

Stellungnahme aus der Zivilgesellschaft anlässlich des NAP- Branchendialogs Automobil

Gemeinsame Stellungnahme der am Automobil-Dialog
beteiligten Nichtregierungsorganisationen:



Unterstützt von:



25. November 2020

Im *Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)* sieht die Bundesregierung vor, mithilfe von „Multi-Stakeholder-Foren“ branchenspezifische Handlungsanleitungen und Best-Practice-Beispiele zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten für deutsche Risikobranchen zu erarbeiten.¹ Im ersten Dialog dieser Art, dem Branchendialog Automobil, arbeiten Akteur*innen der Industrie, Bundesregierung, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft seit Anfang 2020 gemeinsam an einer anspruchsvollen Umsetzung des NAP in die Unternehmenspraxis – basierend auf den *UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN-Leitprinzipien)*. Im Dialog geht es schwerpunktmäßig um Fortschritte bei der Achtung von Menschenrechten in den Wertschöpfungsketten der Automobilwirtschaft sowie der Vermeidung von Klima-, Umwelt- und Korruptionsrisiken.

Germanwatch, INKOTA, SÜDWIND, Transparency Deutschland, WEED und weitere unterstützende zivilgesellschaftliche Organisationen erwarten vom Dialogprozess die Entwicklung konkreter Lösungsansätze für bekannte Herausforderungen in der Umsetzung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten.

Eine der Herausforderungen in der Umsetzung von Sorgfaltspflichten durch Unternehmen ist die systematisch fehlende Berücksichtigung von Rechteinhaber*innen in Sorgaltsprozessen, also von Arbeiter*innen, Gemeinden und besonders betroffenen Gruppen wie indigenen Völkern entlang der Wertschöpfungskette. Auch die seit Jahren immer wieder zutage tretenden Unzulänglichkeiten von Audits werden im Rahmen des Dialogs kritisch thematisiert. Eine wichtige Aufgabe, die nach Ansicht der beteiligten Organisationen derzeit nicht ausreichend im Dialog behandelt wird, ist die völlig unzureichende Transparenz in den Wertschöpfungsketten. Diese stellt jedoch eine wichtige Voraussetzung zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten von Unternehmen dar. Erst transparente Wertschöpfungsketten ermöglichen es den von Menschenrechtsverletzungen und Umweltverstößen potentiell betroffenen Menschen, die Verantwortung von Unternehmen nachgelagerter Wertschöpfungsstufen einzufordern.

Die zeichnenden Organisationen sind der Ansicht, dass der Branchendialog mit einer ambitionierten Konkretisierung branchenspezifischer Sorgfaltspflichten, der Identifikation unternehmensübergreifender Kooperationspotentiale sowie dem Erkennen und Definieren von Best-Practice-Modellen das angekündigte Lieferkettengesetz zur verbindlichen Regelung von Sorgfaltspflichten sinnvoll ergänzen kann. **Dafür müssen die in dieser ersten Dialogphase erarbeiteten Maßnahmen und Lösungsansätze aber auch konsequent umgesetzt werden – in den Unternehmen selbst und gemeinsam als Sektor.**² Erst dann können alle Anspruchsgruppen und insbesondere die potentiell von Menschenrechtsverletzungen und Umweltverstößen Betroffenen davon profitieren. So ist beispielsweise die Konzeption eines Pilotprojektes für einen unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko unter Einbeziehung lokaler Anspruchsgruppen bzw. deren Vertreter*innen und umfassender Berücksichtigung der Wirksamkeitskriterien

1 Auswärtiges Amt (2016): *Nationaler Aktionsplan - Umsetzung der VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, 2016-2020*

2 Die erste Dialogphase wird voraussichtlich Mitte 2021 abgeschlossen und dient der Erarbeitung gemeinsamer Handlungsanleitungen und von Konzepten für wirkungsorientierte Pilotprojekte und unternehmensübergreifende Beschwerdemechanismen. Im Anschluss sollen die gemeinsam erarbeiteten Handlungsanleitungen und Konzepte umgesetzt sowie deren Wirksamkeit für Rechteinhaber*innen geprüft werden.

der UN-Leitprinzipien³ ein wichtiger Schritt. Doch erst in der Anwendung wird sich zeigen, ob die derzeit bestehenden Hürden für potentiell Betroffene damit effektiv reduziert werden können. Eine wichtige Forderung der beteiligten Nichtregierungsorganisationen ist daher, die Wirkungen von Sorgfaltsmaßnahmen auf Rechteinhaber*innen in der tieferen Wertschöpfungskette bis hin zu tier-n⁴ messbar zu machen. Die tatsächliche Wirkung vor Ort muss die Messlatte für alle Aktivitäten sein und angemessene Sorgfaltsmaßnahmen dürfen sich nicht – wie derzeit oft – nur auf die unmittelbar vorgelagerten Zulieferer beschränken.

Eine längerfristige Beteiligung am Branchendialog Automobil werden die mitwirkenden zivilgesellschaftlichen Organisationen davon abhängig machen, wie der Prozess verläuft und mit welchen konkreten Ergebnissen die erste Stufe des Dialogs Mitte 2021 abgeschlossen wird.

Kritisch sehen die beteiligten zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie weitere unterstützende Organisationen, dass die Bundesregierung mit der Initiierung des Branchendialogs Automobil nur einige Teilaspekte der unabdingbaren ganzheitlichen Transformation des deutschen Wirtschafts- und Mobilitätssystems adressiert. Daher darf der durch den Branchendialog gesetzte Fokus nicht von der Notwendigkeit und Dringlichkeit weiterer politischer Maßnahmen ablenken:

1. Umbau hin zu klima- und umweltschonenden Verkehrssystemen

Die Bundesregierung muss eine Mobilitätsstrategie entwickeln, die einen konsequenten Ausbau der Schienen-, ÖPNV-, Fuß- und Fahrradinfrastruktur und entsprechender Stadtplanung beinhaltet. Dies gebieten Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums. Ziel dieser Mobilitätsstrategie muss die deutliche Verringerung der Treibhausgasemissionen des deutschen Verkehrssektors sein, um die Erreichung des 1,5°-Ziels von Paris (IPCC-Sonderreport 2018) sowie des kürzlich vom EU-Parlament verschärften 2030-Klimaziels von „minus 60%“ nicht zu gefährden.

Auf EU-Ebene muss die Bundesregierung eine Umsetzung der Treibhausgasneutralität bis allerspätstens 2050 sowie eine Überprüfung der Machbarkeit der Treibhausgasneutralität bis 2035 bzw. 2040 einfordern. Ein Ausstieg aus fossilen Energieträgern in der EU muss selbst bei Treibhausgasneutralität bis 2050 vor 2040 erfolgen. Das bedeutet für den Verkehrssektor einen Verkaufsstopp für fossile Antriebssysteme bis spätestens 2030, eine Stilllegung dieser Fahrzeuge bis 2040 sowie eine deutliche Reduzierung der Fahrzeugflotte – auch was die durchschnittliche Größe der PKW angeht. Der verbleibende motorisierte Verkehr muss ausschließlich mit umweltfreundlichen Technologien angetrieben werden.

Herausforderungen, die für die Automobilindustrie im Zuge der Corona-Krise entstehen, dürfen keinesfalls als Vorwand dafür dienen, die im Rahmen des *European Green Deal* geplanten Verschärfungen von Grenzwerten zu verhindern sowie die dringend notwendige Abkehr von fossilen Antriebssystemen zu

³ Das UN-Leitprinzip 31 nennt für staatliche und nicht-staatliche außergerichtliche Beschwerdemechanismen folgende Kriterien: Legitimität, Zugänglichkeit, Berechenbarkeit, Ausgewogenheit, Transparenz, Rechtekompatibilität, Quelle kontinuierlichen Lernens. Siehe Vereinte Nationen (2011): [Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte](#)

⁴ Die tier-n schließt die unterste Stufe der Wertschöpfungskette, d.h. den Rohstoffabbau, mit ein.

verzögern. Im Kontext der *Green Recovery* Pläne zur Bekämpfung der weltweiten Auswirkungen der Corona-Pandemie sollte eher eine Beschleunigung dieser Maßnahmen geprüft werden.

2. Absolute Reduktion des Rohstoffverbrauchs der Automobilindustrie

Die Automobilindustrie verbraucht massiv Rohstoffe: in der Fertigung insbesondere Metalle wie Aluminium, Kupfer und Stahl sowie im Betrieb konventioneller Fahrzeuge vor allem fossile Brennstoffe. Dieser hohe Rohstoffverbrauch geht mit schwerwiegenden negativen Folgen für Mensch und Umwelt in den Abbauländern einher, welche häufig durch Korruption begünstigt werden.

Eine Vielzahl der Maßnahmen, die für den Umbau zu einem klimaschonenden Verkehrssystem durch die Bundesregierung ergriffen werden müssen (siehe Punkt 1), haben dabei auch positive Auswirkungen auf den Rohstoffverbrauch des Verkehrssektors. So stellt beispielsweise die Limitierung der Anzahl in Deutschland genutzter PKW und die Produktion deutlich kleinerer und leichter PKW auch einen wesentlichen Schritt zur Reduktion des Rohstoffverbrauchs der Automobilindustrie dar.

Der für den Klimaschutz dringend notwendige Umstieg auf Elektromobilität hat jedoch in der Fertigung – ebenso wie bei Brennstoffmotoren – einen starken Verbrauch verschiedener Rohstoffe zur Folge. Um daher neben dem Hauptziel der absoluten Reduktion des motorisierten Verkehrs zusätzlich den verbleibenden hohen Rohstoffbedarf in der Fertigung alternativer Antriebstechniken zu adressieren, müssen weitergehende Lösungsansätze ergriffen und konsequent und zügig umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem:

- eine längere Nutzungsdauer und verbesserte Recyclingfähigkeit von PKW-Bauteilen, -Betriebsstoffen und Karosserien,
- die Nutzung von recycelten Materialien,
- die Stärkung der modularen Bauweise von Batterien und anderen Fahrzeugteilen,
- die Weiternutzung von Batterien als stationäre Speicher,
- ein verbessertes Design, das nachhaltige Rohstoffnutzung und Rohstoffeffizienz in den Vordergrund stellt.

Die Bundesregierung muss diese Maßnahmen gezielt einfordern und die Industrie bei Bedarf bei deren Umsetzung unterstützen. Die Umsetzung muss sich dabei immer an konkreten Meilensteinen in Richtung Treibhausgasneutralität und Kreislaufwirtschaft orientieren.

3. Einführung ambitionierter Sorgfaltspflichten durch ein Lieferkettengesetz

Die umfassende und wirksame Umsetzung von Sorgfaltspflichten durch alle Unternehmen kann nur durch ein ambitioniertes Lieferkettengesetz sichergestellt werden. Die Ankündigungen für Sorgfaltspflichtengesetze sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene sind hier bereits vielversprechend. Während EU-Justizkommissar Didier Reynders in seiner Ankündigung für ein europäisches Gesetz explizit Bezug auf die Berücksichtigung umweltbezogener und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten genommen hat, ist die Integration einer umweltbezogenen Sorgfaltspflicht in einem deut-

schen Lieferkettengesetz noch nicht gesichert. Das im Juni bekannt gewordene nicht offizielle Eckpunktepapier von BMAS und BMZ bezieht sich sowohl in der einleitenden Zusammenfassung als auch in der Darstellung der Risikoanalyse ausschließlich auf Menschenrechtsverstöße. Umweltaspekte werden ebenso wie Korruption lediglich als Risikobereich im Rahmen der menschenrechtlichen Risikoeermittlung aufgelistet. Die Bundesregierung muss für ein wirksames Lieferkettengesetz ein ganzheitliches Verständnis unternehmerischer Sorgfaltspflichten vertreten, welches verbindliche Sorgfaltspflichten für Menschenrechts-, Umwelt- und Korruptionsaspekte sowohl in den vorgelagerten als auch in den nachgelagerten Wertschöpfungsketten von Unternehmen umfasst. Grundlage für dieses Verständnis bilden die *UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte* sowie die *OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen*. Die Anforderungen der Initiative Lieferkettengesetz an ein wirksames Lieferkettengesetz zeigen im Detail Vorschläge und Forderungen zur Ausgestaltung einer gesetzlichen Regelung der Sorgfaltspflicht – dahinter steht ein breites Bündnis der Zivilgesellschaft, an dem viele der hier zeichnenden Organisationen beteiligt sind.

Der Automobildialog kann deshalb nur als Ergänzung im Rahmen eines intelligenten Mixes von gesetzlichen Regelungen und freiwilligen Verpflichtungen dienen und nicht ersetzen, dass alle Unternehmen verpflichtend ihre individuellen Risiken identifizieren, bewerten und entsprechend angemessene Maßnahmen ergreifen müssen. Insbesondere kann er dazu dienen, die Anforderungen eines Lieferkettengesetzes an die Branche zu konkretisieren und ergänzende unternehmensübergreifende Lösungsansätze aufzuzeigen. Er stellt in seiner derzeitigen Konzeption jedoch keinen „staatlich anerkannten (Branchen)-Standard“ dar, wie er in den Eckpunkten für ein Lieferkettengesetz als Möglichkeit für eine Beschränkung der zivilrechtlichen Haftung von Unternehmen diskutiert wird.

In diesem Sinne ist aus Sicht der unterzeichnenden Organisationen der NAP-Branchendialog Automobil nur ein Baustein von vielen. Dieser kann seine ergänzende Rolle nur übernehmen, wenn die Bundesregierung und die EU ihre Aufgaben zum Schutz der Menschenrechte und Umwelt und zur Bewältigung der sich immer weiter verschärfenden Klimakrise mit den notwendigen verbindlichen Rahmensetzungen und Regulierungen vorantreiben.

Die Teilnahme von Germanwatch, INKOTA, Südwind und Weed am NAP-Branchendialog Automobil wird von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales durch einen Zuschuss unterstützt.