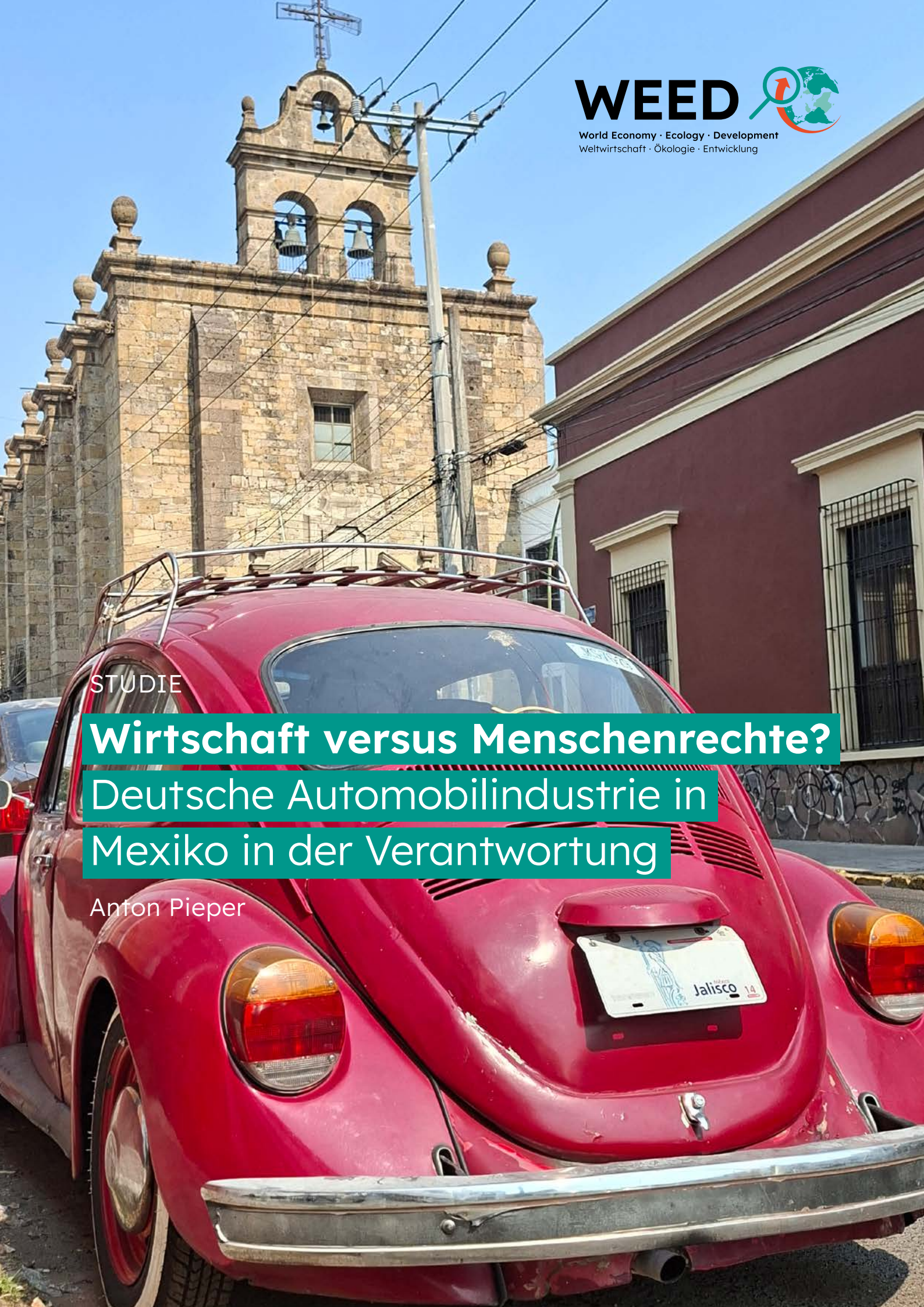


WEED
World Economy · Ecology · Development
Weltwirtschaft · Ökologie · Entwicklung

STUDIE

Wirtschaft versus Menschenrechte?
Deutsche Automobilindustrie in Mexiko in der Verantwortung

Anton Pieper

INHALT

1. Einleitung ... **3**

2. Die deutsche Automobilindustrie in Mexiko ... **4**

2.1 Allgemeine Informationen über die Automobilindustrie in Mexiko ... 4

2.2 Standorte der deutschen Automobilindustrie ... 5

2.3 Zulieferer ... 6

2.4 Rohstoffverwendung der deutschen Automobilindustrie in Mexiko ... 8

3. Menschenrechtliche Risiken ... **9**

3.1 Allgemeine menschenrechtliche Lage in Mexiko ... 9

3.2 Wirtschaft und Menschenrechte in Mexiko ... 11

3.2.1 Mexikos Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte ... 12

3.3 Menschenrechtsrisiken in Bezug auf die Automobilindustrie ... 14

3.3.1 Wasser- und Bodenverschmutzung in Industriegebieten ... 15

3.3.2 Arbeitnehmer*innenrechte ... 16

3.3.3 Energieversorgung von Industriegebieten ... 17

3.3.4 Bergbausektor ... 18

4. Lösungsansätze: Beschwerdemechanismen und Initiativen ... **21**

4.1 Sektorübergreifend ... 21

4.2 Bergbausektor ... 22

4.3 Elektronikindustrie ... 22

4.4 *Rapid Response Labor Mechanism* unter dem *United-States-Mexico-Canada-Agreement* ... 22

4.5 *Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos* (MRDH) ... 23

5. Fazit ... **26**

Abkürzungsverzeichnis ... 27

Quellen ... 27

Zusammenfassung ... 28

Impressum ... 28

1. Einleitung

Mexiko ist der siebtgrößte Automobilproduzent, der viertgrößte Produzent von Autoteilen (GTAI 2024, o.p.) und der drittgrößte Autoexporteur der Welt (LP 2024, o.p.) – und wird deshalb auch als „Auto-Großmacht" bezeichnet. Gleichzeitig sind in Mexiko menschenrechtliche Risiken entlang aller Stufen der Wertschöpfung weit verbreitet.

Die verheerende Menschenrechtslage steht in einem starken Kontrast zur aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung: In der derzeitigen weltpolitischen Lage ist Mexiko als Standort für Investoren aus Deutschland und der Europäischen Union nach wie vor ein wichtiges Land. Derzeit sind 2.100 deutsche Firmen in Mexiko ansässig (AHK 2025, o.p.), darunter viele aus der Automobilindustrie. Diese Unternehmen tragen eine besondere Verantwortung, was die Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltstandards, Sorgfaltsplichten und die Gewährleistung fairer Arbeitsbedingungen betrifft.

Vor diesem Hintergrund analysiert die vorliegende Studie aktuelle wirtschaftliche und politische Entwicklungen. Sie wirft einen Blick auf die deutsche Automobilindustrie in Mexiko (Kapitel 2) und die menschenrechtlichen Risiken entlang der automobilen Wertschöpfungskette in Mexiko (Kapitel 3) und stellt abschließend vor, welche Lösungsansätze es derzeit in Mexiko im Bereich Wirtschaft und Menschenrechte gibt (Kapitel 4). Hierbei wird besonderes Augenmerk auf existierende Beschwerdemechanismen und Initiativen mit einem Fokus auf den *Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos* (MRDH) geworfen, der im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) entwickelt wurde und das jüngste Instrument zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten der deutschen Automobilindustrie in Mexiko darstellt.

Der MRDH ist ein unternehmensübergreifender Beschwerdemechanismus, der sich mit drei teilnehmenden Unternehmen und starker Beteiligung der mexikanischen und deutschen Zivilgesellschaft seit Mai 2024 in einer Pilotphase befindet. Im letzten Kapitel dieser Studie soll die Umsetzung des MRDH in Mexiko, seine Rolle als *Due-Diligence*-Instrument aus zivilgesellschaftlicher Sicht und seine potenzielle Relevanz für andere Sektoren und Kontexte bewertet werden.

Derzeitige Maßnahmen freiwilliger Sorgfaltspflichten, wie auch die Einführung und Umsetzung des MRDH, erfolgen zu einem Zeitpunkt, an dem sich die rechtlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für menschenrechtliche Sorgfaltspflichten rasant verändern. Dies erschwert grundsätzlich die Implementierung für staatliche, wirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteure.

So haben in Deutschland und Europa die jüngsten politischen Entwicklungen zu einer eher zurückhaltenden bis offen ablehnenden Haltung gegenüber der Gesetzgebung und Durchsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten geführt, was sich bspw. in der Abstimmung des EU-Parlaments am 13.11.2025 zum Omnibus-I-Paket zur EU-Lieferkettenrichtlinie (*Corporate Sustainability Due Diligence Directive* – CSDDD) (EU 2025, o.p.) und in der bewussten Nichtdurchsetzung der meisten Berichtspflichten des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) zeigt. Weitere bevorstehende Änderungen des LkSG schaffen zusätzliche Unsicherheit hinsichtlich des künftigen regulatorischen Umfelds für Beschwerdemechanismen im Zusammenhang mit Sorgfaltspflichten[1].

Da es in Mexiko derzeit keinen NAP gibt, gibt es auch keine zentralisierte, koordinierte Initiative zur Einführung einer landesweiten Regelung zur Sorgfaltspflicht im Bereich Menschenrechte und Umwelt. Für die Umsetzung von Sorgfaltspflichten kommt erschwerend hinzu, dass die Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der von den Vereinigten Staaten verhängten massiven Zölle in den Unternehmens- und Politikstrategien im Bereich des internationalen Handels Vorrang erhalten hat.

Ein weiterer für Sorgfaltspflichten hemmender Faktor ist die Situation der Gewerkschaften in Mexiko, welche allgemein als schwierig beschrieben wird, insbesondere im Automobilsektor (FES 2025, S. 45f). Es gibt einen anhaltenden Konflikt zwischen etablierten traditionellen Gewerkschaften, die allerdings häufig korrupte, „gelbe" Gewerkschaften sind, und neueren unabhängigen Gewerkschaften.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die Einhaltung menschenrechtlicher Standards in der Automobilindustrie eine extrem komplexe Aufgabe ist und es fraglich bleibt, inwieweit Sorgfaltspflichten in einem solchen Umfeld überhaupt umgesetzt werden können.

1 Vgl. Kabinettbeschluss 'Gesetz zur Änderung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes', 03/09/2025

2. Die deutsche Automobilindustrie in Mexiko

2.1 Allgemeine Informationen über die Automobilindustrie in Mexiko

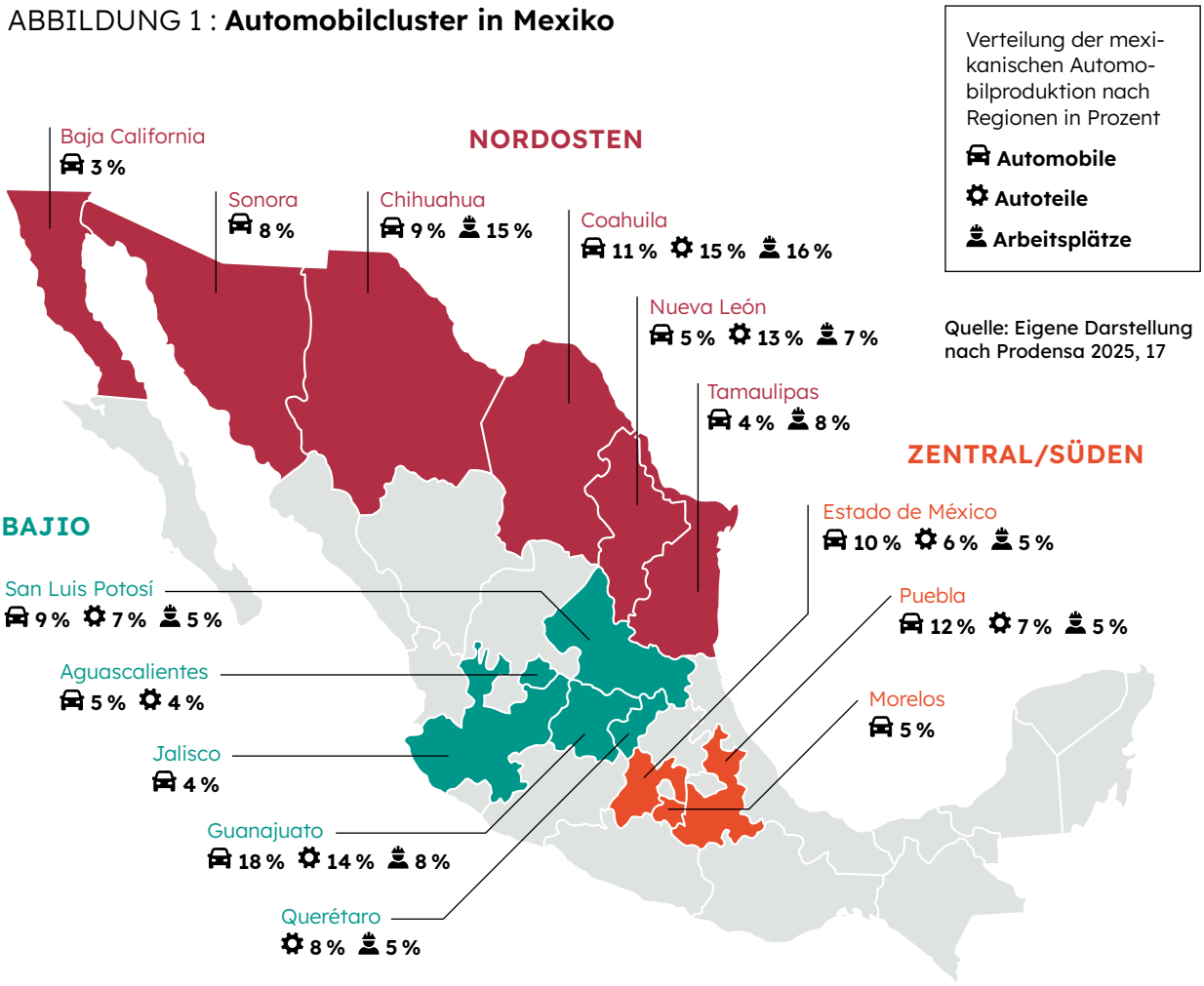
2022 betrug der Anteil an Fahrzeugen 14,6 % und an Fahrzeugteilen 7 % der mexikanischen Exporte (OEC 2024, o.p.). Nach der Lebensmittelproduktion ist die Automobilindustrie die zweitgrößte des Landes und trägt 3,5 % zum BIP bei (WMP 2022, o.p.). Im Jahr 2023 waren 847.140 Personen in der Automobilindustrie beschäftigt, was 17,2 % der Beschäftigung im gesamten verarbeitenden Sektor ausmacht (FES 2024, 9). Eine herausragende Stellung nehmen in diesem Zusammenhang die Zulieferunternehmen ein, die 84,2 % der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie auf sich vereinen und somit den Beschäftigungsmotor darstellen. Die OEM (*Original Equipment Manufacturer*. Fahrzeug herstellendes Unternehmen) haben im Gegensatz dazu einen Anteil von nur 12,7% der Arbeitsplätze, der Bereich Karosserie- und Anhängerherstellung beträgt auch nur 3,1% (FES 2025, S. 36).

Vielerorts ist das Straßenbild geprägt von der Automobilindustrie.

Im Jahr 2019 verzeichnete die Automobilindustrie erstmals seit langem rückläufige Zahlen. Das lag in erster Linie an einer wesentlich geringeren Produktion von Ford, den Auswirkungen eines Streiks bei *General Motors* in den USA und einer allgemein schwächeren mexikanischen Wirtschaft. Dieser Trend verstärkte sich in den folgenden Jahren noch, was in erster Linie mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie zu erklären ist. Seit 2022 ist allerdings wieder ein Aufschwung erkennbar, 2024 wird von der Branche mit 4 Millionen produzierten PKW bereits als „Rekordjahr" gefeiert (GTAI 2025a, o.p.) und für 2025 wird trotz einer sich insgesamt schwächer entwickelnden mexikanischen Wirtschaft weiteres Wachstum prognostiziert (GTAI 2025b, o.p.).

Bereits 1954 nahm VW den Export nach Mexiko auf, 1967 errichtete VW dann als erster deutscher OEM einen Produktionsstandort in Mexiko im Bundestaat Puebla. Inzwischen produzieren in 14 mexikanischen

ABBILDUNG 1 : **Automobilcluster in Mexiko**



Quelle: Eigene Darstellung nach Prodensa 2025, 17

Bundesstaaten 21 OEMs, darunter unter anderen VW/Audi, Mercedes (Produktionsende in 2026) und BMW. Es gibt 30 mexikanische OEM-Montagewerke in Mexiko, die von hunderten Tier-1-, 2- und 3-Fabriken[2] beliefert werden (Tetakawi 2021, o.p.).

Die meisten dieser Zulieferer befinden sich in einem der vielen im ganzen Land verteilten Automobilcluster. Denn mit der Automobilherstellung ist eine Vielzahl von Zulieferern verbunden. Mexiko hat sich in den vergangenen Jahren zu einem immer wichtigeren Exportmarkt und Produktionsstandort für die deutsche Maschinenbauindustrie entwickelt (GTAI 2022a, o.p.). Neben großen Unternehmen ist eine Vielzahl kleiner und mittelständischer High-Tech-Unternehmen ansässig. Deutsche Firmen sind v. a. in den Sektoren Automobilindustrie, Chemie und Elektronik zu finden. Nach Angaben der AHK (Deutsch-Mexikanische Industrie- und Handelskammer / CAMEXA) beschäftigen sie rund 300.000 Mitarbeiter*innen, wobei die größten deutschen Arbeitgeber in Mexiko ZF (25.500), Continental (23.000), Bosch (20.000), Volkswagen (15.000) und Leoni (11.500) sind (AHK 2025 a, o.p.). Die Ansiedlung von Zulieferbetrieben ist noch nicht abgeschlossen und die Nachfrage v. a. nach Unternehmen der Tier-2 und Tier-3 scheint weiterhin groß (GTAI 2022b, o.p.).

2.2 Standorte der deutschen Automobilindustrie

Viele deutsche Automobilhersteller haben eigene Werke in Mexiko, in denen 2023 mit 716.000 Pkw ein neuer Fertigungsrekord erzielt wurde. Damit war Mexiko hinter den USA und vor Brasilien und Argentinien der wichtigste Produktionsstandort der deutschen Hersteller in Amerika. Da Mexiko Teil des Freihan-

2 Viele deutsche Automobilhersteller haben eigene Werke in Mexiko, in denen 2023 mit 716.000 Pkw ein neuer Fertigungsrekord erzielt wurde. Damit war Mexiko hinter den USA und vor Brasilien und Argentinien der wichtigste Produktionsstandort der deutschen Hersteller in Amerika. Da Mexiko Teil des Freihandelsraums USMCA ist, ist es auch als Werksstandort für in den USA oder in Kanada abgesetzte Fahrzeuge bedeutsam (VDA 2025, o.p.).

delsraums USMCA[3] ist, ist es auch als Werksstandort für in den USA oder in Kanada abgesetzte Fahrzeuge bedeutsam (VDA 2025, o.p.).

2.3 Zulieferer

In Mexiko sind viele deutsche Zulieferer der Automobilindustrie vor Ort. Zu ihnen gehören ZF Friedrichshafen, Continental, Bosch, Leoni, Dräxlmaier, Schaeffler, Mahle, Brose und ThyssenKrupp. Sie alle sind in Mexiko stark vertreten. Zusammen haben sie mehr als 330 Standorte in Mexiko (VDA 2025, o.p.). Ein Zulieferer mit besonders großer Präsenz in Mexiko ist ZF Friedrichshafen. Das Unternehmen eröffnete erst im April 2024 einen neuen Fabrikkomplex in der nördlichen Industriemetropole Monterrey und investierte dafür etwa 200 Millionen US-Dollar. Insgesamt betreibt ZF in Mexiko über 20 Standorte und beschäftigt etwa 25.000 Menschen (AMS 2024, o.p.).

Die nebenstehende Tabelle zeigt Informationen über die regionale Präsenz der Automobilindustrie, insbesondere der Zulieferer. Die Daten sind dem *Mexican Automotive Industry Report* (Prodensa 2025, 18f) sowie *Mexico's Regional Automotive Report* (GBR 2016, 17ff) entnommen.

3 Das United States–Mexico–Canada Agreement (USMCA) ist ein trilaterales Handelsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko und Kanada. Es wurde am 30. November 2018 unterzeichnet, löste das seit 1994 bestehende Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA) ab und trat am 1. Juli 2020 in Kraft.

NORDOSTEN
(Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo Leon, Baja California)

Über 50 % der Autoteileproduktion findet im Nordosten, bekannt für seine Stahl- und Glasproduktion, statt. In den Hauptstädten Saltillo (Coahuila) und Monterrey (Nuevo Leon) sind 14 % bzw. 25 % aller Autoteilehersteller Mexikos ansässig. Der Nordosten dient als Hauptsitz für einige der wichtigsten Industrie- und Finanzkonzerne in mexikanischem Besitz – einschließlich Cemex, Grupo Alfa, Banorte und FEMSA. Der erste offizielle Automobilcluster Mexikos (Nuevo León (CLAUT)) wurde 2007 gegründet. Im Nordosten sind acht der zwölf mexikanischen Tier-1-Lieferanten ansässig.

Sonora: Ford

Chihuahua: Ford

Coahuila: Stellantis, Daimler Freightliner, GM, FCA

Nuevo Leon: KIA, Navistar, Daimler Truck Holding AG (Busse); Polaris, CF Moto und Kawasaki

Baja California: Toyota

ZENTRAL/SÜDEN
(Estado de México, Mexiko-Stadt, Morelos, Tlaxcala, Puebla)

Die südliche/zentrale Region verzeichnet 21 % der Exporte für die Automobilindustrie. Dort stellen 101 Tier-1-Zulieferbetriebe Sitze, Wechselstromsysteme, hydraulische Flaschenheber, Innenausstattung, Motorteile, elektrische Systeme, Stanzteile und Radaufhängungen her. Estado de Mexico erhielt die meisten ausländischen Direktinvestitionen im Automobilsektor.

Estado de Mexico: Stellantis, General Motors, FCA, Ford

Morelos: Nissan

Tlaxcala: Zulieferindustrie

Puebla: VW, Audi

BAJIO
(Jalisco, Aguascalientes, San Luis Potosi, Guanajuato, Queretaro)

28,1 % der mexikanischen Autoteileproduktion im Jahr 2015 kam aus der Region Bajio. In den letzten fünf Jahren wurde dort ein jährliches Wachstum der Autoindustrie von 20 % verzeichnet. Das Gebiet verfügt über eine hohe Anzahl an Kleinst-, kleinen und mittleren Unternehmen. In Queretaro liefern 300 Unternehmen (57 davon Tier-1) Ersatzteile.

Jalisco: Honda

Aguascalientes: Nissan, Mercedes-Benz (Produktionsende am Standort in 2026), Infiniti

San Luis Potosi: GM, BMW, Ford

Guanajuato: Mazda, Honda, GM, VW, Toyota

Queretaro: Zulieferindustrie

In Mexiko sind Unternehmen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette angesiedelt. Auch viele Zulieferbetriebe produzieren hier. Die Fertigung von Autoteilen erhöhte sich 2024 um 3,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Laut einer Studie der Friedrich Ebert Stiftung (FES 2017) haben Montagewerke einen Multiplikatoreffekt für die Autoteileindustrie, die aus mehr als 1.200 Unternehmen besteht und ein System von Zulieferern aus Tier-1, Tier-2 und Tier-3 darstellt. Dies hat es der Industrie ermöglicht, den Anteil der lokalen Wertschöpfung bei der Herstellung von Autos und Lastwagen von 31 % im Jahr 2003 auf 46,3 % im Jahr 2013 sowie bei Autoteilen von 17 % auf 24,7 % zu erhöhen.

Die Studie beleuchtet u. a. die Entwicklung der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie in Mexiko. Hier werden sechs Phasen im Produktzyklus von Fahrzeugen beschrieben:

Phase I: Rohstoffverarbeitung, insbesondere Aluminium-, Eisen- und Stahlmanufakturen. Die Umwandlung von Rohstoffen wie Metallen und Nichteisenerzen wird von etwa 180 Unternehmen durchgeführt, die zusammen 39.000 Arbeitnehmer*innen beschäftigen. Insgesamt stammt etwa 11,9 % der gesamten Bruttowertschöpfung aus dieser Phase.

Phase II: Produktion von Rohren, Schläuchen, Masten, Brammen, Pumpen, Ventilen, Schweißnähten, Schrauben und Muttern. An der Weiterverarbeitung des Outputs aus Phase I sind 1.667 Unternehmen mit 100.000 Beschäftigten beteiligt, die weitere 11,9 % zur Bruttowertschöpfung der Automobilproduktion beisteuern.

Phase III: Produktion von Komponenten. An der Herstellung von Motoren, Karosserien und Anhängern sowie von Getriebesystemen, Lenkung, Aufhängung und Bremsen waren 1.409 Unternehmen mit 257.000 Beschäftigten beteiligt. Die Branche trägt 20 % zur Gesamtwertschöpfung bei.

Phase IV: Produktion von Farben, Beschichtungen, Ölen, Teppichen, Rohren und Urethanprodukten. Hier sind etwa 35.000 Arbeitnehmer*innen in 461 Unternehmen beschäftigt. 10,4 % werden zum Gesamtwert der Fahrzeuge hinzugefügt.

Phase V: Zusammenbau. In dieser Phase sind etwa 193.000 Arbeiter*innen in 2.841 Unternehmen beschäftigt. Erwähnenswert ist, dass diese Tätigkeiten den größten Beitrag zum Gesamtwert des Fahrzeugs (36,8 %) leisten, auch wenn sie hauptsächlich von einigen wenigen Großunternehmen (rund 114) erbracht werden, die 92 Cent von jedem Dollar der in dieser Phase produzierten Wertschöpfung beisteuern.

Phase VI: Marketing/Verkauf. Gemessen an der Beschäftigung (270.953) und der Zahl der Unternehmen (43.170) enthält diese letzte Phase den bei weitem größten Sektor des Produktzyklus, da das Marketing und insbesondere der Einzelhandelsverkauf die Aufgabe mehrerer kleiner Unternehmen ist. Ihr Beitrag zur Endwertschöpfung beträgt allerdings nur 8,9 % (ebd., 78).

2.4 Rohstoffverwendung der deutschen Automobilindustrie in Mexiko

Laut einer Studie der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe ist Mexiko weltweit das elftwichtigste Land für die Produktion mineralischer Rohstoffe (BGR 2020, 10). Das Land verfügt über einen diversifizierten Rohstoffsektor. Gold nimmt gut ein Viertel des Gesamtwerts der Rohstoffproduktion ein, gefolgt von Silber, Kupfer, Eisenerz und Zink (alle > 1 Mrd. USD). Weltweit betrachtet ist Mexiko der größte Silberproduzent (Investment 2024, 21). Rund 70 % der Landesfläche enthält mineralische Vorkommen und rund 8 % der Landesfläche sind an Bergbauunternehmen konzessioniert – 2023 waren es 23.441 Konzessionen (Secretaría de Economía 2023, 19). Das Rohstoffvorkommen ist regional unterschiedlich. Die wichtigsten metallogenetischen Regionen befinden sich in der westlich gelegenen Sierra Madre Occidental. Laut der Bergbaukammer von Mexiko hat der Bergbau einen Anteil von 8,2 % am Industriesektor, beträgt 2,4 % des BIP und umfasst damit ca. 379.000 direkte und rund zwei Millionen indirekte Arbeitsplätze (UNAM 2022, 236).

Bereits 2018 veröffentlichte die deutsche Automobilindustrie eine Studie, die eine Übersicht über die Rohstoffe im Automobilsektor bietet (DS 2018). Die Studie konzentriert sich auf 18 Rohstoffe, die für die Autoindustrie wesentlich sind und deren Abbau und Verarbeitung mit ESG-Risiken verbunden sind. Sie soll Unternehmen bei der Gestaltung ihrer Sorgfaltspflichtprozesse, insbesondere bei der Identifikation von ökologischen und menschenrechtlichen Risiken, unterstützen.

Nach eigenen Angaben mangelt es vielen Autoproduzenten an Informationen über die tieferen Stufen ihrer Wertschöpfungsketten bis hin zur Rohstoffgewinnung. Sie wissen zwar, welche Rohstoffe in Autoteilen enthalten sind, die Rückverfolgung ihrer Wertschöpfungsketten bis hin zu spezifischen Minen für verwendete Rohstoffe fand bisher aber kaum statt. Aufgrund dieser mangelhaften Lieferkettentransparenz sind daher hier keine Angaben zu einem möglichen Rohstoffbezug aus mexikanischen Quellen möglich.

***Buenavista* ist eine der größten Kupferminen weltweit. Autoproduzenten und Zulieferer machen meist keine Angaben dazu aus welchen Minen die Rohstoffe kommen, die in den Autos verbaut werden.**

Foto: El Saulp/Shutterstock.com

3. Menschenrechtliche Risiken

Nach dem Amtsantritt von Präsidentin Claudia Sheinbaum im Oktober 2024, die an der Spitze der mexikanischen Regierung wegen ihres überwältigenden Wahlsiegs mit großer Machtfülle ausgestattet ist, wurden im Sicherheitsbereich mehrere Verfassungsänderungen vorgenommen. Die zwei wichtigsten sind eine grundlegende Justizreform, nach der Richter ab 2025 direkt vom Volk gewählt werden, sowie die Festlegung, dass die Nationalgarde (*Guardia Nacional*) dem Verteidigungsministerium unterstellt wird (bpb 2025, o.p.). Internationale Organisationen und Menschenrechtskollektive werfen dem mexikanischen Staat eine Verwicklung in das gewaltsame Verschwindenlassen von Personen vor. Laut einem Bericht von *Amnesty International* „begehen die Streitkräfte und die Nationalgarde weiterhin Menschenrechtsverletzungen, darunter mögliche außergerichtliche Hinrichtungen – und das in einem Klima anhaltender Straflosigkeit" (AI 2025, 255).

Wahlwerbung für die Präsidentin an einer Straße in Guadalajara, Jalisco.

3.1 Allgemeine menschenrechtliche Lage in Mexiko

Rechtsstaatlichkeit und Stabilität sichern ein wirtschaftliches Klima, das vielversprechend hinsichtlich Investitionen und Geschäftstätigkeiten wirken kann. Wenn jedoch Staaten ihren menschrechtlichen Verpflichtungen nicht nachkommen und Unternehmen Sorgfaltspflichten nicht entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette durchsetzen, besteht das Risiko, dass sie sich an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig machen. Obwohl Mexiko über einen soliden Rechtsrahmen für den Schutz der Menschenrechte verfügt, Vertragspartei aller neun grundlegenden internationalen Menschenrechtsverträge ist und sieben der acht grundlegenden Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ratifiziert hat (UN 2017), stuft die NGO *Freedom House* Mexiko nur als „teilweise frei" ein (FH 2025). Tatsächlich zeigen die jährlichen Länderberichte zur Menschenrechtslage in Mexiko sowohl der US Regierung als auch einschlägiger internationaler Menschenrechtsorganisationen, dass Mexiko weiterhin große Mängel beim Schutz von zivilen und politischen sowie von wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechten aufweist (US Department of State 2024, AI 2025, 254-257, HRW 2024, o.p.).

Im Folgenden werden einige relevante Überschneidungspunkte aus den oben genannten Berichten zu besonders gravierenden Menschenrechtsverletzungen dargestellt. Dabei stehen die genannten Beispiele exemplarisch für systemische Schwächen bei der Einhaltung vieler Rechte.

Polizei, Militär und Sicherheitskräfte

Die von Sicherheitskräften begangenen Menschenrechtsverletzungen – einschließlich Folter, Verschwindenlassen und Misshandlungen von Migrant*innen – sind nach wie vor ein großes Problem. Straflosigkeit bleibt die Norm. Ex-Präsident Obrador schuf eine Nationalgarde, die die Bundespolizei bei Einsätzen der öffentlichen Sicherheit ersetzen und „vorübergehend" bei Aufgaben der öffentlichen Sicherheit in Staaten und Gemeinden mitarbeiten soll. Die Nationalgarde besteht hauptsächlich aus Angehörigen der Streitkräfte, die keine ausreichende Ausbildung erhielten, um als Polizei zu fungieren. Auch unter der Regierung Sheinbaums existiert die Nationalgarde weiterhin (AI 2025, 254).

Strafrechtssystem

Das Strafrechtssystem versäumt es regelmäßig, den Opfern von Gewaltverbrechen und Menschenrechtsverletzungen Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. In einem Bericht von 2018 erklärte der UN Sonderberichterstatter für Menschenrechtsverteidiger (*Human Rights Defender* – HRD), dass etwa 98 % der in Mexiko begangenen Verbrechen ungeklärt blieben. Zu den Ursachen des Versagens gehören Korruption, unzureichende Ausbildung und Ressourcen sowie die Komplizenschaft von Staatsanwält*innen und Pflicht-

In Mexiko-Stadt allgegenwärtig: Erinnerungen an die vielen tausend *desaparecidos* (Verschwundene), Glorieta del Ahuehuete.

verteidiger*innen mit Kriminellen und misshandelnden Beamt*innen (ebd., 261).

Willkürliche Verhaftungen und Inhaftierung

Willkürliche Festnahmen und Inhaftierungen sind nach wie vor weit verbreitet und führen häufig zu weiteren Menschenrechtsverletzungen wie Folter und anderen Misshandlungen. Vollzugsbeamt*innen missachten weiterhin die Rechte der Häftlinge, u. a. indem sie sie nicht über den Grund ihrer Inhaftierung informieren. Die Verfassungsbestimmung, die eine Inhaftierung ohne Anklage (*arraigo*) erlaubt, wurde bislang nicht aufgehoben (ebd.).

Erzwungenes Verschwindenlassen

Das erzwungene Verschwindenlassen durch staatliche Sicherheitskräfte und das Verschwindenlassen durch nichtstaatliche Akteure gibt weiterhin Anlass zur Sorge. Die Verantwortlichen genießen fast völlige Straffreiheit. Die Bundesbehörden gaben an, dass allein 2023 12.031 neue Fälle gemeldet wurden und insgesamt 114,004 Menschen vermisst würden (ebd., 260).

Außergerichtliche Tötungen

Im November 2019 brachte der UN-Menschenrechtsausschuss seine Besorgnis über Berichte von außergerichtlichen Tötungen in Mexiko und der häufigen Straflosigkeit in diesen Fällen zum Ausdruck (ebd.).

Folter und andere Misshandlungen

Die Ermittlungen zu Berichten über Folterungen sind im Allgemeinen fehlerhaft und die Verantwortlichen werden selten vor Gericht gestellt. Im Mai veröffentlichte der UN-Ausschuss gegen Folter seine Ergebnisse zu Mexiko und zeigte sich besorgt über die sehr hohe Zahl von Folter und anderen Misshandlungen, einschließlich sexueller Gewalt, durch Angehörige der Sicherheitskräfte und Untersuchungsbeamt*innen (HRW 2024, o.p.).

Angriffe auf Journalist*innen und Menschenrechtsverteidiger*innen

Journalist*innen, insbesondere solche, die über Verbrechen berichten oder Beamt*innen kritisieren, sehen sich häufig Schikanen und Angriffen sowohl von Regierungsbehörden als auch von kriminellen Gruppen ausgesetzt. Nach einem Besuch des Landes im April

beschrieb der UN-Hochkommissar für Menschenrechte die Situation von HRDs und Journalist*innen als „alarmierend." HRDs sind in Mexiko häufig Einschüchterungen, Kriminalisierung und Gewalt ausgesetzt. Zwischen Januar und Juli 2019 wurden mindestens 13 HRDs getötet. Wie bei Journalist*innen wird Gewalt gegen HRDs selten untersucht oder strafrechtlich verfolgt (ebd.).

Gewalt gegen Frauen und Mädchen
Die Behörden versäumen es, diese Verbrechen zu untersuchen und die Täter werden selten vor Gericht gestellt. Die jüngste offizielle Statistik über geschlechtsspezifische Gewalt, die für das Jahr 2016 erstellt wurde, schätzt, dass 66,1 % der Frauen und Mädchen ab 15 Jahren mindestens einmal in ihrem Leben geschlechtsspezifische Gewalt und 43,5 % der Frauen geschlechtsspezifische Gewalt in der Partnerschaft erlebt hatten (AI 2025, 260).

Migrant*innen und Asylsuchende
Migrant*innen, die durch Mexiko reisen, müssen häufig Misshandlungen und Menschenrechtsverletzungen erdulden. Im Januar 2019 begann die Trump-Administration mit der Rückführung von Asylsuchenden nach Mexiko. Mehr als 40.000 Asylsuchende sind schon zurückgeschickt worden, viele unter gefährlichen Bedingungen in Mexiko, mit erheblichen Hindernissen für den Erhalt eines Rechtsbeistands und einer fairen Anhörung (HRW 2024, o.p.).

Mahnmal gegen die Gewalt an Frauen und Mädchen in Guadalajara, Jalisco.

3.2 Wirtschaft und Menschenrechte in Mexiko

Einige Berichte deuten auch auf nachteilige menschenrechtliche Auswirkungen hin, die Unternehmen entweder verursachen, zu denen sie beitragen oder mit denen sie durch ihre Geschäftsbeziehungen unmittelbar verbunden sind. Solche Berichte können dabei helfen, mögliche gefährdete und marginalisierte Bevölkerungsgruppen und vermutete Menschenrechtsverstöße zu identifizieren. Sie ermöglichen außerdem einen Überblick über die geografische Verteilung von Verstößen und über die Art der Verstöße. Diese Informationen müssen mit Informationen von vor Ort durch die enge Zusammenarbeit mit lokalen zivilgesellschaftlichen Organisationen und Betroffenen von Menschenrechtsverletzungen bestätigt und ggf. ergänzt werden.

Der Bericht des U.S. State Department verweist auf zwei weitere Gruppen (neben Frauen und Mädchen, Kindern, Menschen mit Behinderungen, Immigrant*innen und Asylsuchenden, HRDs und LGBTQI+-Personen), die durch gewisse Geschäftspraktiken besonders gefährdet sind: indigene Völker und Arbeiter*innen (US Department of State 2024, 38ff, 49ff) .

Indigene Völker
Die Verfassung gibt allen indigenen Völkern das Recht auf Selbstbestimmung, Autonomie und Bildung. Dennoch berichteten Gemeinden und Nicht-Regierungsorganisaitonen (*Non-Governmental Organisation* – NGO), die indigene Gruppen vertreten, dass die Regierung es oft versäumt hat, die indigenen Gemeinden angemessen zu konsultieren, bspw. wenn Entscheidungen über Entwicklungsprojekte getroffen werden, bei denen Energie, Mineralien, Holz und andere Rohstoffe auf indigenem Land abgebaut werden sollen. Das nationale mexikanische Menschenrechtsinstitut CNDH berichtet, dass indigene Frauen zu den gefährdetsten Gruppen der Gesellschaft gehören.

Arbeitnehmer*innenrechte
Nach Angaben von NGOs und Gewerkschaften sehen sich viele Beschäftigte im Zusammenhang mit Wahlen und Tarifverhandlungen Gewalt und Einschüchterungen ausgesetzt, wenn Arbeitgeber*innen versuchen, eine Präferenz für eine bestimmte Gewerkschaft durchzusetzen. Strafen für Verletzungen der Vereinigungsfreiheit und Missachtung der Tarifverhandlungsgesetze wurden nur selten verhängt und reichen nicht zur Verhinderung von Verstößen aus. Was das Thema Zwangsarbeit betrifft, so verbieten Verfassung und Gesetz alle Formen der Zwangs- oder Pflichtarbeit, bei der wirksamen gesetzlichen Umsetzung durch die Regierung mangelt es jedoch. Kinderarbeit,

Diskriminierung, unangemessene Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen, niedrige Löhne und überlange Arbeitszeiten sind nach wie vor Probleme. Wanderarbeiter*innen und Geflüchtete gehören zu den am meisten gefährdeten Arbeitnehmenden und sehen sich bei der Ausübung ihrer Rechte auf Vereinigungsfreiheit, friedliche Versammlung und freie Meinungsäußerung mit Schikane und Abschiebung konfrontiert (Civicus 2019).

NÜTZLICHES HILFSMITTEL

Das *Danish Institute for Human Rights* hat bereits 2016 eine ausführliche Analyse, den *Human Rights and Business Country Guide Mexico*, veröffentlicht (DIHR 2016). Unter anderem enthält die Analyse Hintergrundinformationen zur politischen, sozialen, wirtschaftlichen und rechtlichen Lage in Mexiko, Informationen zu wichtigen menschenrechtlichen Risiken, betroffenen Gruppen und dem Zugang zur Abhilfe, sowie Sektorenprofile (Rohstoffe, Manufaktur und Landwirtschaft) und Risikoprofile von ausgewählten Bundesstaaten. Bei jedem Menschenrechtsthema sind nicht nur eine allgemeine Beschreibung der Situation, sondern auch konkrete Fälle von Verletzungen, Beispiele von Unternehmensinitiativen, Empfehlungen von Stakeholdern und Anleitungen für Unternehmen zu finden.

Im Vorfeld eines Besuchs der UN-Arbeitsgruppe für Wirtschaft und Menschenrechte im August 2016 veröffentlichten über 100 NGOs einen Bericht, in dem mehr als 60 Fälle von Unternehmensbeteiligungen an Menschenrechtsverletzungen im Einzelnen aufgeführt sind (BHRRC 2016, o.p.). Am häufigsten kamen Menschenrechtsverletzungen in Bezug auf Landrechte, Indigene Rechte, Zugang zu Informationen, sowie Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt aufgrund von Geschäftspraktiken vor. Die NGOs weisen auf fünf Problembereiche hin, die zur Erfüllung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte angegangen werden müssen.

1) Mangelnde Unabhängigkeit des Staates und die Vereinnahmung des Staates durch Unternehmen führen zu Komplizenschaft, Korruption und Straflosigkeit.
2) Strukturreformen (u.a. Energie-, Arbeits- und Bergbaugesetz), die den Schutz der Menschenrechte schwächen und Geschäftsinteressen begünstigen.
3) Mangel an vorherigen Konsultationen und freier, vorheriger und informierter Zustimmung (*Free Prior Informed Consent* – FPIC) sowie kulturell angemessener Sorgfalt und Ausbreitung von Megaprojekten mit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte.
4) Fehlender Zugang zur Justiz und mangelnde Einhaltung von Regeln und Gerichtsurteilen durch den Staat und die Unternehmen.
5) Zunahme an Angriffen auf HRDs.

Einige Ergebnisse aus dem Besuch der UN-Arbeitsgruppe bestätigen die Bedenken der NGOs (UN 2017, 3ff). Ein Hauptanliegen der geschäftsbezogenen Menschenrechtsverletzungen bezieht sich auf die unzureichende menschenrechtliche Sorgfaltspflicht seitens der Regierung und Wirtschaftsunternehmen bei der Konzeption und Durchführung von Großprojekten, die häufig indigene Gemeinschaften betreffen, sowie die fehlende Bereitstellung angemessener Wiedergutmachung für verursachte Schäden. In Bezug auf größere Entwicklungsprojekte stellte die Arbeitsgruppe eine unzureichende Konsultation der betroffenen Personen und Gemeinden fest. Drohungen, Schikane und Angriffe auf HRDs sind weitverbreitet. Die Arbeitsgruppe betont, dass folgende drei Tatbestände ein Umfeld schaffen, in dem Menschenrechtsverstöße ungestraft stattfinden können:

1) die Dringlichkeit Investitionen anzuziehen,

2) unzureichende Sicherheitsvorkehrungen und

3) die mangelnde Fähigkeit zur Durchsetzung bestehender Gesetze (ebd. 4).

Aus den Informationen von betroffenen Gemeinschaften geht hervor, dass die Einbringung von Beschwerden bei Menschenrechtsverletzungen durch drohende Vergeltungsmaßnahmen und erschwerte Zugänglichkeit begrenzt ist (ebd., 10, 15, 20).

3.2.1 Mexikos Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte

Mexiko verabschiedete seinen ersten NAP im Jahr 2021. Die Entwicklung des NAP wurde vom Außenministerium, dem Verteidigungsministerium, dem Marineministerium, dem Ministerium für Sicherheit und Bürgerschutz und dem Nationalen Institut für Frauen durchgeführt.

2016 leitete die Regierung den Prozess zur Entwicklung einer Bewertung für den NAP ein. Parallel dazu bildeten sieben NGOs die mexikanische Fokusgruppe für Wirtschaft und Menschenrechte, die sich für die Annahme des NAP einsetzte und eine nationale Basisbewertung als Ausgangspunkt für den NAP ausarbeitete. Die Bewertung, die im Oktober 2016 vorgelegt wurde, wurde von der Regierung als offizielle Ausgangsbasis angenommen. Nachdem die Re-

gierung jedoch im Juli 2017 den zweiten Entwurf des NAP vorlegte, verließ die Fokusgruppe den Prozess mit der Begründung, dass der Entwurf nicht mit den Empfehlungen der Zivilgesellschaft übereinstimme, darunter die Verbesserung des Zugangs zur Justiz und die Wiedergutmachung der betroffenen Gemeinden. Wenig überraschend bescheinigt die Analyse der mexikanischen NGO ProDesc dem NAP in den in der Studie untersuchten Bereichen indigenen Rechte (ProDesc 2023, 33f), HRDs (ebd., 35ff), sowie Frauenrechte (ebd., 39ff) signifikante Lücken.

Neben konkreten Empfehlungen bezüglich der drei ausgewählten Bereiche schließt die Studie mit den folgenden allgemeinen Empfehlungen an den mexikanischen NAP:

- Um die Verbindlichkeit der freiwilligen Maßnahmen zu erhöhen, müssen alle NAP-Aktionspunkte messbare Ziele und Benchmarks haben, sowie einen klaren Zeitrahmen für die Umsetzung.
- Für jede eingeführte Maßnahme muss es klare Verantwortlichkeiten innerhalb der mexikanischen Regierung geben und genau definiert werden, welche Abteilung in welchem Ministerium zuständig für die Umsetzung und Begleitung ist.
- Eine Bereitstellung der notwendigen Ressourcen sollte durch die nationale Regierung sichergestellt werden, um die Fortführung und den Erfolg der Maßnahmen sicherzustellen.
- Basierend auf transparenten und disaggregierten Daten müssen die Maßnahmen nach Zielgruppen spezifiziert werden. Ziele müssen für die einzelnen Zielgruppen (bspw. Frauen, Indigene, HRDs) definiert werden.

Die Studie empfiehlt folgendes für den Ausbau indigener Rechte (ebd., 58):

- Die Gewährleistung der Einbeziehung von lokalen Gemeinschaften, einschließlich indigenen Gemeinden, die von Geschäftstätigkeiten der Unternehmen betroffen sind unter Einhaltung der internationalen Normen wie bspw. ILO 169.
- Eine Schulung von öffentlichen Bediensteten soll den Zugang von Opfern zu Rechtsmitteln sicherstellen.
- Die Berücksichtigung des historisch bedingten strukturellen Machtgefälles zwischen indigenen Gemeinschaften und Unternehmen als Ausgangspunkt für die Gestaltung öffentlicher Maßnahmen zur Regulierung von Unternehmenstätigkeiten, um einer Verfestigung dieser Machtungleichgewichte entgegenzuwirken.

Für den Schutz von HRDs empfiehlt die Studie folgendes (ebd., 58-59):

- Es sollte eine Arbeitsgruppe, bestehend aus HRDs, Vertreter*innen aus NGOs und Regierungsabteilungen bzw. Ministerien, die die Entwicklung von Gesetzesentwürfen zum Schutz von HRDs überwachen, gebildet werden.
- Der jährliche Etat für den Schutz von HRDs und Journalist*innen sollte aufgestockt werden, um die Bearbeitung der wachsenden Zahl an Fällen zu gewährleisten.
- Alle 32 mexikanischen Bundesstaaten sollten verpflichtet sein, bundesstaatliche Schutzstellen als Kontaktstellen für HRD einzurichten, zu unterhalten und zu schützen.
- Alle 33 staatlichen Polizeibehörden sollten halbjährliche Berichte über ihre Fortschritte bei der Verteidigung von HRDs vorlegen, wenn sie von den HRDs selbst oder durch den Schutzmechanismus selbst dazu aufgefordert wurden.
- Die Regierungsbehörden sollten Gewalt, Todesdrohungen, Verleumdung, Kriminalisierung und Mord an HRDs aktiv verbieten und unterbinden sowie die Täter*innen vor den rechtlichen Folgen dieser Verstöße warnen.
- Die ausdrückliche und öffentliche Anerkennung der lebenswichtigen Arbeit, die HRDs für die Demokratie leisten, durch Wirtschaft und Regierung muss von der Regierung gefördert – wenn nicht gar vorgeschrieben – werden.
- Einführung einer Verpflichtung zur wirksamen Einbeziehung von HRDs bei der Erstellung von Sorgfaltsprüfungsrichtlinien durch Unternehmen, um Maßnahmen zu deren Schutz und Perspektiven angemessen zu integrieren.

Folgendes wird für den Schutz von Frauen gefordert (ProDesc 2023, 59-60):

- Unternehmen sollten verpflichtet werden, über die Sicherheit von Frauen am Arbeitsplatz zu berichten. Kommen Unternehmen dieser Anfrage nicht nach, sollten angemessene Bußgelder verhängt werden.
- NGOs, Gewerkschaften, Unternehmen und andere relevante Akteure sollten gemeinsam einen Bericht

Die mexikanische Polizei wird immer wieder in Verbindung mit schweren Menschenrechtsverletzungen gebracht, Guadalajara, Jalisco.

über eine realistische Vereinbarung von Familienleben mit der Arbeit verfassen und Empfehlungen an Unternehmen formulieren.
- Unternehmen sollen jährlich offenlegen müssen, wie hoch die *Gender Gap* ist. Wird dabei ein bestimmter Schwellenwert untertroffen, sollte ein Aktionsplan für das nächste Jahr vorgelegt werden müssen.

Auch bezüglich der Partizipation der drei ausgewählten Gruppen enthält die Studie eine Reihe von Empfehlungen. Bspw. sollten sie zur Erstellung, Umsetzung und Kontrolle des NAPs konsultiert und über die Konsultationen rechtzeitig informiert werden (ProDesc 2023, 60-61).

3.3 Menschenrechtsrisiken in Bezug auf die Automobilindustrie

In diesem Abschnitt sind Beispiele von tatsächlich und potentiell nachteiligen menschenrechtlichen Auswirkungen exemplarisch aufgeführt, um die Bandbreite an Risiken zu demonstrieren, die Automobilhersteller und Zulieferer entlang ihrer Wertschöpfungsketten bei der Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht berücksichtigen müssen. Dabei ist kontextspezifisch zu beurteilen, ob ein Unternehmen Menschenrechtsverletzungen verursacht, dazu beiträgt oder

TABELLE: **Menschenrechtsrisiken in Bezug auf Produktionsstätten und Zulieferer der Automobilindustrie**

	Definition	Verantwortungen	Wiedergutmachung
Verursachen	Ein Unternehmen verursacht durch seine eigenen Handlungen oder Versäumnisse nachteilige menschenrechtliche Auswirkungen.	„Verursacht ein Wirtschaftsunternehmen tatsächlich oder potenziell eine nachteilige menschenrechtliche Auswirkung, sollte es die notwendigen Maßnahmen treffen, sie zu beenden oder zu verhüten." (Kommentar UNGP 19)	Das Unternehmen soll „durch rechtmäßige Verfahren für Wiedergutmachung sorgen" (UNGP 22).
Beitragen	Ein Unternehmen trägt durch seine eigenen Aktivitäten zu nachteiligen menschenrechtlichen Auswirkungen bei, entweder in Zusammenhang mit oder durch externe Akteure.	„Trägt ein Wirtschaftsunternehmen tatsächlich oder potenziell zu einer nachteiligen menschenrechtlichen Auswirkung bei, sollte es die notwendigen Maßnahmen treffen, um seinen Beitrag zu beenden oder zu verhüten und sein Einflussvermögen zum Tragen zu bringen, um alle verbleibenden Auswirkungen möglichst weitgehend zu mildern." (Kommentar UNGP 19)	Das Unternehmen soll durch rechtmäßige Verfahren bei der Wiedergutmachung kooperieren. (UNGP 22).
Unmittelbar verbunden durch Geschäftsbeziehungen	Ein Unternehmen ist durch seine Geschäftstätigkeit, Produkte oder Dienstleistungen über eine Geschäftsbeziehung unmittelbar mit nachteiligen menschenrechtlichen Auswirkungen verbunden.	„Besitzt das Wirtschaftsunternehmen Einflussvermögen zur Verhütung oder Milderung der nachteiligen Auswirkung, sollte es dieses ausüben. Mangelt es ihm an Einflussvermögen, gibt es unter Umständen Möglichkeiten, dieses zu steigern." (Kommentar UNGP 19)	„Sind nachteilige Auswirkungen eingetreten, die das Wirtschaftsunternehmen nicht verursacht oder zu denen es nicht beigetragen hat, die aber wegen einer Geschäftsbeziehung unmittelbar mit seiner Geschäftstätigkeit, seinen Produkten oder seinen Dienstleistungen verbunden sind, verlangt die Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte nicht, selbst für Wiedergutmachung zu sorgen, obgleich es dabei eine Rolle übernehmen kann." (Kommentar UNGP 22)

unmittelbar durch Geschäftsbeziehungen hiermit in Verbindung steht. Laut des ehemaligen Sonderberichterstatters für Wirtschaft und Menschenrechte John Ruggie (Ruggie 2017, 2) besteht zwischen den Kategorien „Beitragen“ und „in Verbindung stehen“ ein „Kontinuum“, dennoch ist in allen Fällen ein Handeln der involvierten Unternehmen gefordert.

3.3.1 Wasser- und Bodenverschmutzung in Industriegebieten

Mehrere Berichte deuten auf das Problem industrieller Wasserverschmutzung in Gebieten hin, in denen (neben anderen Industriezweigen) Automobilunternehmen und deren Zulieferer ansässig sind. Für die Montage eines Autos werden 400.000 Liter Wasser verwendet (DUH 2023, 8). Laut des Umweltministeriums gibt es sechs Regionen, in denen aufgrund der industriebedingten Wasser- und Bodenverunreinigungen Umweltprobleme auftreten (CIAD 2023, o.p.). Folgende Regionen werden als „Umwelthöllen“ beschrieben: das Becken El Salto-Juanacatlán, durch das der Fluss Santiago in der Metropolregion Guadalajara (Jalisco) fließt, das Independencia-Becken in Guanajuato, Tula in Hidalgo, zwei im Einzugsgebiet des Atoyac (in verschiedenen Abschnitten in Puebla und Tlaxcala) und Coatzacoalcos.

- Die Gewässer des Atoyac Flusses werden seit der Errichtung des Petrochemiekomplexes PEMEX Independence 1969 und in den folgenden Jahren durch die Schaffung von drei Industriekorridoren, bei denen auch die Automobilindustrie vertreten ist, stark negativ beansprucht. NGOs dokumentieren u. a. Fälle von Gesundheitsschädigungen sowie die Verseuchung von Nutzpflanzen und die Zerstörung von Agrarwirtschaft (Mongabay 2024, o.p.; Elsevier 2021 3-14).
- Beim Mexiko-Besuch der UN-Arbeitsgruppe für Wirtschaft und Menschenrechte 2016 wurde auch der Santiago-Fluss in Jalisco besichtigt (UN 2017, 10f), der als der am stärksten verschmutzte Fluss Mexikos gilt. Seit 2002 fließen die Abwässer von etwa 600 Unternehmen in den Fluss, die im Industriekorridor Ocotlán-El Salto angesiedelt sind. Über 70 davon gehören zu internationalen Unternehmen, darunter auch Unternehmen und Zulieferbetriebe der deutschen Automobilindustrie (WEED 2025, o.p.). Bei Untersuchungen wurden im Wasser große Mengen an gelösten Feststoffen, Fetten und Ölen sowie schädliche Schwermetalle wie Blei, Zink, Quecksilber und Arsen festgestellt. Gleichzeitig wurden hohe Ammoniak- und Phosphatwerte festgestellt, sowie hohe Werte an fäkalienhaltigen Coliformen, die für die menschliche Gesundheit sehr gefährlich sind. An einigen Stellen übersteigt die Konzentration das 10.000-fache der für Wasserlebewesen zulässigen Werte und macht das Flusswasser für die Bewässerung absolut unbrauchbar (PKP 2021, o.p.).
- Auch die verschiedenen Menschenrechtsverletzungen bei der Verteidigung des Metlapanapa-Flusses in Puebla sind gut dokumentiert. Mitglieder der betroffenen Gemeinden beschwerten sich, dass Nutzwasser von dem Industriepark *Ciudad Textil Huejotzingo*, wo auch VW und Audi Fabriken haben, nicht nur in den Fluss, sondern auch in das kommunale Abwassernetz eingeleitet wird. Eine junge Frau erhielt Morddrohungen, nachdem sie sich gegen die Installation eines Entwässerungsnetzes aussprach, das Nutzwasser in die kommunale Entwässerung einleitet. Am 30. Oktober 2019 stießen die Landes- und Bundespolizei sowie die Nationalgarde mit Anwohnern zusammen, die gegen die Bauarbeiten demonstrierten (PBI 2023, o.p., SYC 2022, o.p., JdO 2019, o.p.).

Extreme Schaumbildung des komplett verseuchten Flusses Rio Santiago bei El Salto/ Juanacatlán, Jalisco.

Menschenrechtsverletzungen, u. a.:

- **Recht auf Sicherheit der Person** (AEMR, Art. 3)
- **Recht auf Wasser** (AEMR, Art. 25; ICESCR, Art. 11;)
- **Recht auf Nahrung** (ICESCR, Art. 11)
- **Recht auf Gesundheit** (AEMR, Art 25; ICESCR, Art. 12)
- **Recht auf Versammlungsfreiheit** (ICCPR, Art. 21; ILO Nr. 87 und 98)

3.3.2 Arbeitnehmer*innenrechte

Wie bereits erwähnt, sind Arbeitnehmer*innenrechte in ganz Mexiko, insbesondere in *maquiladoras* (Fabriken, die Exportprodukte anfertigen), nicht ausreichend geschützt – auch nicht in der Automobilindustrie, obwohl es in diesem Sektor eine starke gewerkschaftliche Organisation gibt Alle Montagewerke haben eine Gewerkschaft, ebenso wie viele Tier-1 und Tier-2 Zulieferer. Untersuchungen der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) zeigen jedoch ein hohes Maß an gewerkschaftlicher Fragmentierung. In der Studie wurden 41 Tarifverträge in der in Mexiko ansässigen Automobilbranche untersucht. Die Verhandlungen für die 41 Verträge übernahmen 26 verschiedene Gewerkschaften, die separat ohne Informationsaustausch die Verhandlungen mit den Automobilkonzernen durchführten. Dieser geringe Grad an Koordination spielt den Unternehmen in die Karten und weitet ihre Verhandlungsmacht enorm aus (FES 2025, 43-46).

Die FES-Studie untersucht die Arbeitsbedingungen und Gewerkschaftssituation in fünf deutschen Unternehmen und ihren Zulieferern in Mexiko, basierend auf Befragungen in 41 Werken. Laut der Studie bietet das 2023 in Kraft getretene LkSG einen institutionellen Rahmen für die Einhaltung von Menschen- und Umweltrechten in internationalen Wertschöpfungsketten, was für mexikanische Arbeitnehmer von großer Bedeutung ist.

1) **Risikoanalyse:** Es wurden drei Risikoniveaus (hoch, mäßig, gering) identifiziert, um die Echtheit der Tarifverhandlungen zu bewerten. Dabei wurden die Arbeitsbedingungen, Zusatzleistungen und Löhne in den Tarifverträgen untersucht (ebd.: 15).

2) **Ergebnisse der Risikomatrix:** Die Risiken sind bei den OEM geringer als bei den Tier-1- und Tier-2-Lieferanten. Bei den Tier-1-Lieferanten herrscht vorwiegend hohes und mäßiges Risiko, während bei den Tier-2-Lieferanten das hohe Risiko überwiegt (ebd.: 29).

3) **Institutioneller Rahmen und Reformen:** Die Studie betont die Bedeutung des positiven institutionellen Rahmens und der Arbeitsmarktreformen in Mexiko, die durch das USMCA und die nationale Gesetzesänderungen unterstützt werden (ebd. 2).

4) **Gewerkschaftliche Herausforderungen:** Es wird auf die Notwendigkeit einer Stärkung der gewerkschaftlichen Vertretung und Verhandlungsmacht hingewiesen, um die Arbeitsbedingungen in der mexikanischen Automobilindustrie zu verbessern (ebd.: 20).

Diese Argumente unterstreichen die Bedeutung institutioneller Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die Einhaltung von Menschenrechten in der mexikanischen Automobilindustrie.

Die große Mehrheit der Gewerkschaften existiert als Einzelbetriebs-Gewerkschaft. Dies ist auf „*contratismo*" oder Schutzverträge zurückzuführen. Das sind Vereinbarungen, die zwischen einem Unternehmen und einer Gewerkschaft vor Eröffnung einer Fabrik ausgehandelt werden, die die Beschäftigten nicht rechtmäßig vertreten bzw. von denen die Beschäftigten oft nicht einmal wissen. In den USA und in Deutschland sind Schutzverträge illegal – in Mexiko gehören sie zum Standardverfahren. Die Vereinbarungen werden von Fabrik zu Fabrik und nicht kollektiv in einem Unternehmen oder einer Branche abgeschlossen. Laut FES-Studie ist dies ein Hauptgrund für die Stagnation der Löhne im Automobilsektor in den letzten Jahren, da "getrennte Verhandlungen ein Hindernis für gleiche Grundlöhne in den Werken eines gleichen Unternehmens darstellen." (ebd. 137).

Der Abschluss eines Schutzvertrags für eine Fabrik umfasst drei Phasen:

1) Die Regierung und das ausländische Unternehmen, das investieren will, einigen sich auf den Standort. Es werden alternative Optionen vorgestellt und die lokalen Regierungen konkurrieren um das Projekt. Während dieser politischen Verhandlungen wird auch eine Einigung darüber erzielt, welche Gewerkschaft ausgewählt werden soll, sowie über die Grundsätze und den Geltungsbereich des Tarifvertrags.
2) Das Lohnniveau wird unter Anleitung der Mindestlohnkommission (MWC) festgelegt. Obwohl die Kommission dreigliedrig zusammengesetzt ist, kontrolliert die Regierung die Nominierung und Auswahl der Gewerkschaftsvertreter und die MWC folgt der Wirtschaftspolitik der Exportförderung. Das Lohnniveau wird unabhängig vom jeweiligen Sektor festgelegt und ist nicht an die Produktivität

der Arbeitnehmer oder die Unternehmensgewinne gebunden.

3) Die dritte Phase findet am Arbeitsplatz statt, wo die Gewerkschaftsführer im Werk die täglichen Arbeitsbeziehungen regeln. Da sowohl die Vertragsbestimmungen als auch das Lohnniveau vordefiniert sind, werden nur sekundäre Fragen mit den Personalleitern verhandelt.

Der Abschluss entsprechender Schutzverträge wurde auch verschiedenen Unternehmen aus der Automobilbranche vorgeworfen. Hierdurch wurden teilweise Löhne festgelegt, die deutlich unter den Löhnen liegen, die in mexikanischen Automobilwerken durchschnittlich gezahlt werden. Hierzu finden sich verschiedene Veröffentlichungen (ebd., 6, 13, 57f).

Menschenrechtsverletzungen, u. a.:

- **Recht auf Versammlungsfreiheit** (ICCPR, Art. 21; ILO Nr. 87 und 98)
- **Recht auf gerechte und befriedigende Arbeitsbedingungen und Recht auf gerechte und befriedigende Entlohnung** (AEMR, Art. 23 Absatz 1)
- **Recht Gewerkschaften zu bilden** (AEMR, Art. 20; ICCPR, Art. 22; ICESCR, Art. 8)
- **Recht auf einen ausreichenden Lebensstandard** (AEMR, Art.25, ICESCR, Art. 11)

3.3.3. Energieversorgung von Industriegebieten

Menschenrechtsrisiken und -verletzungen sind auch mit Energieprojekten verbunden, die häufig Industriegebiete mit Energie versorgen, in denen Automobilzulieferer und -werke angesiedelt sind. So stellt bspw. ein Bericht (April 2020) des mexikanischen Zentrums für Umweltrechte (*Centro Mexicano de Derecho Ambiental* – CEMDA 2020) heraus, dass seit 2012 86 Umweltaktivist*innen getötet wurden, wobei ein Drittel der Morde im Zusammenhang mit Energieprojekten stand. Von den 500 Angriffen auf Umweltaktivist*innen, die zwischen 2012 und 2019 dokumentiert wurden, standen fast 150 im Zusammenhang mit kontroversen Energieprojekten. Etwa 70 Angriffe waren auf Proteste gegen die Bergbauindustrie zurückzuführen. Lokale Beamt*innen, die Polizei und die Nationalgarde waren für mehr als 40 % der Angriffe im Jahr 2019 verantwortlich: Sie verletzten Menschenrechte bei Konfrontationen mit Gegner*innen von Energie-, Bergbau- und Holzprojekten. Seit Mexikos „Energiereform 2013“ hat Mexiko die Entwicklung von Energieprojekten beschleunigt.

- In Oaxaca z. B. wurde ein Windkraftprojekt von der indigenen Bevölkerung heftig kritisiert, da es sich negativ auf ihre Fischerei, Landwirtschaft und heiligen Stätten auswirken soll. Im Juni 2020 wurden 17 Demonstrant*innen in diesem Kontext zu Tode geprügelt. Noch unklar ist, wer hinter den Morden steckt. Einige Anwohner*innen verweisen jedoch auf die örtlichen Behörden (amerika21 2020, o.p.).
- Ein weiteres Bespiel spielte sich ebenfalls in Oaxaca ab, wo sich die Chatino- und Mixtec-Völker der Costa und Sierra Sur de Oaxaca gegen ein neues Wasserkraftwerk aussprachen. Sie befürchten, dass das Projekt den Rio Verde negativ beeinträchtigen könnte, der ausschlaggeben für ihre traditionelle Lebensweise ist (EDUCA 2019, o.p.).
- Gemeinden im Ejido San Antonio Calpulalpan im Bundesstaat Tlaxcala und Emiliano Zapata im Bundesstaat Hidalgo prangerten die nachteiligen Auswirkungen von zwei Solarparks an. Zu den Auswirkungen zählen Umweltschäden und Beeinträchtigung von kulturellem und historischem Erbe sowie Unregelmäßigkeiten beim Erwerb von Land (BHRRC 2020, o.p.).
- Sieben Gemeinden aus Morelos, Puebla und Tlaxcala, reichten eine Art Verfassungsklage (amparos) gegen eine thermoelektrische Anlage ein wegen unzureichender öffentlicher Konsultationen seitens der Bundesregierung. Die Gegner*innen behaupten, dass einige Unternehmen die Regierung unter Druck setzen, das Projekt namens Morelos voran zu bringen. Nach ihren Ansichten handelt es sich um Saint Gobain, Nissan und Continental Bridgestone, die eine private Gaspipeline-Niederlassung zur Versorgung ihrer Anlagen in Morelos errichtet haben (Proceso 2019, o.p.).

Menschenrechtsverletzungen, u. a.:

- **Recht auf Information** (AEMR, Art. 19)
- **Rechte von indigenen Bevölkerungen** (ILO 169; UNDRIP)
- **Recht auf Leben Freiheit und Sicherheit** (AEMR, Art. 3)
- **Recht auf Kultur, Recht auf Meinungsfreiheit und freie Meinungsäußerung** (AEMR, Art. 19, Art. 27)
- **FPIC** (ILO 169, UNDRIP)

3.3.4 Bergbausektor

Der Bergbausektor sieht sich mit einer Vielzahl von sozialen und ökologischen Problemen konfrontiert. Umweltverschmutzung, Land- und Wassernutzungskonflikte, Korruption, Menschenrechtsverletzungen gegen indigene Bevölkerungen und Übergriffe auf Menschenrechts- und Umweltverteidiger*innen gehören leider zum Alltag in Mexiko. Von 2012 bis 2023 wurden 203 Morde an Verteidiger*innen gemeldet. Gemeindemitglieder, Journalist*innen, NGO-Mitarbeiter*innen und Indigene sind häufig die Opfer (GW 2024, 14-19). Bei Frauen kommt zudem geschlechtsspezifische Gewalt hinzu. Darüber hinaus finanzieren sich illegal bewaffnete und kriminelle Gruppen wie Drogenkartelle teilweise durch Einnahmen aus dem Bergbau.

Das Beobachtungszentrum für Bergbaukonflikte in Lateinamerika (OCMAL 2025, o.p.), ein Netzwerk aus einer Vielzahl von NGOs, dokumentiert seit 2007 Konflikte zwischen Unternehmen und betroffenen Gemeinden. Im August 2025 zählt das Netzwerk 284 Bergbaukonflikte, davon allein in Mexiko 58.

Das Forschungsprojekt *Open Democracy* ergänzte die Arbeit von OCMAL und hat eine eigene Mexiko-Konfliktkarte entwickelt, die aus einer 12-jährigen Zeitungsrezension über die Rohstoffindustrie (Bergbau, Kohlenwasserstoffe, Wasserkraftwerke, Staudamm- und Windparksektoren) in Mexiko abgeleitet wurde. Die Ergebnisse zeigen, dass in absoluten Zahlen der Bergbau der Sektor mit den meisten Konflikten ist, gefolgt von Wasserkraftwerken und Ölfeldern. Staaten mit gewaltsamen Konflikten in zwei oder mehr Sektoren sind: Chiapas (Wasserkraft und Ölfelder), Oaxaca (Bergbau und Wasserkraft), Puebla (Bergbau, Wasserkraft und Ölfelder), Sonora (Bergbau und Gaspipelines) und Veracruz (Wasserkraft und Ölfelder) (OD 2019, o.p.).

Wie bereits erwähnt, sind Informationen über die tieferen Stufen der Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie sehr begrenzt. Momentan können Mineralien eines bestimmten Autoteils i.d.R. nicht auf eine spezifische Mine zurückgeführt werden. Dennoch zeigen Beispiele von Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit metallischen Rohstoffen, von denen man weiß, dass sie bei der Herstellung

ABBILDUNG 2: **Bergbaukonflikte in Mexiko**

● Jeder Punkt auf der Karte markiert einen dokumentierten Konflikt, abgeleitet aus einer 12-jährigen Zeitungsrezension über die Rohstoffindustrie in Mexiko.

Quelle: Eigene Darstellung nach OCMAL 2025, o.p

verschiedener Autoteile verwendet werden, dass die Automobilhersteller ihre Wertschöpfungsketten viel ausführlicherer mappen müssten als bislang.

Beispielsweise befindet sich laut dem *Drive Sustainability Material Change* Bericht Kupfer in Heizkörpern, Leiterplatten und Schaltkreisen (DS 2018, 21). Laut Daten der Wirtschaftsvereinigung Metalle (WVM) von 2018 werden in Deutschland 9 % der verarbeiteten Kupfermenge in der Automobilindustrie verwendet (CIR 2019a, 12). Elektroautos benötigen ungefähr dreimal so viel Kupfer wie Autos mit Verbrennungsmotor. Der wichtigste Importeur von Kupfererz ist die Aurubis AG mit Sitz in Hamburg. Zu den Kunden von Aurubis zählen u. a. die Elektroindustrie, die Chemieindustrie, Zulieferer für die Branchen Erneuerbare Energien sowie die Bau- und Automobilindustrie.

FALL:

Grupo Méxicos Kupfermine *Buena Vista del Cobre*: Unternehmensverantwortung von Aurubis

Grupo Méxicos Kupfer Mine Buena Vista del Cobre in Sonora ist die größte Kupfermine Mexikos. Nach eigenen Angaben der Grupo México werden dort 60 % des mexikanischen Kupfers abgebaut (GMexico 2020, S. 3). Mexikos wohl verheerendste Bergbaukatastrophe ereignete sich am 6. August 2014, als der Damm eines Rückhaltebeckens brach und 40.000 m³ des dort gelagerten giftigen Schlamms in die Flüsse Bacanuchi und Sonora flossen. Das ausgelaufene Gift verursachte eine Wasser- und Bodenverunreinigung, von der etwa 22.000 Menschen direkt und 250.000 indirekt in sieben Gemeinden betroffen waren. Aurubis, Thyssenkrupp, Siemens und Deutsche Bank sind unter den deutschen Firmen, die eine direkte Verbindung mit Grupo Mexiko haben (UN 2017, S. 9-10).

Nach Recherchen der Christlichen Initiative Romero (CIR) und der mexikanischen Organisation EMPOWER hat die Aurubis AG von 2016-2018 eine Menge von 24 Lieferungen Kupferkonzentrat von zwei Tochtergesellschaften des Konzerns Grupo México bezogen und erhielt dadurch mit hoher Wahrscheinlichkeit auch Kupfererz aus einer der größten Kupferminen von Grupo México, der Buena Vista del Cobre Mine (CIR 2019b, 1f). In einer Anfrage von 2019 der CIR an das Unternehmen lehnte dieses allerdings ab, konkrete Lieferbeziehungen offenzulegen und Mitverantwortung für den benannten Fall zu übernehmen (ebd., 3f).

Zehn Jahre nach dem Dammbruch hat sich die Lage der Menschen nicht verbessert. Bisher wurden den Gemeinden angemessene Abhilfe- und Reparationsmaßnahmen vorenthalten, insbesondere was Gerechtigkeit, Sanierung, sauberes Wasser, Gesundheit, Konsequenzen für Grupo México und die strengere Überwachung der Bergbauunternehmen angeht (La Jornada 2024, o.p.). So versprach Grupo México den Bau eines Krankenhauses und die Installation von Wasseraufbereitungsanlagen, kam diesem Versprechen allerdings bis dato nicht nach (CIR 2025, o.p.).

Inzwischen hat die CIR gemeinsam mit den mexikanischen NGO PODER und CCRS Beschwerde beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Rahmen des LkSG gegen den Hamburger Metallkonzern Aurubis wegen Kupferimporten aus Minen, die in Verbindung mit schweren Trinkwasserverschmutzung, Gesundheitsschäden und Repressionen stehen, eingereicht (Tagesschau 2025, o.p.).

Menschenrechtsverletzungen, u. a.:

Laut der CIR (CIR 2019a, 12-23) stehen folgende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit dem Dammbruch:

- **Recht auf Wasser** (ICESCR, Art. 11 und 12)
- **Recht auf Nahrung** (ICESCR, Art. 11)
- **Recht auf Gesundheit** (AEMR, Art 25; ICESCR, Art. 12)
- **Wiedergutmachung durch die beteiligten Unternehmen, vor allem der strukturellen und kollektiven Folgen des Dammbruchs** (UNGP, Prinzip 22)
- **Partizipation und Recht auf Information** (AEMR, Art. 19; ILO 169)

FALL:

Ökologische Zerstörung und Menschenrechtsverletzungen in den Minen *Peña Colorada* und *Las Encinas*

Ternium S.A., ein Tochterkonzern der Luxemburger San Faustin Holding, ist ein führender Stahlproduzent in Lateinamerika und auch in Mexiko vertreten (Ternium 2025, 3ff). Ternium betreibt über Sub-Unternehmen die Minen Las Encinas in Aquila (im Bundesstaat Michocán) sowie gemeinsam mit ArcelorMittal die Mine Peña Colorada (im Bundesstaat Colima) (ebd., 25), Mexikos größte Eisenerz Mine (Mining Technology 2024, o.p.).

Der Automobilsektor macht ein Viertel des Umsatzes von Ternium in Mexiko aus (iprofesional 2022, o.p.). Auch wenn sich der genaue Weg nicht nachvollziehen lässt, ist es wahrscheinlich, dass sich Eisenerz aus der mexikanischen Mine auch in deutschen Autos wiederfindet, insbesondere, da sich Ternium selbst als den wichtigsten Stahl-Zulieferer für die Automobilindustrie in Mexiko bezeichnet (Ternium 2017, 8).

Im Umfeld der Minen werden immer wieder Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden kritisiert (Schulz 2025, 136-153). Ternium wird vorgeworfen,

Foto: JRomero04/Shutterstock.com

Peña Colorada, Tagebau in Minatitlán, Colima, ist einer der größten Eisenerz-Produzenten Mexikos.

von der organisierten Kriminalität zu profitieren, da diese gemeinsam mit staatlichen Behörden den legitimen Widerstand der lokalen Bevölkerung systematisch unterdrücken soll (ebd., 148). So seien eine Vielzahl von Morden an Gegner*innen der Minen belegt, darüber hinaus gibt es zahlreiche Berichte über Drohungen und gewaltsames Verschwindenlassen in den Bergbauregionen (globalwitness 2021, 27ff.). Erst 2023 verschwanden der indigene Community-Leader Antonio Díaz Valencia und der Menschenrechtsanwalt Ricardo Lagunes Gasca, die sich unter anderem für eine Einhaltung der Unternehmensverpflichtungen gegenüber der lokalen Bevölkerung in Aquila eingesetzt hatten (Fair Steal Coalition 2024, 43). Entsprechend geltender Gesetze in Mexiko zur Einbeziehung der Landeigentümer*innen erfolgten zu Beginn der Bergbau-Aktivitäten Absprachen zwischen Landeigentümer*innen und Unternehmen zu Umweltschutz-Auflagen sowie Lizenzgebühren, die allerdings nicht eingehalten wurden (Schulz 2025, 140). Der Anteil von Personen in Aquila ohne Zugang zu sozialer Sicherheit, Wohnraum oder Nahrung hat sich zwischen 2010 und 2020 auf fast 50 % der Bevölkerung verdoppelt (Data México o.J., o.p.). Gleichzeitig wird von Umweltproblemen berichtet, der Bergbau verunreinige das Grundwasser und erschwere die Trinkwasserversorgung (Schulz 2025, 146).

Nachdem 2011 und 2013 Landeigentümer*innen noch eigene Dorfwachen organisierten oder die Zugänge zum Bergwerk Las Encinas blockierten, um Ternium zur Einhaltung der Absprachen zu bewegen, wurden Organisierungsstrukturen zur Verwaltung des kollektiven Landbesitzes in den folgenden Jahren durch Einschüchterungen und körperlicher Gewalt zerschlagen. Dabei sollen lokale Bürgermeister und Agrarbehörden immer wieder als Mittelsmänner zwischen organisierter Kriminalität und Ternium agiert haben (Schulz 2025, 140ff). Juristische Konsequenzen für die Verantwortlichen bleiben meist aus (ebd., 144).

Darüber hinaus steht das Unternehmen in der Kritik, Abbaumaßnahmen immer wieder ohne die notwendigen Konzessionen zu betreiben sowie die Rechte indigener Gemeinschaften zu missachten. So bekam eine indigene Gemeinschaft zwar juristisch Recht, dass Ternium keine informierte Zustimmung gemäß ILO-Konvention 169 eingeholt hatte (Desinformémonos 2023, o.p.). Die Gewalt gegen die lokale Bevölkerung nahm jedoch trotzdem weiter zu und mehrere hundert Menschen flohen aus der Region (Schulz 2025, 143f). Eine andere Klage gegen Ternium und ArcelorMittal aufgrund des Vorwurfs von Rechtsverletzungen und Umweltzerstörung soll aufgrund von Drohungen und Kartell-Gewalt zurück gezogen worden sein (OCCRP 2024, o.p.).

Während Ternium erklärt, nichts mit der Gewalt zu tun zu haben, prangert die lokale Bevölkerung an, das Konflikte durch unzulässige Einmischungen des Unternehmens ausgelöst und verschärft wurden (Fair Steal Coalition 2024, 46). In einer ausführlichen Analyse der Situation rund um die Mine wird geschlussfolgert, dass „Ternium nicht nur keine Maßnahmen zur Umsetzung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten unternommen, sondern diese mehrfach aktiv missachtet hat“ (Schulz 2025, 149). Das Unternehmen sei dadurch mitverantwortlich für Menschenrechtsverletzungen, Gewalt und ökologische Zerstörung vor Ort und „Komplize der lokalen Allianz aus staatlichen Akteuren und organisierter Kriminalität“ (ebd.).

Menschenrechtsverletzungen, u. a.:

- **Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit** (AEMR, Art.3)
- **Recht auf Wasser** (AEMR, Art. 25; ICESCR, Art. 11 und 12)
- **Recht auf Gesundheit** (AEMR, Art 25; ICESCR, Art. 12)
- **Partizipation und Recht auf Information** (AEMR, Art. 19; ILO 169)

4. Lösungsansätze: Beschwerdemechanismen und Initiativen

Eine Möglichkeit diesen Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzungen zu begegnen, können gut funktionierende Beschwerdesysteme sein.

Die im Jahr 2011 vom UN Menschenrechtsrat einstimmig gebilligten *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* (UNGP) betonen neben der staatlichen Verpflichtung zum Schutz und der unternehmerischen Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte auch die Notwendigkeit effektiver Abhilfe in Fällen von Menschenrechtsverletzungen (UNGP 2011, 27f.). Die UNGP 25-31 fordern für Opfer von Menschenrechtsverletzungen den Zugang zu effektiven staatlichen wie nicht-staatlichen, gerichtlichen wie außergerichtlichen Beschwerdemechanismen, die sich gegenseitig komplementär ergänzen sollen.

Niedrigschwellige außergerichtliche Beschwerdemechanismen können zugunsten eines effektiveren Menschenrechtsschutzes eine in mehrfacher Hinsicht komplementäre Funktion erfüllen. Sie können staatlich-gerichtliche Rechtsschutzmöglichkeiten ergänzen und einen eigenständigen Mehrwert bieten, da mit ihnen neben kompensatorischer Abhilfe auch präventive Maßnahmen erwirkt werden können. So können gut funktionierende Beschwerdemechanismen als „Frühwarnsysteme“ zur Nachjustierung der von den Unternehmen zu leistenden Risikoanalyse dienen (Gläßer et al 2021, 3f).

Die meisten Unternehmen haben inzwischen eigene Beschwerdemechanismen. Diese finden hier keine Erwähnung, was einerseits daran liegt, dass es den Umfang dieser Studie sprengen würde. Andererseits handelt es sich hierbei um Mechanismen, die i.d.R. ausschließlich auf die eigenen Werke angewendet werden und zudem für Außenstehende weder zugänglich noch einsehbar sind.

In der Folge sind bereits bestehende Beschwerdesysteme und Initiativen aufgeführt. Eingehend beleuchtet wird abschließend der *Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos* (MRDH), da er der jüngste Beschwerdemechanismus ist und explizit für Beschwerden aus der automobilen Wertschöpfungskette konzipiert wurde.

4.1 Sektorübergreifend

OECD Nationale Kontaktstelle Mexiko (NKS):
Die NKS wurde 1997 eingerichtet und ist der Generaldirektion für Auslandsinvestitionen des Wirtschaftsministeriums unterstellt. Gegenwärtig wird die NKS durch einen Teilzeitmitarbeiter*innen vertreten. Die NKS hat bisher sieben spezifische Fälle bearbeitet, wovon einer aus dem Bergbausektor war, ein weiterer aus der Metall verarbeitenden Industrie und mindestens einer aus der Autoindustrie (OECD 2025, o.p.).

Consejo Nacional para Prevenir La Discriminación (CONAPRED o.J., o.p.)**:**
CONAPRED wurde 2003 durch das Bundesgesetz zur Verhütung und Beseitigung von Diskriminierung und zur Förderung von Politiken und Maßnahmen geschaffen, um zur kulturellen und sozialen Entwicklung und zu Fortschritten bei der sozialen Eingliederung beizutragen und das Recht auf Gleichheit zu garantieren. CONAPRED ist zuständig für die Entgegennahme und Lösung von Beschwerden über diskriminierende Handlungen, die von Privatpersonen oder Bundesbehörden bei der Ausübung ihrer Funktionen begangen wurden. Angaben zur Anzahl bearbeiteter Fälle konnten nicht gefunden werden.

4.2 Bergbausektor

Im Bergbausektor gibt es noch keinen unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus, lässt man den MRDH mal außen vor. In Anlehnung an den MRDH gibt es nun erste Bestrebungen, einen ähnlichen Mechanismus für den Bergbausektor zu schaffen[4], bislang sind diese jedoch noch sehr unkonkret. Ansonsten gibt es mehrere nationale und regionale Initiativen, die darauf abzielen, Praktiken im Rohstoffsektor sowohl im Hinblick auf Nachhaltigkeit als auch auf *„good governance"* zu verbessern (OECD 2020, 15). Bspw. verwenden verschiedene Goldminen in Mexiko das Protokoll *Towards Sustainable Mining* (TSM 2025, o.p.), ein von der *Mining Association of Canada* entwickelter Standard, der das Engagement der Gemeinden, nachhaltige Umweltpraktiken und die Förderung der Arbeitssicherheit und Gesundheit der Beschäftigten und der Nachbargemeinden umfasst. Verschiedene Bergbauunternehmen in Mexiko sind darüber hinaus nach dem *Conflict-Free Gold Standard* (WGC 2025, o.p.) zertifiziert. Das *Natural Resource Governance Institute* (NRGI 2025, o.p.) leistet technische Hilfe bei der Verbesserung der Transparenz und der guten Regierungsführung im Kohlenwasserstoffsektor und beim transparenten Vertragsmanagement.

4.3 Elektronikindustrie

Ein Beispiel für einen Beschwerdemechanismus findet sich in der Elektronikindustrie. Um sich mit den Beschwerden der Arbeitnehmer in Mexiko auseinanderzusetzen, hat das Unternehmen HP eine Partnerschaft mit dem *Centre for Reflection and Action on Labour Rights* (CEREAL), einer lokalen NGO, aufgebaut (HRBDF o.J., o.p.). HP und CEREAL arbeiten zusammen, um die Beschwerden von Arbeiter*innen in ihren Zulieferbetrieben zu ermitteln und anzugehen. CEREAL vertritt die Arbeiter*innen gegenüber der Fabrikleitung und anderen, die am Beschwerdemechanismus beteiligt sind. Der von HP initiierte Beschwerdemechanismus innerhalb der Elektronikindustrie bringt bei der Bearbeitung der Beschwerde externe Unterstützung in den Prozess ein und geht damit über andere betriebsinterne Beschwerdemechanismen hinaus. Der Beschwerdeprozess besteht aus mehreren Stufen:

- CEREAL reicht eine Beschwerde im Namen eines Arbeitnehmenden bei der Fabrikleitung ein.
- CEREAL prüft die von beiden Parteien verfügbaren Informationen, so dass das Unternehmen die Möglichkeit hat, eine Untersuchung durchzuführen und dann direkt eine Lösung auszuhandeln.
- Schlägt dies fehl, können sie die Beschwerde bei der Kammer der Elektroindustrie CANIETI einreichen. Vertreter*innen von CANIETI vermitteln zwischen der Fabrik, CEREAL und den Arbeitnehmenden und setzen sich für eine Einigung im Einklang mit den Arbeitsrechtsnormen ein.
- Wenn es immer noch keine Lösung gibt, werden die Markenunternehmen, die von diesen Fabriken beziehen, benachrichtigt und arbeiten mit der Fabrik und CEREAL zusammen, um eine endgültige Einigung zu erzielen.
- Die Möglichkeit der Rechtsbeihilfe steht den Beschwerdeführenden während des gesamten Prozesses zur Verfügung.

4.4 *Rapid Response Labor Mechanism* unter dem *United-States-Mexico-Canada-Agreement*

Der *Rapid Response Labor Mechanism* (RRM) des USMCA ist ein Streitbeilegungsmechanismus zur Bekämpfung von Verstößen gegen Arbeitnehmer*innenrechte in Mexiko. Das USMCA ist ein Freihandelsabkommen, unter dessen Dach im Zuge der mexikanischen Arbeitsmarktreform von 2019 der RRM geschaffen wurde. Wie bereits im Kapitel 3.3.2 ausgeführt, hatte bis dahin die Präsenz der Gewerkschaften in der mexikanischen Automobilindustrie mit einem Organisationsgrad von fast 100 % in den in Mexiko ansässigen OEM nicht zu einer starken Verhandlungsposition der Gewerkschaften geführt, sondern eher zu einer Verhinderung von Arbeitskämpfen (FES 2025, 19). Durch die Einführung des RRM änderte sich dies erstmalig. Der

4 Der Autor nahm gemeinsam mit Bergbaunternehmen am von der GIZ Mexiko organisierten Workshop "From Extraction to Transformation: Strengthening Business and Human Rights in Mexico's Mining Sector" am 22.05.2025 in Mexiko-Stadt teil, wo u.a. ein unternehmensübergreifender Beschwerdemechanismus für den Bergbausektor diskutiert wurde.

mangelhaften gewerkschaftlichen Vertretung sowie der bis dahin weit verbreiteten Praxis der Simulation von Tarifverhandlungen (arbeitgeberfreundliche Tarifverträge) konnte nun begegnet werden (ebd.: 20).

Die Ergebnisse des RRM

Zwischen Mai 2021 und Juni 2025 wurden 37 Fälle von den Vereinigten Staaten und ein Fall von Kanada eingeleitet, von denen 27 erfolgreich gelöst wurden, was einer Lösungsquote von fast 71 % entspricht. Die meisten Fälle betrafen den Automobilsektor (61 %), wobei die Ergebnisse unter anderem Lohnerhöhungen, Bonuszahlungen, Wiedereinstellungen und die Anerkennung neuer Gewerkschaften umfassten. Darüber hinaus wurden Fälle aus dem Bergbau-, Luftfahrt-, Nahrungsmittel-, Elektronik- und Bekleidungssektor sowie von Call Centern behandelt (CSIS 2025, o.p.). Bei mindestens vier Fällen hat der RRM dazu geführt, dass neue Tarifverträge zu verbesserten Bedingungen abgeschlossen wurden. Weitere Fälle konnten zugunsten der Arbeitnehmer*innen gelöst werden, ohne dass es zu einem Verfahren vor dem RRM kam. Aber allein schon die Möglichkeit, diesen zu nutzen, hatte einen positiven Einfluss auf die Verhandlungen (FES 2025, 27f).

Bewertung und Empfehlungen

Beim RRM handelt es sich um ein Instrument mit zwar begrenzter Reichweite hinsichtlich der Anzahl der Fälle, sowie der behandelten Rechtsverletzungen, da er sich ausschließlich auf Gewerkschaftsrechte und Tarifverhandlungen auf Fabrikebene bezieht. Er hat in einigen Fällen allerdings schnelle Ergebnisse zugunsten der Arbeitnehmer*innen herbeigeführt und innerhalb recht kurzer Zeit zahlreiche Verstöße gegen Koalitionsfreiheit und Tarifautonomie wiedergutgemacht (ebd.: 29).

Was der RRM jedoch nicht abdeckt, sind Rechtsverstöße auf Fabrikebene, die über die genannten hinausgehen und bspw. Diskriminierungen betreffen. Ebenfalls nicht unter den RRM fallen Verstöße, die in der tieferen Wertschöpfungskette liegen, oder außerhalb einer Fabrik zu verorten sind, wenn bspw. angrenzende Gemeinden unter Umweltverschmutzung leiden.

Die Möglichkeit Mexikos, den RRM gegen Betriebe in den Vereinigten Staaten oder Kanada anzuwenden, bleibt jedoch durch Ausnahmeregelungen, die wesentlich höhere Anforderungen an die Beweisführung und das Verfahren stellen, stark eingeschränkt. Diese Asymmetrie hat zu der Kritik geführt, dass der RRM kein wirklich gegenseitiges Instrument zur Durchsetzung der Arbeitnehmer*innenrechte in der gesamten Region sei (CSIS 2025, 3).

Für den Automobilsektor lässt sich festhalten, dass sich bereits jetzt tausende mexikanische Arbeiter*innen Lohnerhöhungen, Prämien, Wiedereinstellung nach unrechtmäßiger Kündigung und staatlich geförderte Schulungen zu ihren Rechten gesichert haben. Der RRM ist für die mexikanischen Arbeiter*innen im Automobilsektor also ein wichtiges Instrument.

Bekanntmachung des MRDH an einer Bundesstraße bei Guadajara, Jalisco.

4.5 *Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos*

Im Rahmen des deutschen Branchendialog Automobilindustrie[5] haben Unternehmensvertreter*innen, Verbände, Gewerkschaften, zivilgesellschaftliche Organisationen, nationale Menschenrechtsinstitute und anderen Initiativen einen unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus für die Automobilindustrie in Mexiko entwickelt. Der Prozess wurde durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) initiiert und begleitet.

5 Der Branchendialog Automobilindustrie ist ein Multi-Stakeholder-Forum, das vom BMAS im Jahr 2020 ins Leben gerufen wurde. Er setzt sich zusammen aus relevanten Akteuren der Automobilindustrie und der Zivilgesellschaft mit Expertise zu menschenrechtlichen Risiken in den automobilen Liefer- und Wertschöpfungsketten. Seit Juli 2025 führen die Mitglieder den Branchendialog unter dem Dach des UN Global Compact Netzwerk Deutschland fort.

Im Jahr 2024 wurde der MRDH aus dem Branchendialog ausgegliedert und existiert seitdem als eigenständige Initiative. Am 07. Mai 2024 fand der offizielle Launch des Mechanismus in Mexiko statt.

Hauptziel des MRDH ist es, Menschenrechtsrisiken in der mexikanischen Automobilzulieferkette zu identifizieren und zu mindern. In Ergänzung zu unternehmenseigenen Beschwerdemechanismen bietet der MRDH dafür eine gemeinsame und einheitliche Beschwerdeplattform für die gesamte Wertschöpfungskette der Mitgliedsunternehmen. Dadurch soll der Zugang zu Abhilfemaßnahmen verbessert und systemische Risiken identifiziert werden können. Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, haben sich die verschiedenen Akteursgruppen, bestehend aus mexikanischer und deutscher Zivilgesellschaft, Gewerkschaften, nationalen Menschenrechtsinstituten sowie der deutschen und mexikanischen Regierung und Unternehmen zusammengeschlossen. Gemeinsam und gleichberechtigt steuern sie den MRDH im sogenannten *Multi-Stakeholder Board* (MSB). Dieser Multi-Stakeholder-Ansatz soll sicherstellen, dass der MRDH zugänglich, ausgewogen, transparent und vertrauenswürdig ist. Unternehmensmitglieder sind BMW, Mercedes-Benz und ZF Friedrichshafen.

Arbeitsweise

Wenn eine Beschwerde eingereicht und für zulässig befunden wurde, führt ein Expert*innengremium eine erste Untersuchung der Beschwerde durch. Das Ergebnis der ersten Untersuchung kann bereits eine Lösung des Problems (im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den beteiligten Parteien) sein.

Für die erste Untersuchung holt das Expert*innengremium so viele Informationen wie möglich von den Beschwerdeführenden und dem betroffenen Unternehmen ein. Das Unternehmen muss auf die Vorwürfe reagieren. In dieser maximal 30 Tage dauernden Phase sollen Probleme identifiziert werden, die mit geeigneten Abhilfemaßnahmen leicht gelöst werden können, und solche, die möglicherweise eine Mediation bzw. eine Schlichtung erfordern.

Bei schwerwiegenden Vorwürfen (wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, lebensbedrohliche Arbeitsbedingungen) kann das Expert*innengremium beschließen, kurzfristig eine externe Untersuchung durchzuführen. Bei Beschwerden, die auf eine unmittelbare ernsthafte Gefahr für die Beschwerdeführenden hindeuten, wird die erste Untersuchung so schnell wie möglich abgeschlossen und die erforderlichen nächsten Schritte eingeleitet.

ContiTech SLP ist ein Tochterunternehmen des deutschen Continental-Konzerns und produziert in Mexiko hauptsächlich Schlauchleitungen und andere Gummi- und Kunststoffprodukte für die Automobilindustrie.

Abschließend wird ein Präventions- und Abhilfemaßnahmenplan erstellt. Alternativ dazu, bspw. wenn es keine schnelle absehbare Einigung auf Abhilfemaßnahmen gibt, kann ein Schlichtungs- bzw. Mediationsverfahren oder eine *Compliance*-Prüfung eingeleitet werden.

Der MRDH bietet mit dieser Art der Fallbearbeitung den Beschwerdeführenden verschiedene Vorteile gegenüber unternehmenseigenen Beschwerdemechanismen. So kann ein Grund sich an den MRDH zu wenden fehlendes Vertrauen in andere Kanäle sein. Auch sind unternehmenseigene Beschwerdemechanismen i.d.R. nur den Mitarbeiter*innen und nicht weiteren potenziell Betroffenen entlang der Wertschöpfungskette bekannt. Zudem kann der MRDH als nächste Instanz dienen, wenn das Beschwerdeverfahren auf Unternehmensebene aus Sicht der Betroffenen nicht wirksam war. In diesem Fall sollte auch der unternehmenseigene Beschwerdemechanismus Teil der Untersuchung und gegebenenfalls des Präventions- und Abhilfemaßnahmenplans sein.

Die Ergebnisse des MRDH

Insgesamt (Stand Dezember 2025) wurden 126 Beschwerden auf der Online-Beschwerdeplattform eingereicht, wovon die meisten (76) allerdings fehlerhaft bzw. Testfälle sind. 33 Beschwerden wurden nicht zugelassen, entweder, weil Beschwerdeführende nicht genügend Informationen hinterlegten, für Nachfragen nicht erreichbar waren, oder weil die eingereich-

ten Beschwerden nicht unter die Zuständigkeit des MRDH fallen, bspw. weil keine Mitgliedsunternehmen involviert sind. 17 Beschwerden wurden als zulässig erklärt. Davon wurden elf Beschwerden zu vier Fällen mit Falluntersuchung zusammengefasst. Bei dem einen Fall handelt es sich um Beschwerden bezüglich Umwelt- und Wasserverschmutzung, bei dem anderen um Beschwerden bezüglich der Verletzung von Gewerkschaftsrechten. Diese Fälle sowie ein weiterer Fall, bei dem es um Sozialleistungen geht, sind zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Studie noch nicht abschließend bearbeitet. Bislang sind sieben Fallbearbeitungen abgeschlossen und die Fälle gelten als gelöst. Bei sechs von diesen Fällen handelt es sich um „kleine Fälle", die bspw. unrechtmäßige Kündigung oder ungleiche Entlohnung zum Thema hatten. Diese Fälle konnten schnell und unkompliziert gelöst werden, ohne dass sie von dem eigentlich im Rahmen des Mechanismus vorgesehenen Expert*innengremium bearbeitet werden mussten. Bislang ist nur ein Fall von einem Expert*innengremium bearbeitet und abschließend gelöst worden. Dieser Fall bezieht sich auf Konflikte in einem Werk des Unternehmens ContiTech zwischen Werksleitung und Belegschaft im Zuge der Neugründung einer Gewerkschaft (El Economista 2025, o.p.). Von den insgesamt 17 zugelassenen Beschwerden konnten also sieben abgeschlossen werden und zehn werden in drei Fällen weiter vom MRDH verfolgt.

Bewertung und Empfehlungen

In der Folge werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Pilotphase, welche mit dem Launch am 07.05.2024 begann und voraussichtlich zum 31.12.2025 endet, zusammengefasst. Diese stützen sich in erster Linie auf die Ergebnisse eines Mexikoaufenthalts des Autors Ende Mai 2025, die währenddessen und im Nachgang geführten Gespräche mit einzelnen Vertreter*innen verschiedener Stakeholdergruppen, sowie eine im Dezember 2025 noch unveröffentlichte Evaluierung des MRDH (Gläßer/Standow 2025). Die Empfehlungen gliedern sich nach folgenden Bereichen:

1) Bekanntmachung
2) Zugänglichkeit
3) Fallbearbeitung
4) Stakeholderengagement und Verantwortung
5) Mechanismus als gemeinsame Lernreise

1) Bekanntmachung
Der MRDH ist in Mexiko v.a. im Bundesstaat Jalisco bekannt gemacht worden, was damit zusammenhängt, dass die Koordination bei der NGO CEREAL liegt, die in erster Linie in dieser Region tätig ist. Die eigenen Werke der teilnehmenden Unternehmen wurden mittels Anschreiben informiert, die Belegschaft jedoch nicht. Trainings sind von Unternehmensseite nicht durchgeführt worden. Zulieferbetriebe sind von den Mitgliedsunternehmen ebenfalls über den Mechanismus informiert worden, aber auch hier gab es keine Trainings oder andere weiterführenden Bekanntmachungen. Bei zukünftigen Projekten müssten Unternehmen ihre Bekanntmachungsaktivitäten intensivieren, was nach Informationen des Autors beim MRDH nicht geschehen ist. Darüber hinaus sollten auch in weiteren Regionen mit industriellen Ballungszentren, wie in Nordmexiko und in der Region Bajío, lokale zivilgesellschaftliche Organisationen in die Bekanntmachung des MRDH einbezogen werden.

2) Zugänglichkeit
Wenn der MRDH bekannt ist, ist er über eine Online-Plattform grundsätzlich gut zugänglich. Allerdings erweist sich diese Plattform nicht immer als nutzerfreundlich. Insbesondere die Tatsache, dass Beschwerdeführende lediglich anonyme Rückmeldungen erhalten und die Koordination (CEREAL) keinen direkten Kontakt zu ihnen aufnehmen kann, hat vermutlich dazu beigetragen, dass die Zahl der nicht zugelassenen Fälle (33) so hoch ist. Vorgeschlagene Änderungen an der Online-Plattform wurden nicht zeitnah umgesetzt, die Koordination, die die Fälle bearbeitet, benötigt jedoch Zugriff auf Kontaktdaten der Beschwerdeführenden bzw. ihrer Vertretungen.

3) Fallbearbeitung
Die Bearbeitungszeiten der ersten Fälle sind sehr lang. Eine noch engere Zusammenarbeit mit Beschwerdeführenden wäre wichtig, um konkrete Abhilfemaßnahmen zu entwickeln.

Die Rolle und Aufgaben der Expert*innen, die mit der Fallbearbeitung betraut sind, müsste klarer definiert werden. Zudem müsste sichergestellt werden, dass in der Praxis ausreichend Tagessätze für die Untersuchungsphase veranschlagt werden, abhängig von der Komplexität des jeweiligen Falls. Zudem müssten klare Erwartungen an die Untersuchungsphase für alle Beteiligten – insbesondere für die Unternehmen – festgelegt werden, um zu definieren, wie sie die Expert*innen bei der Fallbearbeitung bestmöglich unterstützen können bzw. müssen. Auch müsste präziser geregelt werden, wie mit Fällen umzugehen ist, die nicht bearbeitet werden können. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die Rolle und Aufgaben der Mediator*innen bzw. der Schlichter*innen in der Mediations- bzw. Schlichtungsphase klar zu definieren sowie festzulegen, wer als Mediator*in oder Schlichter*in tätig werden kann.

Grundsätzlich mangelt es dem MRDH noch an positiven und motivierenden Erfolgsbeispielen, was u.a. mit der kurzen Dauer der Pilotphase zu erklären ist.

4) Stakeholderengagement und Verantwortung
Sollte es ein Folgeprojekt oder ähnliche Vorhaben ge-

ben, müssten lokale Akteursgruppen stärker eingebunden werden. Nur mit einer starken Einbindung von lokalen Akteuren, wie mexikanischen Unternehmensvertreter*innen, Gewerkschaften und NGOs, kann der Mechanismus vor Ort effektiv umgesetzt werden. V.a. die Einbindung der tieferen Wertschöpfungskette stellt sich als schwierig dar. Unternehmen sind hier in der Verantwortung, den Mechanismus nicht nur bei ihren direkten Zulieferern, sondern entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette bekannt zu machen.

Auf Dauer reicht es nicht, dass sich nur drei Unternehmen engagieren. Daher müssten strategische Outreach-Formate sowohl für mexikanische als auch für deutsche Unternehmen entwickelt werden um mehr Mitglieder zu gewinnen.

Zudem müssten klare Entscheidungsprozesse und Zuständigkeiten für bestimmte Aspekte des Mechanismus vereinbart werden. So hätte bspw. festgelegt werden können, wer bei Veranstaltungen auftritt um den MRDH zu präsentieren und wer und auf welche Weise Zulieferer kontaktiert – eine gute Aufgabe für die mexikanische Koordinierungseinheit.

5) Mechanismus als gemeinsame Lernreise

Die Erkenntnisse aus der Pilotphase sowie aus der Konzeptionsphase sollten (über diese kurze Zusammenfassung hinaus) zusammengetragen und veröffentlicht werden, damit diese mit anderen Interessengruppen, bspw. aus anderen Branchen und anderen Beschwerdemechanismen, geteilt werden können.

Besonders wichtige Erkenntnisse sind, dass es erstens sehr zeitintensiv ist, einen solchen Mechanismus zu konzipieren und anschließend umzusetzen. Dazu muss er ausreichend finanziert sein und es bedarf einer ausreichend langen Pilotphase um Wirkungen messen und belastbare Aussagen treffen zu können. Zweitens ist es notwendig, von Anfang an eine qualitative Wirkungsmessung zu implementieren, die über das Zählen von eingegangenen und bearbeiteten Fällen hinausgeht und stattdessen eng die Wirkung bei den Betroffenen in den Fokus nimmt. Drittens braucht es lokale Organisationen, die von Anfang an eng in die Umsetzung eingebunden sind um die lokale Bekanntmachung, die Akzeptanz und nicht zuletzt das Vertrauen in den Mechanismus zu gewährleisten. Diese können als erste Ansprechpartner für Betroffene fungieren.

Und letztlich sollten Erkenntnisse in regelmäßigen Abständen ggf. mit externer Unterstützung im Zuge einer kontinuierlichen Evaluierung überprüft werden und Informationen zu Fällen sollten in Absprache mit den Beschwerdeführenden veröffentlicht werden.

5. Fazit

Die vorliegende Studie beleuchtet den tiefgreifenden Widerspruch zwischen der herausragenden Stellung Mexikos als globaler Automobil-Produktionsstandort und der anhaltend prekären Menschenrechtslage, die die gesamte Wertschöpfungskette durchzieht. Während die wirtschaftliche Attraktivität Mexikos für deutsche und europäische Investor*innen weiterhin ungebrochen ist, wie die hohe Präsenz deutscher Unternehmen belegt, wird deutlich, dass diese Unternehmen einer besonderen Verantwortung gegenüberstehen. Die Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist jedoch mit erheblichen Hürden konfrontiert, die sowohl durch externe geopolitische und wirtschaftliche Dynamiken als auch durch interne strukturelle Herausforderungen bedingt sind.

Als eine konkrete Maßnahme im Bereich menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht stellt der MRDH in diesem komplexen Umfeld einen bemerkenswerten Versuch dar, einen effektiven Lösungsansatz zur Verbesserung der Menschenrechtslage zu etablieren. Als unternehmensübergreifender Beschwerdemechanismus, der zivilgesellschaftliche Akteure aus Mexiko und Deutschland aktiv einbezieht, zeigt er das Potenzial für eine kollaborative Lösungsfindung. Die Pilotphase seit Mai 2024 ist zwar ein erster wichtiger Schritt, um die Wirksamkeit eines solchen Instrumentes als *Due-Diligence*-Maßnahme zu testen und zu bewerten. Letztlich bräuchte es jedoch wesentlich mehr Zeit um die Wirksamkeit tatsächlich messen und abschließend bewerten zu können. Die Ergebnisse dieser Studie unterstreichen, dass die zivilgesellschaftliche Perspektive bei der Umsetzung von Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten wie dem MRDH von entscheidender Bedeutung ist, um die reale Relevanz und den Nutzen für die Betroffenen zu beurteilen und die Übertragbarkeit auf andere Kontexte zu prüfen. Allerdings wird die Einführung und Implementierung solcher Instrumente durch ein sich rasant veränderndes regulatorisches Umfeld erschwert. So gefährdet die zögerliche Haltung Deutschlands und der EU bei der Durchsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten die Rechtssicherheit und schwächt den Schutz der Betroffenen. Die Abschwächung des EU-Lieferkettengesetzes (CSDDD) durch den Omnibus-1-Prozess sowie die geplante Anpassung des deutschen Lieferkettengesetzes senden politisch falsche Signale an die Akteure vor Ort. Diese regulatorische Instabilität, kombiniert mit den internen Herausforderungen in

Mexiko – dem Fehlen eines Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte, der unternehmerischen Praxis handelspolitischen Strategien gegenüber Menschenrechten den Vorrang einzuräumen und der schwierigen Situation der Gewerkschaften – wirkt sich hemmend auf die Bemühungen zur Stärkung der Sorgfaltspflichten aus.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der MRDH als Modell für unternehmensübergreifende menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in einem schwierigen Umfeld entstand. Es zeigt sich, dass seine Wirksamkeit von vielen Faktoren abhängt: von der konsequenten Umsetzung durch die beteiligten Unternehmen, der aktiven Einbindung der Zivilgesellschaft und nicht zuletzt von einer klaren und stabilen regulatorischen Rahmung auf internationaler Ebene. Die Zukunft der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Automobilindustrie Mexikos wird daher maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, die positiven Impulse von Initiativen wie dem MRDH zu stärken und den vielfältigen Hürden, die sich auf globaler und lokaler Ebene auftun, entgegenzuwirken. Die Einhaltung menschenrechtlicher Standards in der Automobilindustrie bleibt eine komplexe Aufgabe, die fortlaufendes Engagement und konzertierte Aktionen aller relevanten Akteure erfordert.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AEMR	Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
AHK	Außenhandelskammer
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BGR	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMW	Bayerische Motorenwerke AG
CF Moto	*Zhejiang Chunfeng Power Co.*, Ltd.
CANIETI	*Cámara Nacional de la Industria Electrónica de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información* – Industrie- und Handelskammer der Elektroindustrie
CNDH	*Comisión Nacional de los Derechos Humanos* – mex. Menschenrechtsinstitut
CONAPRED	*Consejo Nacional para Prevenir La Discriminación* – Nationaler Rat zur Verhinderung von Diskriminierung
CSDDD	*Corporate Sustainability Due Diligence Directive* – EU-Lieferkettenrichtlinie
EU	Europäische Union
ESG	*Environmental, Social and Corporate Governance* – Umwelt, Soziales und Unternehmensführung
FCA	*Fiat Chrysler Automobiles*
FES	Friedrich-Ebert-Stiftung
FPIC	*Free Prior Informed Consent* – vorherige und informierte Einwilligung (ILO 169)
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GM	*General Motors Company*
HRD	*Human Rights Defender* – Menschenrechtsverteidiger*in
ICCPR	*International Covenant on Civil and Political Rights* – Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte
ICESCR	*International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights* – Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte
ILO	*International Labour Organisation* – Internationale Arbeitsorganisation
LkSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
MRDH	*Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos* – Unternehmensübergreifender Beschwerdemechanismus
MWC	*Minimal Wage Commission* – Mindestlohnkommission
NAP	Nationaler Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte
NGO	*Non Governmental Organisation* – Nicht-Regierungsorganisation
NKS	Nationale Kontaktstelle
OECD	*Organisation for Economic Co-operation and Development* – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OEM	*Original Equipment Manufacturer* – Fahrzeug herstellendes Unternehmen
OCMAL	*Observatorio de Conflictos Mineros de América Latina*
PEMEX	*Petróleos Mexicanos*
RRM	*Rapid Response Labor Mechanism* – Beschwerdemechanismus
USMCA	*United States Mexico Canada Agreement* – Handelsabkommen zwischen USA, Mexiko und Kanada
UNGP	*UN Guiding Principles on Busines and Human Rights* – UN-Leitprinzipien Wirtschaft und Menschenrechte
VDA	Verband der deutschen Automobilindustrie
VW	Volkswagen AG
ZF	Zahnradfabrik Friedrichshafen AG

QUELLEN

Das Quellenverzeichnis ist hier https://tinyurl.com/258cnuuh oder unter diesem QR-Code abrufbar:

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie beleuchtet den tiefgreifenden Widerspruch zwischen der herausragenden Stellung Mexikos als globaler Automobil-Produktionsstandort und der anhaltend prekären Menschenrechtslage, die die gesamte Wertschöpfungskette durchzieht. Während die wirtschaftliche Attraktivität Mexikos für deutsche und europäische Investor*innen weiterhin ungebrochen ist, wie die hohe Präsenz deutscher Unternehmen belegt, wird deutlich, dass diese Unternehmen einer besonderen Verantwortung gegenüberstehen. Die Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist jedoch mit erheblichen Hürden konfrontiert, die sowohl durch externe geopolitische und wirtschaftliche Dynamiken als auch durch interne strukturelle Herausforderungen bedingt sind. Als eine konkrete Maßnahme im Bereich menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht stellen unternehmensübergreifende Beschwerdemechanismen wie der MRDH in diesem komplexen Umfeld einen bemerkenswerten Versuch dar, einen effektiven Lösungsansatz zur Verbesserung der Menschenrechtslage zu etablieren. Die Wirksamkeit solcher Mechanismen hängt von vielen Faktoren ab - von der konsequenten Umsetzung durch die beteiligten Unternehmen, der aktiven Einbindung der Zivilgesellschaft und nicht zuletzt von einer klaren und stabilen regulatorischen Rahmung auf internationaler Ebene. Die Zukunft menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in der deutschen Automobilindustrie in Mexiko wird daher maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, die positiven Impulse von Initiativen wie dem MRDH zu stärken und den vielfältigen Hürden, die sich auf globaler und lokaler Ebene auftun, entgegenzuwirken.

IMPRESSUM

WEED
World Economy · Ecology · Development
Weltwirtschaft · Ökologie · Entwicklung

Herausgeber:
WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V.
Am Sudhaus 2, 12053 Berlin
kontakt@weed-online.org
www.weed-online.org

Autor: Anton Pieper
Mitarbeit & Redaktion: Mira Weinberger, Lotte Jäger, Marith Beisker
Layout & Grafiken: Marco Fischer – grafischer.com
Titelbild & Fotos S.4, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 23 & 24: Anton Pieper
Druck: dieUmweltDruckerei GmbH, Dezember 2025

Diese Publikation wurde auf 100 % Recycling-Papier gedruckt, ausgezeichnet mit dem Umweltsiegel Blauer Engel.

Gefördert durch
ENGAGEMENT GLOBAL
Service für Entwicklungsinitiativen

mit Mitteln des
Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Mit freundlicher Unterstützung der Landesstelle für Entwicklungszusammenarbeit (LEZ) des Landes Berlin
BERLIN
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
Landesstelle für Entwicklungszusammenarbeit

WEED e.V. erhält eine Strukturförderung durch:
Brot für die Welt

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