



weed
Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung
World Economy, Ecology & Development

Fachdialog: Umsteigen bitte! Faire Beschaffung von E-Fahrzeugen

16. November 2023
9.30 Uhr – 13.30 Uhr

FÖRDERHINWEIS: Für den Inhalt dieser Publikation ist allein WEED – Weltwirtschaft, Ökologie und Entwicklung e. V. verantwortlich; die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt der Förderer wieder.

Gefördert durch

**ENGAGEMENT
GLOBAL**

Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

SERVICESTELLE
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

mit Mitteln des



**Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung**

WEED e.V. erhält eine
Strukturförderung durch

**Brot
für die Welt**

Liebe Teilnehmer*innen und interessierte Leser*innen,

die öffentliche Hand kann wesentlich zum Ausbau des Nahverkehrs und der Umstellung auf emissionsarme Antriebssysteme beitragen. Gemeinsam mit der Automobilbranche kann sie Standards und Impulse für den Markt setzen, die es ermöglichen, eine nachhaltige Verkehrswende unter der Prämisse der sozial gerechten und ökologisch nachhaltigen Beschaffung voranzubringen. Wie das sowohl für öffentliche Beschaffungsstellen als auch für Unternehmen (gemeinsam) gelingen kann und welche Herausforderungen und Chancen sich ergeben, war Gegenstand des Online-Fachdialogs „**Umsteigen bitte! Faire Beschaffung von E-Fahrzeugen**“ am 16. November 2023.



Nach der Begrüßung durch Verena Kröss und Anton Pieper von Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung – WEED e.V. sowie der Vorstellung des Förderprogramms der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) durch Dr. Jeanette Schade begann der erste Teil der Veranstaltung. Es wurden Konzepte und Rahmenbedingungen präsentiert, die es ermöglichen können, Beschaffungsprozesse sozial-ökologischer zu gestalten. Dafür stellte Frau Kröss ihre Studie [Umsteigen bitte! Wege in eine soziale und nachhaltige öffentliche Beschaffung von E-Mobilität](#) vor, die sowohl die Bedeutung der öffentlichen Beschaffung als auch erste Handlungsmöglichkeiten skizziert. Heike Schulze, Associate bei der Projekt-Consult GmbH, bot vertiefte Einblicke in die Studie [Soziale Nachhaltigkeit in den Lieferketten von Nutzfahrzeugen und die Qualität von Nachweisoptionen im Rahmen öffentlicher Beschaffungsvorgänge](#). Anhand der Untersuchung und Bewertung von acht in Nutzfahrzeugen häufig verbauten Rohstoffen zeigt diese Studie, wie Lieferketten aufgebaut sind und wo sich Möglichkeiten ergeben, sozial-ökologische Kriterien zu implementieren und Nachweise für diese einzufordern. Abschließend zum ersten Teil stellte Rocio Paniagua von Electronics Watch das [Low-Emission Vehicles programme \(Programm für emissionsarme Fahrzeuge\)](#) vor, in dem Electronics Watch zusammen mit Beschaffungsstellen und Unternehmen daran arbeitet, entlang der Lieferkette elektrischer Fahrzeuge die Einhaltung von Arbeits- und Menschenrechten zu überprüfen sowie die Transparenz zu erhöhen.

Im zweiten Teil wurde anhand von Praxisbeispielen gezeigt, wie die eingangs gezeigten Handlungsmöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Dafür stellten Franziska Linke von den **Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)**, Nienke Berger von der **Hamburger Hochbahn AG** und Stuart Coats von der **Transport for London**, die der Greater London Authority zugehörig ist, ihre Beschaffungskonzepte vor.

Abschließend haben wir auf einer Paneldiskussion zusammen mit Peter Pawlicki von **Electronics Watch**, Matthias Fertig von der **Schaeffler AG** und Anja Itzenplitz von der **Daimler Truck AG** diskutiert, wie Akteur*innen der Nachfrage- und der Anbieter-Seite dahingehend zusammenarbeiten können, dass die Arbeits- und Umweltbedingungen in den verschiedenen Stufen der Lieferketten verbessert und Herausforderungen früh erkannt sowie gemeinsam bearbeitet werden können.

Wir danken allen Beteiligten für diesen gelungenen Fachdialog und verbleiben mit herzlichen Grüßen,

Verena Kröss und Anton Pieper

Inhalt

1. Emissionsarm und fair - Geht das?	1
Umsteigen bitte! Wege in eine soziale und nachhaltige öffentliche Beschaffung von E-Mobilität (Verena Kröss, WEED)	1
Soziale Nachhaltigkeit in den Lieferketten von Nutzfahrzeugen und die Qualität von Nachweisooptionen im Rahmen öffentlicher Beschaffungsvorgänge (Heike Schulze, Associate bei Projekt-Consult GmbH)	2
Electronics Watch – Das Programm für emissionsarme Fahrzeuge (Rocío Paniagua, Electronics Watch)	3
2. Praxisbeispiele	4
Transport for London, London, UK (Stuart Coates, Greater London Authority)	4
Berliner Verkehrsbetriebe, BVG (Franziska Linke)	5
Hamburger Hochbahn AG (Nienke Berger).....	6
3. Paneldiskussion mit Unternehmen und NGOs	7
Electronics Watch (Peter Pawlicki), Schaeffler AG (Matthias Fertig), Daimler Truck AG (Anja Itzenplitz)	7
4. Fazit	8
5. Mehr zum Thema Nachhaltige Beschaffung	9

Vortragende:

Verena Kröss, Anton Pieper (WEED)

Frau Kröss und Herr Pieper arbeiten als Referent*in für [WEED](#) im Bereich Wirtschaft und Menschenrechte.

Heike Schulze (Projekt-Consult GmbH)

Frau Schulze arbeitet als Associate bei [Projekt-Consult GmbH](#).

Rocío Paniagua (Electronics Watch)

Frau Paniagua ist Programmmanagerin des Programms für emissionsarme Fahrzeuge bei der unabhängigen Monitoring-Organisation [Electronics Watch](#).

Stuart Coates (Transport for London, Greater London Authority)

Herr Coates ist Beschaffungsmanager bei dem öffentlichen Verkehrsbetrieb [Transport for London](#), das der Greater London Authority angegliedert ist.

Franziska Linke (Berliner Verkehrsbetriebe, BVG)

Frau Linke ist Expertin für nachhaltige Beschaffung im Nachhaltigkeitsteam der [Berliner Verkehrsbetriebe](#).

Nienke Berger (Hamburger Hochbahn AG)

Frau Berger ist als Referentin für das Nachhaltigkeitsmanagement im Bereich Nachhaltige Entwicklung der [Hamburger Hochbahn AG](#) tätig.

Peter Pawlicki (Electronics Watch)

Herr Pawlicki ist verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit und Bildung bei [Electronics Watch](#). Er arbeitet zu Beschaffung und Menschenrechten im Automobil- und IKT-Sektor.

Matthias Fertig (Schaeffler AG)

Herr Fertig ist beim Zuliefererbetrieb [Schaeffler AG](#) als Specialist Corporate & Sustainability Strategy zuständig für Nachhaltigkeit und Stakeholder Management.

Anja Itzenplitz (Daimler Truck AG)

Frau Itzenplitz ist als Head of Group Sustainability Management bei der [Daimler Truck AG](#) tätig und mitverantwortlich für die Nachhaltigkeitsstrategie.

Moderation und Übersetzung:

Ajit Thamburaj (Moderation)

Herr Thamburaj moderierte die Veranstaltung. Er arbeitet bei [Ressourcenwunder](#), wo er Akteur*innen der lokalen Ebene aktiv bei der sozial-ökologischen Transformation unterstützt.

Michelle Toussaint, Matthias Staudacher (Übersetzung)

Die Veranstaltung wurde simultan Deutsch-Englisch / Englisch-Deutsch von [Frau Toussaint](#) und Herrn Staudacher übersetzt.

1. Emissionsarm und fair - Geht das?

Umsteigen bitte! Wege in eine soziale und nachhaltige öffentliche Beschaffung von E-Mobilität (Verena Kröss, WEED)

Uhrzeit: 9.40 Uhr - 9.50 Uhr

In ihrem Vortrag hob Frau Kröss die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Verkehrswende hervor, die u.a. auch sozial-ökologische Kriterien in der Lieferkette elektrischer Fahrzeuge berücksichtigt. Diese Notwendigkeit leitete sie aus der auf den Pariser Klimazielen von 2015 fußenden nötigen Transformation des Verkehrssektors hin zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen ab und machte deutlich, dass die öffentliche Hand die Umstellung ihres Fuhrparks als Chance sehen und als Vorreiterin vorgehen sollte. Das seit August 2021 geltende Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz bilde dafür und für das Ziel vieler Kommunen, Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 zu erreichen, ein rechtliches Fundament. Frau Kröss wies vor diesem Hintergrund darauf hin, dass die äußerst rohstoffintensive und von komplexen Lieferketten durchzogene Automobilindustrie ein wesentlicher Treiber sozialer und ökologischer Risiken wie Kinder- und Zwangsarbeit, extremer Umweltzerstörungen, etc. sei. Daher sei es wichtig, zu verstehen, dass eine ganzheitliche Verkehrswende auf drei Säulen aufbaut: der Mobilitätswende, Energiewende und Rohstoffwende. Diese seien auch für die öffentliche Hand relevant. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Beschaffung solle die öffentliche Hand Schritt für Schritt versuchen, Menschenrechts- und Umweltstandards in ihre Ausschreibungen zu implementieren.

[Zur Publikation und Kurzfassung](#)



Soziale Nachhaltigkeit in den Lieferketten von Nutzfahrzeugen und die Qualität von Nachweisoptionen im Rahmen öffentlicher Beschaffungsvorgänge (Heike Schulze, Associate bei Projekt-Consult GmbH)

Uhrzeit: 9.50 Uhr - 10.05 Uhr

Frau Schulze stellte die im Auftrag der SKEW erstellte Studie „Soziale Nachhaltigkeit in den Lieferketten von Nutzfahrzeugen und die Qualität von Nachweisoptionen im Rahmen öffentlicher Beschaffungsvorgänge“ vor. Ein Ziel der Studie ist es, konkrete Potentiale und Handlungsmöglichkeiten entlang von ausgewählten Lieferketten zu identifizieren, mit denen sich sozial-ökologische Risiken minimieren lassen. Dazu leistet die Studie eine Lieferkettenanalyse von acht Rohstoffen, die häufig in Nutzfahrzeugen verbaut werden. In den Blick genommen werden bestehende Zertifizierungsmöglichkeiten, Standards und Initiativen, die als Nachweise für die Erfüllung unternehmerischer Sorgfaltspflichten hinsichtlich sozialer und ökologischer Kriterien dienen können. Diese Nachweise können und sollten aufgrund unterschiedlicher Grundvoraussetzungen (Abbaumethode, Herkunftsland, etc.) je nach Rohstoff gezielt eingesetzt werden, erläuterte Frau Schulze. Neben diesen schon bestehenden Nachweisen solle jedoch schon früh der Dialog mit den Fahrzeugherstellern gesucht und präzise Fragen bzgl. der Lieferkette gestellt und weitere Informationen gesammelt werden. Dieses Wissen, schloss Frau Schulze ab, sei essentiell für den Weg hin zu einer sozial gerechten und ökologisch nachhaltigen Beschaffung von Nutzfahrzeugen.

[Zur Studie und Begleitpräsentation](#)

LEITFRAGEN FÜR DEN DIALOG MIT ANBIETERN (1)



- Hat ein Unternehmen in der Risikoanalyse **Rohstoffe**, die für die Produkte von hoher Relevanz sind, **berücksichtigt**?
- Was weiß das Unternehmen über die Lieferketten und die Herkunft dieser Rohstoffe?
- Welche spezifischen **Maßnahmen** unternimmt das Unternehmen, um soziale Nachhaltigkeit in den Lieferketten der relevanten Rohstoffe sicherzustellen?
- Wenn doch etwas vorfällt – wie können sich **Betroffene entlang der Lieferkette bis hin zum Rohstoffabbau wehren**?
- Wie/wo **berichtet** ein Unternehmen über die Aktivitäten?

7

Electronics Watch – Das Programm für emissionsarme Fahrzeuge (Rocío Paniagua, Electronics Watch)

Uhrzeit: 10.05 Uhr - 10.20 Uhr

Das von Frau Paniagua vorgestellte Programm für emissionsarme Fahrzeuge (Low-Emission Vehicle (LEV) programme) fußt auf den Grundsätzen von Electronics Watch, nachhaltige Veränderung in den Lieferketten der Automobilindustrie durch drei wesentliche Säulen zu erlangen. Erstens ist es der öffentlichen Beschaffung allein durch ihre enormen Ressourcen möglich, Einkaufspraktiken zu verändern. Die genaue Analyse des E-Fahrzeug-Marktes und die Bewertung von Einkaufspraktiken durch Kapazitätsaufbau in den Beschaffungsstellen sowie durch Hilfe speziell eingesetzter Arbeitsgruppen können dazu beitragen, wichtige Signale zur sozial-ökologischen Transformation an den Markt zu senden. Zweitens stärkt das arbeitsorientierte Monitoring-Programm der betreffenden Zulieferer die Arbeitsrechte in den Unternehmen entlang der Lieferkette der Automobilindustrie. Die von den Mitarbeitenden erlangten Erkenntnisse können dann für die dritte Säule genutzt werden. Diese besteht aus Unternehmensdialogen unter Einbindung zivilgesellschaftlicher und gewerkschaftlicher Organisationen. Hierbei werden (systemische) Missstände bekannt gemacht und Fortbildungsmaßnahmen angeboten. Dafür bedürfe es großen Vertrauens zwischen den beteiligten Akteur*innen. Nur durch den Kontakt zu den Mitarbeitenden entlang der Lieferkette sowie durch den stetigen Austausch mit den betreffenden Unternehmen könnten die nötigen Transformationsmaßnahmen menschenrechtskonform gestaltet und umgesetzt werden, betonte Frau Paniagua.

Derzeit arbeitet Electronics Watch im Rahmen des LEV-Programms mit zehn teilnehmenden Organisationen zusammen und führt z.B. gemeinsam Marktanalysen durch und erstellt Nachhaltigkeitskriterien. Durch die Zusammenarbeit mit Beschaffungsstellen und Unternehmen ist es möglich, Statusberichte zu erstellen, die dann mit den Partnerorganisationen von Electronics Watch geteilt werden können. Das Programm hat gezeigt, dass öffentliche Verkehrsbetriebe Einfluss auf Unternehmen nehmen können. Dafür müsse jedoch, laut Paniagua, proaktiv auf die Betriebe zugegangen und der Austausch stetig aufrechterhalten werden.

[Zum Programm für emissionsarme Fahrzeuge](#)

Lessons learned

One year and a half into the pilot project

- Through social values requirements public buyers can have an impact over manufacturers.
- The automotive sector is behind other sectors in HRDD and supply chain transparency.
- Public transport companies have leverage over OEM's manufacturers.
- Successful engagement with OEMs necessitates trust and active participation of public buyers.
- Two participants have already incorporated social sustainability award criteria into their procurement processes. While this has been specifically tested in the bus sector, it indicates a potentially emerging trend.

2. Praxisbeispiele

Transport for London, London, UK (Stuart Coates, Greater London Authority)

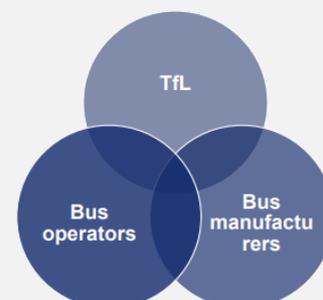
Uhrzeit: 11.00 Uhr - 11.30 Uhr

Die Greater London Authority (GLA) gibt im Jahr rund neun Mrd. Pfund für die öffentliche Beschaffung aus, was die im Vortrag zuvor genannte Hebelwirkung in der Marktausrichtung unterstreicht. Herr Coates ist bei der GLA angestellt und verantwortlich für einen sozial-ökologisch gerechteren Einkauf des öffentlichen Verkehrsbetriebs Transport for London (TfL), der bereits seit 2016 mit Electronics Watch zusammenarbeitet. Londons politische Strategie, die Stadt ab 2035 zu einer „Ultra Low Emission“-Zone zu machen, habe massive Auswirkungen auf die Nachfrage nach E-Fahrzeugen, erläuterte Herr Coates. Daher seien TfL sowie die London Fire Brigade und der Metropolitan Police Service in das LEV-Programm eingestiegen. TfL schreibt etwa 100 Buslinien im Jahr aus, die von den Busunternehmen betrieben werden. Electronics Watch unterstützt bei der Gestaltung der Ausschreibungen sowie der Verstärkung des Austauschs zwischen TfL, Busunternehmen und Buserstellern (OEMs). Dabei kann TfL im Namen der Busunternehmen direkt mit den OEMs sprechen und ihre menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten adressieren. Diese Art der Kommunikation und des Vertrauens bilde eine solide Grundlage, um permanent Verbesserungen anzustreben und umzusetzen, betonte Herr Coates. Auf Nachfrage des Publikums ließ Herr Coates wissen, dass Electronics Watch des Weiteren bspw. bei der Ausgestaltung der 15-Jahresverträge für Ladesäulen beteiligt gewesen sei, bei der Transparenzkriterien verankert wurden. Dadurch und durch den intensiven Dialog mit den OEMs sei es potentiell möglich, an die Zulieferer der OEMs heranzutreten und auch dort vertraglich für mehr Transparenz und Nachhaltigkeitskriterien zu sorgen.

[Zur Nachhaltigkeitsstrategie der TfL \(Englisch\)](#)

TfL Buses on the LEVP

- Managing stakeholder relationships – competing priorities
- Market engagement with operators and manufacturers
- Building trust and understanding
- Collaboration with other LEVP participants metro systems – shared supply chains



Berliner Verkehrsbetriebe, BVG (Franziska Linke)

Uhrzeit: 11.30 Uhr - 12.00 Uhr

Franziska Linke von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) präsentierte, wie sich die BVG auf den Weg in eine sozialere und nachhaltigere Beschaffung von E-Fahrzeugen macht. Mit einer Übersicht über bestehende Gesetze, wie das Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetz oder das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), zeigte sie zunächst den rechtlichen Referenzrahmen auf. Das eigens für die Umsetzung von menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten eingesetzte Kernteam Menschenrechte der BVG entwickelt und überprüft entsprechende Kriterien sowie spezielle Risiko-Präventionsmaßnahmen im Bereich der E-Mobilität. Auch hier hilft Electronics Watch, diese Kriterien in die Vergabeprozesse zu implementieren. Mit Weiterbildungen werden Einkaufende auf Dialoge mit Anbietenden vorbereitet, sodass Vertrauen zwischen allen Akteur*innen auf- und Transparenz ausgebaut werden kann. Auf Nachfrage des Publikums führte Frau Linke aus, dass z.B. zusammen mit anderen Verkehrsbetrieben, wie der Hamburger Hochbahn AG, mit potentiellen Bietern gesprochen werde, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten und den Aufwand für die Unternehmen zu minimieren. Diese Gespräche können auch von Electronics Watch übernommen werden, die z.B. bei der Ausformulierung sozial-ökologischer Kriterien unterstützen. Bei den Gesprächen müsse jedoch darauf geachtet werden, das Kartellrecht einzuhalten und stets gemeinwohlfördernd zu agieren. All diese Maßnahmen werden jährlich und anlassbezogen vom Kernteam Menschenrechte evaluiert, sodass diese stetig verbessert werden können. In der anschließenden Diskussion wurde noch einmal die Rolle von Electronics Watch hervorgehoben, die durch ihre Arbeit dazu beitragen können, das Vertrauen zwischen Beschaffenden und Anbietenden auszubauen.

[Zur Nachhaltigkeitsstrategie der BVG](#)

Prävention- und Abhilfe




Überblick über Präventionsmaßnahmen im Bereich E-Mobilität

<p>Supplier Code of Conduct (SCoC)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung in Vergaben • Auf Homepage abrufbar 	<p>Hinweisgebersystem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Über Homepage und Intranet erreichbar, im SCoC genannt • Bearbeitung von eingehenden Beschwerden durch Kernteam Menschenrechte 	<p>Engagement in Brancheninitiativen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electronics Watch LEVP
<p>Nachhaltigkeit in Vergaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergabebegleitung von Prio-Vergaben inklusive Nachhaltigkeitskriterien für Eignung und Zuschlag, Ausführungsbedingungen • Kriterienkatalog für Nachhaltigkeitskriterien 	<p>Risikobasierte Kontrollmaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausführungsbedingungen Nachhaltigkeit • Lieferantenselbstauskünfte • Monitoring in der Lieferkette durch Electronic Watch 	<p>Nachhaltige Einkaufspraktiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterbildungen für Mitarbeitende zu SCoC, LkSG-relevante Aspekte • Vertiefende Workshops mit Einkauf & Fachbereich • Lieferdiallog



Hamburger Hochbahn AG (Nienke Berger)

Uhrzeit: 12.00 Uhr - 12.30 Uhr

Die Hamburger Hochbahn AG hat sich als Ziel gesetzt, bis 2030 ein 100 % klimaneutrales Mobilitätsangebot zu schaffen, das im Einklang mit Mensch, Umwelt und Klima steht. Frau Berger erklärte dem Publikum, dass die Hamburger Hochbahn AG nicht nur bei der Mobilitätswende in Deutschland eine Pionierrolle einnehmen möchte, sondern über eine innovative nachhaltige Beschaffung auch Verantwortung für Nachhaltigkeit in den Lieferketten übernehmen wolle. Diese Strategie beruht auf zwei Stufen, die zusammen mit Electronics Watch verfeinert wurden: Stufe 1 verpflichtet zuliefernde Unternehmen dazu, im Rahmen des am LkSG orientierten und angepassten Code of Conduct bestimmte Standards einzuhalten. Stufe 2 bewertet mittels Nachhaltigkeitskriterien in den Ausschreibungen die Nachhaltigkeitsleistungen der Unternehmen. Die Nachhaltigkeitskriterien werden nach einer ausgiebigen Risikoanalyse entlang der Wertschöpfungskette festgelegt, wobei stets verschiedene Studien, auch von Nichtregierungsorganisationen, als Informationsquellen herangezogen werden. Das so erstmals entwickelte System im Rahmen der Ausschreibungen im Jahr 2020, das unter anderem auf Punkte- und Befragungssysteme aufbaut, stellt stets Soll- und keine Mussanforderungen, um pauschal ausschließende Wirkungen zu verhindern. Des Weiteren ermögliche es die Identifizierung von Schwachstellen in den Lieferketten und reize somit zur stetigen Verbesserung dieser an. Frau Berger führte aus, dass eine solche Verbesserung auch durch die Konsultierung externer Nachhaltigkeitsexpert*innen, die für die Verhandlungen der Beschaffungsstellen eingesetzt werden, erreicht werden könne. Durch die im vertrauten Raum auch mit mittelständischen Unternehmen geführte Kommunikation und die oben genannten Methoden ließen sich stetig Nachhaltigkeitsanforderungen an Unternehmen formulieren, sodass diese ihr Nachhaltigkeitsprofil schärfen könnten und ein nachhaltigeres Beschaffungsnetz aufgebaut werden könne.

[Zur Nachhaltigkeitsstrategie der Hamburger Hochbahn AG](#)

Lessons Learned 1. Ausschreibung 2020

Allgemein:

- Erstmalige Befassung der Hersteller mit NH-Kriterien im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens
- Rückgriff auf Konzernstrukturen von Vorteil, z.B. bei Lieferkettenmanagement, Teilnahme von NH-Expert*innen am Informationsgespräch von Vorteil
- Ausschließliche Nutzung von (zertifiziertem) Ökostrom (noch) kein Standard

Batterie und Batterierohstoffe:

- Kenntnis über Batterie- und Batteriezellen-Lieferanten, Transparenz in der Batterielieferkette bis zur Mine ist eine Herausforderung
- Risikobasiertes Vorgehen bei Herstellern: Fokus auf Kobalt und Lithium, keine Transparenz bzgl. Nickel, Graphit und Mangan
- Wenig eigene Aktivitäten zu verantwortungsvoller Rohstoffbeschaffung, Verweis auf Aktivitäten des Batteriezellen-Lieferanten
- Standardisierte Minenaudits oder Rohstoffinitiativen in den Anfängen

3. Paneldiskussion mit Unternehmen und NGOs

Teilnehmer*innen:

Electronics Watch (Peter Pawlicki), Schaeffler AG (Matthias Fertig), Daimler Truck AG (Anja Itzenplitz)

Uhrzeit: 12.40 Uhr - 13.30 Uhr

Anton Pieper eröffnete als Moderator die Paneldiskussion mit den an Frau Itzenplitz gerichteten Fragen, wie weit der Markt mit Blick auf soziale und ökologische Standards im Beschaffungswesen ist. Frau Itzenplitz erläuterte, dass die drei größten Märkte – USA, Europa und Asien – sehr differenziert zu betrachten seien, da unterschiedliche Anforderungen, z.B. bzgl. der Leistungsfähigkeit der Batterien, gestellt werden müssten. Lithium-Ionen-Batterien würden dabei immer von unternehmerischem Interesse sein, weshalb es gelte, Lieferketten zu stabilisieren, um Versorgungssicherheit zu garantieren. Die Beachtung und Einhaltung von Environmental Social Governance-Standards solle dabei stetig verbessert werden. Um dies besser gewährleisten und über die erste Stufe der Lieferkette hinaus wirken zu können, strebe die Daimler Truck AG Teilfinanzierungen von Minen an und stehe in ständigem Dialog mit Stahl- und Aluminiumherstellern.

Der Lieferantendialog ist auch Praxis der Schaeffler AG, bestätigte Herr Fertig. Er machte hierzu deutlich, dass es für die Schaeffler AG als Tier 1-Lieferant nicht möglich sei, beim menschenrechts- und ökologisch bezogenen Problemmanagement direkt und tief in die Lieferkette (Minen und Schmelzen) hineinwirken zu können. Vielmehr müssten dies die Zulieferer selbst übernehmen, wozu ein Austausch mit ihnen essentiell sei. Dieser Austausch solle sich jedoch nicht nur auf konkrete Beschaffungsprozesse beschränken, sondern auch abseits dessen gesucht und (ggf. vertraglich) verstetigt werden. Dies fördere das Vertrauen sowie die partielle Transparenz, die es z.B. ermögliche, Menschenrechts- und/oder Umweltverletzungen so zu melden, dass nicht einzelne Unternehmen genannt, sondern strukturelle Schwachstellen sichtbar gemacht werden. Aufgrund der enormen Menge an Lieferanten (ca. 30.000) und Kund*innen (ca. 12.000) gestalte sich dies jedoch als schwierig, weshalb auch standardisierte Zertifizierungsprogramme wie die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), in der die Schaeffler AG Mitglied ist, herangezogen würden. Herr Pawlicki reagierte auf Herrn Fertig und betonte, dass Unternehmen ihre Verantwortung selbst wahrnehmen müssten. Er verwies darauf, dass, wenn wir einen gerechten Wandel wollten, die gesamte Lieferkette betrachtet und Verstöße gegen ILO-Arbeitsrechtsnormen ernstgenommen werden müssten. Um dies zu erreichen, brauche es den Druck auf Politik und Wirtschaft aus der Zivilgesellschaft und mehr Transparenz hinsichtlich der Überprüfungsmechanismen, um zu wissen, welche Akteur*innen dort beteiligt sind.

Herr Pawlicki ließ das Publikum zudem wissen, dass ihm noch keine Organisation (Unternehmen, Behörde o.ä.) aus Europa und Australien bekannt sei, die in der nachhaltigen Beschaffung von E-Fahrzeugen so weit wie die Hamburger Hochbahn AG ist. Viele seien noch am Anfang der notwendigen Umstrukturierung, was dazu einlade, solche Prozesse von Beginn an gemeinsam zu gestalten. Des Weiteren unterstrich Herr Pawlicki noch einmal die Relevanz von Lieferantendialogen, die Electronics Watch (stellvertretend) durchführt. Diese Gespräche fänden jeweils mit einzelnen Unternehmen statt, um das Vertrauen zu stärken, das es für den Aufbau einer transparenten Lieferkette brauche. Zentral sei, das unternehmerische

Sorgfaltspflichtensystem so zu erweitern, dass z.B. Informationen über den Standort der jeweiligen Lieferanten an die Großkunden, wie bspw. den öffentlichen Verkehrsbetrieben, mitgeteilt werden. Da das LEV-Programm noch zwei Jahre läuft und derzeit neue teilnehmende Organisationen einsteigen können, lädt Herr Pawlicki Interessierte ein, [sich bei ihm zu melden](#).

4. Fazit

Der Online-Fachdialog „Umsteigen bitte! Faire Beschaffung von E-Fahrzeugen“ hat dank der verschiedenen Vortragenden, die in der gleichen Lieferkette agieren, Eindrücke darüber vermitteln können, welche Herausforderungen und Chancen eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Beschaffung von E-Fahrzeugen mit sich bringt. Der erste Teil der Veranstaltung machte zum einen deutlich, welche Potentiale öffentliche Fahrzeugflotten hinsichtlich der Umstellung auf emissionsarme Antriebe haben. Zum anderen wurde sichtbar, dass die damit verbundenen, komplexen Lieferketten teilweise undurchsichtig und sehr risikoreich sind. Neben Initiativen und Standards, die dem entgegenwirken sollen, lernte das Publikum das Low-Emission Vehicle Programm von Electronics Watch kennen, an dem die hier vorgestellten Verkehrsbetriebe teilnehmen.

Sowohl bei der Vorstellung der Nachhaltigkeitspraxen der Verkehrsbetriebe als auch während der Paneldiskussion stach heraus, dass es für eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Beschaffung von E-Fahrzeugen mehr Transparenz entlang der Lieferkette geben muss, die ein umfassendes Risikomanagement erlaubt, auf dessen Grundlage entsprechende sozial-ökologische Kriterien in die Vergabeprozesse implementiert werden können. Um eine solche Transparenz zu erlangen, braucht es, da waren sich alle Teilnehmer*innen einig, großes Vertrauen zwischen den jeweiligen Akteur*innen. Dieses Vertrauen kann durch verstetigte Gespräche erreicht werden, die auch außerhalb von konkreten Beschaffungsprozessen stattfinden. Electronics Watch bietet sich an dieser Stelle dazu an, solche Gespräche stellvertretend mit mehreren Akteur*innen zu übernehmen. Des Weiteren bietet die stetige Kommunikation die Möglichkeit, gemeinsam Standards zu entwickeln und von Beginn an voneinander zu lernen. Bestehende Standards und ambitionierte Initiativen wie IRMA können gezielt und bewusst genutzt werden. Dies entbindet die Unternehmen jedoch nicht von ihrer Verantwortung, die darin besteht, eigenständig Risiken zu ermitteln, Maßnahmen zur Risikominimierung zu treffen, über diese öffentlich zu berichten und Zugang zu Abhilfe- und Wiedergutmachungsmaßnahmen zu gewährleisten.

Wenn unter anderem durch Druck der Zivilbevölkerung auf Wirtschaft und Politik neue Wege in der öffentlichen Beschaffung gegangen werden, kann dies aufgrund der riesigen Investitionssummen starke Signale an den Markt senden, sodass sich solche Wege verselbstständigen. Die rechtlichen Grundlagen für eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Beschaffung von E-Fahrzeugen sind bereits gegeben. Es bedarf künftig einer kontinuierlichen und flächendeckenden Umsetzung gestützt durch politischen Willen.

5. Mehr zum Thema Nachhaltige Beschaffung

WEED-Downloads:

Factsheet (2023):

[Das Dilemma der E-Mobilität. Risiken und Missstände im Rohstoffabbau für Lithium-Ionen-Batterien](#)

Broschüre (2023):

[E-Mobilität - fit für den Kreislauf? Recycling von Lithium-Ionen-Batterien](#)

Kurzstudie (2023):

[Rohstoffe im Fokus von IT-Beschaffung: Stand der Elektronikbranche beim verantwortungsvollen Rohstoffbezug und Handlungsoptionen für die öffentliche Beschaffung](#)

Broschüre (2023):

[Gute Gründe für Nachhaltige Beschaffung – 3. Auflage](#)

Broschüre (2022):

[Soziale Kriterien einfordern und überprüfen: Ansätze für eine faire öffentliche Beschaffung von IKT-Produkten](#)

Handreichung (2021):

[Sozial-ökologische Beschaffung von IT-Produkten: Handlungsoptionen für gemeinnützige entwicklungspolitische Vereine und Organisationen](#)

Factsheet (2021):

[Hätte, hätte, Lieferkette - E-Fahrräder und der blinde Fleck](#)

Leitfaden (2015):

[Praxisbeispiele sozial verantwortlicher IT-Beschaffung](#)

Mehr Informationen zu unseren Publikationen und unserer Arbeit finden Sie unter:

<https://www.weed-online.org/publikationen>

Außerdem können Sie die Publikationen in unserem [Shop](#) bestellen.

Weiterführende Links:

[Electronics Watch – Faire Beschaffung](#)

[CorA-Netzwerk für Unternehmensverantwortung](#)

[Berliner FAIRgabe-Bündnis](#)

[GoodElectronics Network](#)

[The One Planet Network Sustainable Public Procurement programme](#)

[Procura + European Sustainable Procurement Network](#)

[ICLEI – Local Governments for Sustainability](#)

[Initiative Lieferkettengesetz](#)