



**BERLINER WASSERRAT, 12. Mai 2022**

## **TESLA-Gigafactory, Elektromobilität und Klimawandel: Auf der Suche nach einer adäquaten Mobilitätswende**

Anfang dieses Jahres wurde die Tesla-Automobilfabrik im brandenburgischen Grünheide bei Berlin endgültig genehmigt – trotz ihres gigantischen Wasserbedarfs und der mit ihr verbundenen massiven Gefahren für Menge und Qualität des Trinkwassers, die Umwelt und das Klima.

Befürworter der Tesla-Ansiedlung betonen, die neue Fabrik liefere mit der Herstellung von Elektroautos genau die Technologie, die für eine adäquate Mobilität in der Zukunft gebraucht werde. Und diese Auffassung liegt ganz auf der Linie der Bundesregierung, die der E-Mobilität und dem Elektroauto einen überragenden Stellenwert im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrswende zumisst, ja, E-Mobilität begeistert als klimapolitischen Heilsbringer propagiert.

Aber, was ist unter „nachhaltig“ in diesem Zusammenhang sinnvollerweise zu verstehen, und inwieweit sind E-Mobilität bzw. Elektroauto tatsächlich entscheidend für eine Verkehrswende, die die Bezeichnung „nachhaltig“ verdient? Wenn alle relevanten Ziele und Wertschöpfungsketten einbezogen werden, erscheint der Stellenwert von E-Mobilität und Elektroauto jedenfalls deutlich weniger wichtig als von der Bunderegierung dargestellt. Schon das Ausmaß, in dem Elektromobilität insgesamt zu einer Verminderung der Treibhausgasemission führt, erscheint zumindest kurzfristig weniger nennenswert, einige Experten befürchten sogar eine Erhöhung. Klar ist: Elektromobilität ist nur dann als Zukunftstechnologie im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrswende eindeutig vorzuziehen, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind. Vor diesem Hintergrund möchten wir folgende Fragestellung in den Mittelpunkt der Veranstaltung rücken:

### **Welche Rolle sollten E-Mobilität und Elektroauto im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrswende spielen, und welche Voraussetzungen sind dafür zu schaffen?**

Im Einzelnen möchten wir uns zum Beispiel mit folgenden Punkten befassen: In welchem Maße hängt die Klimabilanz von Elektrofahrzeugen davon ab, aus welcher Quelle der Strom bezogen wird? - Wenn der Strom nicht aus fossilen Quellen oder aus Atomkraftwerken stammt, sondern aus Solar- und Windenergie, inwieweit würde Letzteres die Verfügbarkeit des Ökostroms für andere Verwendungen reduzieren? – In welchem Maße hat E-Mobilität nicht nur direkt, sondern auch indirekt Auswirkungen auf die Wasserversorgung? - Inwieweit bedeutet E-Mobilität eine neue Abhängigkeit von endlichen Rohstoffen, etwa Lithium, Kupfer, Nickel und Kobalt? - In welcher Weise beeinflusst E-Mobilität den nichtmotorisierten Verkehr und den öffentlichen Personen-Nahverkehr? –

Ist zu erwarten, dass das Elektroauto die Gesamtzahl der Autos und sogar diejenige der konventionellen Benzin- oder Dieselaautos erhöht, was einer nachhaltigen Mobilitätswende diametral entgegengesetzt wäre?

**Referenten:**

**Dr. Heidemarie Schroeder** (Wassertafel Berlin-Brandenburg)

**Falsches Produkt am falschen Standort**

**Wolfgang Lohbeck** (Mobilitätsexperte und Diplomingenieur, langjähriger Greenpeace-Verkehrsexperte)

**Elektromobilität allein löst keine Probleme**

**Moderation: Karl Goebler** (Berliner Wasserrat/Berliner Wassertisch)

**Zeit und Veranstaltungsort:** Donnerstag, **12.Mai 2022, 19:00 - 21:00**

Haus der Demokratie und Menschenrechte, Greifswalder Str.4, 10405 Berlin.

**Veranstaltende:** Berliner Wassertisch e.V./ Wasserrat in Kooperation mit der Stiftung Haus der Demokratie und Menschenrechte.

**Pressekontakt: Ulrike von Wiesenau +49(0) 1573-4077795**