am 14. Dezember 2020 berichtete. Dort hat in einer Werkstatt, in der 10.000 Akkus gelagert werden, ein Teil beim Aufladen zu brennen begonnen. Im Falle einer mechanischen Beschädigung oder eines Defektes, gibt ein Akku Hitze ab und setzt eine Kettenreaktion in Gang. Die brennende Zelle heizt ihre Nachbarzellen auf, bis diese ebenfalls Feuer fangen. Hierbei spricht man von einem „Thermischen Durchgehen“, das nur mit viel Kühlwasser unterbunden werden kann. Experten der Feuerwehr bestätigen „Wenn Akkus einmal reagieren, kann man sie nicht löschen, sondern nur abkühlen“. Daher musste im Fall von Seeboden auch ein dichter Container angefordert werden, um weiter brennende Akkus in einem Wasserbad zu lagern, da von den Akkus mehrere Tage bis Wochen Gefahr ausgehen kann. Es stellte sich aber auch heraus, dass einige der Akkus so „aufgebläht“ waren, dass sie nicht berührt werden konnten und sie deshalb zwei weitere Tage mit einem kühlenden Speziallöschschaum gekühlt werden mussten.<sup>1)</sup> Erst wenn mögliche Folgegefahren, wie eine „verzögerte Entzündung“ durch die Akkus, gebannt sind, können diese einem speziellen Entsorgungsunternehmen übergeben werden.

Alleine an diesem Beispiel von Seeboden wird deutlich, welche gravierenden Auswirkungen ein schon verhältnismäßig kleiner Vorfall hat und welchen enormen Aufwand das „Löschen“ und die Entsorgung bedeuteten. Elektro-Mobilität wird durch die Regierung stark beworben und gefördert obwohl es massive Bedenken hinsichtlich der Einführung von Elektro-Fahrzeugen geben müsste. Alleine das immense Sicherheitsrisiko, das Elektro-Fahrzeuge für die Gesellschaft im Allgemeinen und für die Rettungskräfte im Besonderen bedeuten, sollte Anlass zum Hinterfragen der Technologie geben. Offensichtlich aber werden die Gefahren völlig ausgeblendet, keinerlei Bemühungen für Lösungsvorschläge unternommen und es auch nicht für notwendig befunden, einheitliche, bundesweite Regelungen für den Einsatz, Umgang oder die Lagerung und Entsorgung mit Elektro-Fahrzeugen zu schaffen. Sämtliche Verantwortung diesbezüglich obliegt alleine den Ländern und den Landesfeuerwehrverbänden. Die Verantwortung des Bundes, eine so wichtige Thematik betreffend, wird einfach abgeschoben, wie auch mehr als deutlich aus unserer ersten Anfrage (1076/J) und deren

1) [https://kaernten.orf.at/stories/3080238/?fbclid=IwAR18kMtvvxciUD7d-8P\\_evTRWy6E2wU0dBPQ10pkTBIUHjtLm71meyqQVhM](https://kaernten.orf.at/stories/3080238/?fbclid=IwAR18kMtvvxciUD7d-8P_evTRWy6E2wU0dBPQ10pkTBIUHjtLm71meyqQVhM)

Beantwortung (1028/AB) hervorgeht. Weder der Umgang mit Elektro-Autos im Brandfall noch die Schulung oder der Einsatz der Rettungskräfte sind im Entferntesten einheitlich geregelt. Auch mit den Gefahren, die von einem derartigen Unfall bzw. Brand ausgehen und den einsatztechnischen Voraussetzungen werden Länder und Landesfeuerwehrverbände alleine gelassen.

Neben all den fehlenden Regelungen bezüglich Sicherheitsmaßnahmen und Schutz der Einsatzkräfte, stellt sich darüber hinaus die Frage, ob die von der Regierung als „sauber“ und „effizient“ bezeichnete Form der Mobilität auch wirklich dem entspricht. Die Regierung, allen voran die Grünen, verkaufen Elektro-Mobilität als klima- und umweltfreundlich und fördern sie mit staatlichen Zuschüssen massiv. Wie aber ist das zu verantworten, wenn die Rohstoffgewinnung, meist in Afrika unter bedenklichen menschenrechtlichen Bedingungen und mit keinerlei Rücksicht auf die Umwelt stattfindet. Der Abbau von Lithium und Kobalt etwa, die für die Produktion benötigt werden, schadet den Menschen in den Abbaugebieten, die häufig ihren Lebensraum und jegliche Lebensgrundlage verlieren. Der Abbau von Kobalt birgt die Gefahr, dass Grubenwasser sauer wird oder dass sich Schwefelsäure bildet, die Flüsse, Seen und Grundwasser in den Abbaugebieten vergiftet. Bei der Gewinnung von Lithium aus Salzseen werden enorme Mengen Wasser benötigt. (Für die Gewinnung einer Tonne Lithium verdunsten in der heißen Wüste zwei Millionen Liter Grundwasser.<sup>2)</sup>) Die Salzseen liegen meist in trockenen Gebieten. Durch den hohen Wasserverbrauch sinkt der Grundwasserspiegel. Das Resultat: Pflanzen sterben ab und Lebensraum wird zerstört. Zu allem kommt hinzu, dass die Umweltfolgen eines immer stärker ansteigenden Abbaus der benötigten Rohstoffe noch lange nicht abgeschätzt werden können. Tatsachen, die offensichtlich einfach ausgeblendet werden.<sup>2)3)</sup>

Mit Elektro-Mobilität soll eine „saubere“ und „umweltfreundliche“ Alternative zu fossilen Brennstoffen geschaffen werden. Doch auch die metallischen Rohstoffe und Seltenen Erden, die zur Produktion der Akkus erforderlich sind, sind endlich und nicht erneuerbar. Eine Tatsache, über die sich die Regierung bislang noch nicht allzu viele Gedanken gemacht haben dürfte.<sup>4)</sup>

Kurz zusammengefasst: *„Klimagerechtigkeit kann nicht auf dem Rücken benachteiligter Bevölkerungsgruppen erreicht werden. Statt eines simplen Austausches von Motorarten brauchen wir neue Mobilitätsstrategien, umfassende Recyclingkonzepte zur Wiedergewinnung von Rohstoffen sowie gesetzliche Vorgaben zum wirksamen Schutz der Menschenrechte entlang der Lieferketten“*, wie es die Frankfurter Rundschau ausdrückte.<sup>5)</sup>

Wenn man nun die Herstellung von Elektro-Autos und Elektro-Fahrzeugen im Allgemeinen betrachtet, verglichen etwa mit der Lebensmittelproduktion in Österreich, so fragt man sich doch, wo Relation und Verhältnismäßigkeit bleiben? Wie kann die Regierung guten Gewissens die Einführung der Elektro-Mobilität forcieren, ohne gleichzeitig Herkunft, Herstellung, den Umgang oder die Entsorgung der Fahrzeuge zu bedenken oder gar zu reglementieren.

In Österreich muss ein Bauer, der seine Produkte verkaufen möchte, lückenlos nachweisen woher das Produkt und seine Bestandteile stammen. Unzählige Vorschriften

2) [https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-11/elektroautos-kobalt-lithium-batterie-akkus-rohstoffe-umweltschutz?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.at](https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-11/elektroautos-kobalt-lithium-batterie-akkus-rohstoffe-umweltschutz?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.at)

3) [https://efahrer.chip.de/news/rohstoffe-fuer-e-auto-akkus-wie-kritisch-ist-die-foerderung-wirklich\\_101619](https://efahrer.chip.de/news/rohstoffe-fuer-e-auto-akkus-wie-kritisch-ist-die-foerderung-wirklich_101619)

4) <https://www.dw.com/de/ein-ungehobener-schatz-recycling-von-e-auto-batterien/a-51996406>

5) <https://www.fr.de/wirtschaft/gastwirtschaft/indigene-schuetzen-13531751.html>

bis hin zur Fütterung der Tiere, den Produktionsbedingungen, den Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter und der Verpackung, sollen garantieren, dass ein Produkt auf den Markt kommt, das umweltfreundlich und fair produziert wurde und jenen Standards entspricht, die für die Lebensmittelproduktion festgelegt wurden. Bei der Elektro-Mobilität spielen alle diese Faktoren offensichtlich keine Rolle.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

### ANFRAGE

1. Gibt es in Ihrem Ressort menschenrechtliche oder umwelttechnische Bedenken hinsichtlich der Einführung der Elektro-Mobilität?
2. Wie beurteilt das Bundesministerium, dass auch die zur Produktion von Akkus benötigten Rohstoffe endlich und nicht erneuerbar sind?
3. Wie beurteilt das Bundesministerium, dass in den Abbaugebieten der für die Produktion von Akkus benötigten Rohstoffe, wie Kobalt und Lithium, Menschen aus ihren Lebensräumen verdrängt und die Lebensgrundlage vieler Tiere und Pflanzen zerstört wird?
4. Wie beurteilt das Bundesministerium die Gefahren, die von Elektro-Fahrzeugen ausgehen?
5. Wieso fördern Sie eine Technologie, von der massive Gefahren für Leib und Leben ausgehen?
6. Warum wird die Elektro-Mobilität von Ihrem Ressort, ohne Lösungen und Regelungen bezüglich der Gefahren, die von verunfallten und/oder brennenden Fahrzeugen ausgehen, anzubieten?
7. Wie kann Ihr Ressort mit dem Wissen über die Gefahren, die von Elektro-Fahrzeugen ausgehen können, alle Sicherheitsbedenken unbeachtet lassen und die Verantwortung beispielsweise an Länder und Feuerwehrverbände abwälzen?
8. Gibt es Pläne oder Strategien für den Fall, dass ein oder mehrere Elektro-Autos in einer Tiefgarage oder am Gelände eines Krankenhauses zu brennen beginnen?
  - a. Wenn ja, welche?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
9. Wo werden die in Österreich genutzten Lithium-Ionen-Akkus produziert und unter welchen Bedingungen?
10. Woher stammen die Rohstoffe der in Europa produzierten Lithium-Ionen-Akkus?
11. Wie ist die Entsorgung von Lithium-Ionen-Akkus geregelt und welche Umweltbelastungen und Kosten entstehen dadurch?
12. Trägt der Nutzer der Lithium-Ionen-Akkus die Entsorgungskosten oder die Allgemeinheit?
13. Welche Maßnahmen planen Sie zur umweltfreundlichen Optimierung der Entsorgung und des Recyclings von Lithium-Ionen-Akkus?
14. Wo werden verunfallte bzw. in Brand geratene Elektro-Fahrzeuge gelagert, entsorgt und wie ist das Recycling der Fahrzeuge und ihrer Akkus geregelt?
15. Ist es geplant, die sogenannten „Rettungskarten“ verpflichtend vorzuschreiben?
  - a. Wenn ja, warum?
  - b. Wenn nein, warum nicht?

16. Wie werden „gelöschte“ bzw. „gekühlte“ Lithium-Ionen-Akkus gelagert bzw. entsorgt?
17. Gibt es in Österreich Unternehmen, die die Entsorgung von Lithium-Ionen-Akkus übernehmen?
  - a. Wenn ja, welche?
  - b. Wenn ja, inwiefern arbeiten diese mit Ihrem Ressort zusammen? (Bitte Kooperationen und Verträge darlegen)
18. Warum können Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb auch herkömmliche Kennzeichentafeln mit schwarzer Schrift auf weißem Grund beantragen, die es Ersthelfern, Rettungskräften und Einsatzkräften verunmöglicht, ein Fahrzeug sofort als Elektrofahrzeug zu identifizieren?
19. Können Elektro-Fahrzeuge bzw. Teile von Elektro-Fahrzeugen, die aufgrund von technischen Defekten oder Unfällen, nicht mehr fahrtauglich sind, recycelt werden?
  - a. Wenn ja, welche bzw. wie viele Teile eines E-Fahrzeuges können recycelt werden?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
20. Müssen Elektro-Autos und Lithium-Ionen-Akkus bzw. Teile davon aufgrund gesetzlicher Bestimmungen recycelt werden?
  - a. Wenn ja, warum?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
21. Wird es eine Novelle der EU-Batterierichtlinie geben?
22. Wenn ja, welche Änderungen betreffend der Entsorgung und des Recyclings von Lithium-Ionen-Akkus sind zu erwarten?

The image shows several handwritten signatures in blue ink at the bottom of the page. The signatures are stylized and appear to be of various individuals. One signature on the left is quite large and fluid. Another signature in the middle is smaller and more compact. The signature on the right is also large and appears to be a name, possibly 'Erika...'.

7.1.

