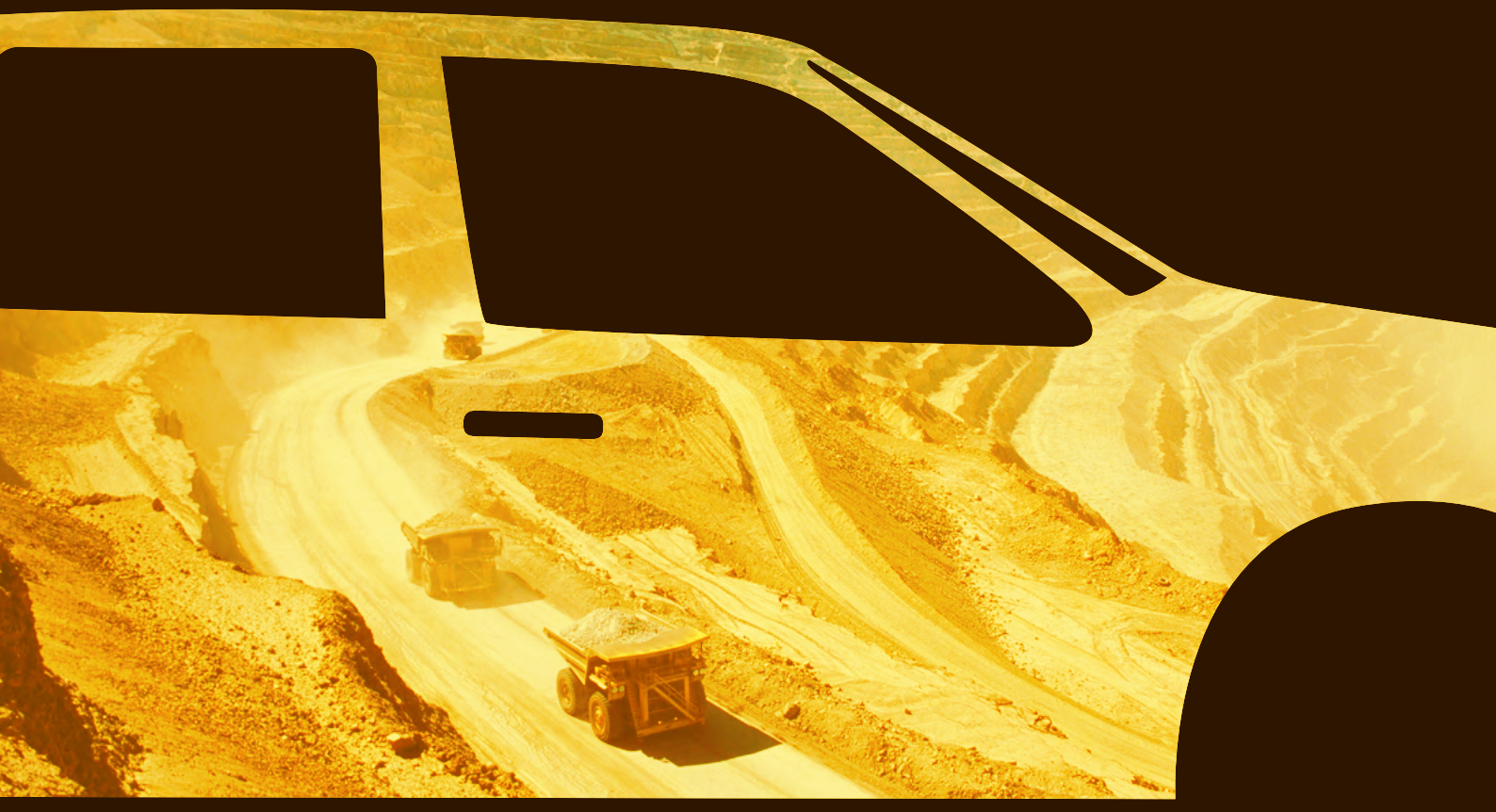
PERFORMANCE-CHECK AUTOMOBILINDUSTRIE: VERANTWORTUNGSVOLLER ROHSTOFFBEZUG?

Eine Analyse von Industrieinitiativen und Nachhaltigkeitsberichten



PowerShift

INKOTA netzwerk

IMPRESSUM

Performance-Check Automobilindustrie: Verantwortungsvoller Rohstoffbezug? Eine Analyse von Industrieinitiativen und Nachhaltigkeitsberichten

Herausgebende Organisationen
INKOTA-netzwerk e. V.
Chrysanthemenstr. 1–3, 10407 Berlin
Tel.: +49 30 42 08 202 – 0
E-Mail: inkota@inkota.de
www.inkota.de

PowerShift – Verein für eine ökologisch-solidarische Energie- und Weltwirtschaft e. V.
Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
Tel.: +49 30 42 80 54 79
E-Mail: Michael.Reckordt@power-shift.de
www.power-shift.de

Autorin: Merle Groneweg
Redaktion: Merle Groneweg, Michael Reckordt, Lara Louisa Siever, Constantin Bittner, Nico Beckert, Beate Schurath
Design: Melanie Schöllhammer / ZCKR Netzwerk
Bildredaktion: Emma Jacoby, Constantin Bittner, Lara Louisa Siever
Infografiken: Melanie Schöllhammer

© INKOTA-netzwerk e. V. , PowerShift e. V.
November 2020
ISBN: 978-3-9818609-2-4

Gefördert durch Brot für die Welt aus Mitteln des Kirchlichen Entwicklungsdienstes, der Landesstelle für Entwicklungszusammenarbeit des Landes Berlin sowie durch Engagement Global im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ).

Brot für die Welt

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

be Berlin
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

Für den Inhalt dieser Publikation sind allein INKOTA-netzwerk e. V. und PowerShift e. V. verantwortlich; die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt der Zuwendungsgeber wieder.

INHALT

DIE AUTOINDUSTRIE ALS RISIKOBRANCHE FÜR MENSCHENRECHTE UND UMWELT 4

Der regulatorische Kontext: Vom Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte zum Lieferkettengesetz 7

FÜR ORIENTIERUNG IM ZERTIFIZIERUNGSLABYRINTH 10

Die Aluminium Stewardship Initiative: Nachhaltiges Aluminium für Audi, BMW und Daimler? 12

Copper Mark: Mehr Schein als Sein bei nachhaltigem Kupfer 14

IRMA: Klassenbester Standard 15

Responsible Minerals Initiative – Ein eng gefasstes Verantwortungsbewusstsein 16

ResponsibleSteel Initiative – Nachhaltigkeit bei der Stahlproduktion, aber nicht beim Eisenerzbezug 17

Geteilte Mängel – kein Vetorecht, unzulängliche Transparenz 18

MEHR NACHHALTIGKEIT DURCH DIE INDUSTRIE? ZWEI INITIATIVEN IM BLICK 20

Global Battery Alliance 20

Drive Sustainability 22

DIE NACHHALTIGKEITSBERICHTE DER AUTOINDUSTRIE: MEHR SCHATTEN ALS LICHT 25

Menschenrechte im Rohstoffsektor: Auf Worte müssen Taten folgen 27

- Aluminium und Stahl: Massenhafter Verbrauch für Autos, minimale Erwähnung in der Berichterstattung 27
- Verantwortungsvoller Bezug von Konfliktmineralien: Deutsche Autokonzerne hinken US-amerikanischen Elektronikunternehmen hinterher 28
- Kobalt und Lithium – mehr oder weniger im Fokus? 29

Beschwerdemechanismen – bisher kaum umfassend eingerichtet 32

FAZIT: PROBLEMBEWUSSTSEIN VORHANDEN, UMSETZUNG MANGELHAFT 34

Für ein Lieferkettengesetz mit umfassender menschenrechtlicher Verantwortung und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten 37

Für eine Rohstoff- und Mobilitätswende 38

Literaturverzeichnis 39

Abkürzungsverzeichnis 42

Eine schwermetallhaltige Schlammlawine im brasilianischen Brumadinho (2019), ausgelöst durch den Dammbruch einer Eisenerzmine, führte zum Tod von 272 Menschen und zur Zerstörung der Umwelt.

Foto: Vinicius Mendonça/Ibama – Brumadinho, Minas Gerais (Wikimedia)

DIE AUTOINDUSTRIE ALS RISIKOBRANCHE FÜR MENSCHENRECHTE UND UMWELT

Die Automobilindustrie ist eine menschenrechtlich relevante Risikobranche.[1] Sie profitiert von weit verzweigten Produktionsnetzwerken, die die Auslagerung von zahlreichen Bestandteilen der Produktion ermöglichen. Damit einher geht der viel beschriebene „Wettlauf nach unten“: Die Produktion ist häufig dort am günstigsten, wo die menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Standards am niedrigsten sind. Die in diesem Zusammenhang entstehenden Risiken sind seit langem bekannt. Sie treten insbesondere in den ersten Stufen der Wertschöpfung auf, das heißt, bei dem Abbau von Rohstoffen.

Allein der menschenrechtlichen Beschwerdedatenbank des *Business and Human Rights Resource Centre* (BHRRC) wurden insgesamt 600 Beschwerden für den Sektor „Bergbau und Mineralien“ gemeldet, zu denen Menschenrechtsverletzungen in den Bereichen Konflikte und Sicherheit, Landnutzung und Eigentumsrechte sowie Umweltschutz und Gesundheit zählen. Doch erst in Verbindung mit der Mobilitäts- und Antriebswende hat die entsprechende Relevanz von verantwortungsvollem Rohstoffbezug durch Autokonzerne mehr Aufmerksamkeit erfahren. Denn die mit der Elektromobilität massiv steigende Nachfrage nach Metallen wie Lithium und Kobalt, aber auch Graphit und

1 BMAS (2020), S. 38

Idealisierte Wertschöpfungskette von der Mine bis zum Auto

(Eigene Darstellung)

Icons: Noun Project/Kiran Shastry (Lore), krishna (Trolley), BomSymbols (Eimer), Berkah Icon (Kabelrolle), i cons (Autos)

Nickel, hat die menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Probleme beim Abbau dieser Rohstoffe in den Fokus gerückt. Doch nicht nur für die Akkus von E-Autos, sondern auch für Karosserie, Gehäuse, Motor und Bordelektronik eines jeden Autos – also auch jenen mit Verbrennungsmotor – werden zahlreiche metallische Rohstoffe verarbeitet. Zwischen 50 und 60 Prozent eines Autos bestehen aus Stahl und Aluminium, die vor allem für die Karosserie benötigt werden. Diese beiden Metalle machen, vom Volumen her betrachtet, den mit Abstand größten Anteil des Rohstoffbezugs der Automobilindustrie aus.[2] Der Abbau der für diese Metalle notwendigen Erze wird in den Ländern, aus denen Deutschland am meisten importiert – Eisenerz aus Brasilien, Bauxit aus Guinea und Kupfer aus Brasilien, Chile und Peru – unter anderem mit Gewalt gegen indigene Gemeinschaften, Landraub, prekären Arbeitsbedingungen sowie der Verschmutzung von Luft, Gewässern und Böden in Verbindung gebracht. Zu den Risiken gehören aber auch berstende Rückhaltebecken, wie im brasilianischen Brumadinho 2019 geschehen, Gewalt gegen streikende Arbeitnehmer*innen, wie bei der Ermordung von 34 Bergarbeitern im südafrikanischen Marikana 2012, und repressives Vorgehen gegenüber Kritiker*innen von Abbauprojekten, von denen mindestens 50 im Jahr 2019 ermordet wurden. Ziel der vorliegenden Publikation ist jedoch nicht, erneut auf die menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Risiken im Bergbau sowie ihre Verbindungen zu Autokonzernen zu verweisen. Dies wurde bereits ausführlich dokumentiert.[3]

Vielmehr soll überprüft werden, inwiefern die großen deutschen Autokonzerne – BMW, Daimler und VW (einschließlich der Konzerntöchter Audi und Porsche) – ihrer Verantwortung gerecht werden.[4] Die Konzerne haben begonnen, sich mit den genannten Herausforderungen auseinanderzusetzen. In unterschiedlichem Umfang stellen sie sich ihrer unternehmerischen Sorgfaltspflicht, versuchen ihre Wertschöpfungsketten nachzuvollziehen und zu einer Minimierung der identifizierten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken beizutragen. Über diese Aktivitäten berichten sie in ihren Nachhaltigkeitsberichten. Darin verweisen sie auch auf Mitgliedschaften in Initiativen, die ihrerseits Nachhaltigkeitsanforderungen erarbeiten. Dazu gehören die europäische Autobrancheninitiative *Drive Sustainability* sowie die *Global Battery Alliance*, die sich mit Batterieproduktion beschäftigt. Zu den Initiativen im Rohstoffsektor gehören die *Aluminium Stewardship Initiative* (ASI), *Copper Mark*, die *Initiative for Responsible Mining Assurance* (IRMA), die *Responsible Minerals Initiative* (RMI) und die *ResponsibleSteel Initiative* (RSI).

2 So gehen 26 Prozent des in Deutschland verarbeiteten Stahls in die Automobilproduktion. Hinzu kommen 10 Prozent des in Deutschland verarbeiteten Kupfers (BGR 2019).

3 Die deutsche Zivilgesellschaft warnt seit vielen Jahren vor den negativen Effekten des Rohstoffverbrauchs durch die deutsche Autoindustrie. Brot für die Welt und MISEREOR (2012 und 2013) zeigten dies anhand von Aluminium, Kupfer und Stahl in deutschen Autos; Amnesty International (2016) am Beispiel von Kinderarbeit im Kobalt-Sektor; PowerShift (2016 bis 2019) verwies auf die generellen Gefahren des Rohstoffabbaus sowie auf die spezifischen Risiken beim Nickel- und Bauxitabbau (Aluminium); Brot für die Welt auf die Auswirkungen des Lithium-Abbaus (2018) und INKOTA zeigte mit dem Ökumenischen Netzwerk Zentralafrika (2018) auf, welche Problematiken der Kobaltabbau in der DR Kongo birgt.

4 INKOTA befragte mehrere Autokonzerne 2018 zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfalt und Transparenz über die gesamte Wertschöpfungskette. Die Befragung zeigte, dass eine systematische Analyse, die Durchführung entsprechender Maßnahmen und transparente Berichterstattung darüber bisher ausbleiben.

Initiative	Teilnehmende Unternehmen
Aluminium Stewardship Initiative	Audi, BMW, Daimler
Copper Mark	Ford
Drive Sustainability	BMW, Daimler, Ford, VW
Global Battery Alliance	Audi, BMW, VW
Initiative for Responsible Mining Assurance	BMW
Responsible Minerals Initiative	Audi, BMW, Daimler, Ford, Opel (Groupe PSA)
ResponsibleSteel Initiative	BMW, Daimler

Die Tabelle wurde anhand einer Auswertung der Nachhaltigkeitsberichte folgender, in Deutschland produzierender Autokonzerne erstellt: Audi, BMW, Daimler, Ford, Opel/Groupe PSA und Porsche. Berücksichtigt wurden lediglich Initiativen, die Bestandteil der Analyse dieser Publikation sind. Mehrere der Autokonzerne engagieren sich in weiteren Initiativen wie beispielsweise der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) oder der Responsible Mica Initiative, deren Einbeziehung jedoch den Umfang dieses Berichts überschreiten würden.

Die vorliegende Publikation wirft einen Blick auf die von den Autokonzernen in ihren Nachhaltigkeitsberichten genannten Initiativen im Rohstoffsektor sowie die beiden Brancheninitiativen. Sie skizziert die Entstehungsgeschichte sowie Anforderungen dieser Initiativen und beleuchtet einige Stärken und Schwächen. Im zweiten Schritt werden die Nachhaltigkeitsberichte der drei größten deutschen Autokonzerne – BMW, Daimler und VW – in Bezug auf ihre Angaben zur menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfalt in Hinblick auf verantwortungsvollen Rohstoffbezug analysiert. Diese zweiteilige Analyse und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen sind ein Beitrag zu den Debatten rund um ein Lieferkettengesetz sowie übergeordneten Fragen zur Regulierung des verantwortungsbewussten Rohstoffbezugs (siehe Kasten sowie Fazit). So wird diskutiert, ob bestimmte (Branchen-)Standards staatlich anerkannt werden und als sogenannter „Safe Harbor“ (dt.: sicherer Hafen) gelten könnten. Die Teilnahme an und Implementierung von (Branchen-)Standards könnte gegebenenfalls zur zivilrechtlichen Haftungsfreistellung bei Verstößen gegen die unternehmerische Sorgfaltspflicht führen (das heißt, die Haftung würde auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden).

Trotz wachsenden Bewusstseins über die Notwendigkeit von verantwortungsvollem Rohstoffbezug und -produktion weisen die Nachhaltigkeitsberichte der Konzerne viele Lücken auf. So hat keiner der Konzerne einen ausführlichen Sorgfaltspflichtenbericht, der nicht nur alle festgestellten Risiken transparent macht, sondern auch konkrete Angaben über ihre Wirksamkeit und Abhilfemaßnahmen dokumentiert. Zahlreiche Rohstoffe finden gar keine Erwähnung. Bei jenen, die erwähnt werden, wird nur vereinzelt über konkrete Risiken sowie vorbeugende und lindernde Maßnahmen gesprochen. Kein Konzern hat einen umfassenden Beschwerdemechanismus eingerichtet, der den Anforderungen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte gerecht wird. Darüber hinaus macht kein Konzern Angaben dazu, was die Mitgliedschaft in verschiedenen Initiativen – die ihrerseits keine Garantie für ökologisch, sozial und menschenrechtlich vollumfassend verantwortungsbewusste Rohstoffproduktion darstellen – tatsächlich bedeutet. Es ist unklar, ob die Mitgliedschaft in einer Initiative im Rohstoffsektor konkrete Folgen für die Beschaffungspraxis der Konzerne und ihre Zulieferer hat. Stattdessen ist zu befürchten, dass die Autokonzerne versuchen, ihre Verantwortung mittels einer Mitgliedschaft in einer Rohstoffinitiative auszulagern. So beschränken die Konzerne beispielsweise schon jetzt ihre Ausführungen zu Aluminium und Stahl auf das Nennen der Mitgliedschaft in den entsprechenden Initiativen, statt tatsächlich Transparenz über die Risiken in der eigenen Wertschöpfungskette zu schaffen.

DER REGULATORISCHE KONTEXT: VOM NATIONALEN AKTIONSPLAN WIRTSCHAFT UND MENSCHENRECHTE ZUM LIEFERKETTENGESETZ

In den letzten Jahren wurden mehrere internationale Standards, Rahmenwerke und Absichtserklärungen verabschiedet, die auf freiwillige Selbstverpflichtungen von Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte abzielen. Dazu zählen die OECD-Leitsätze für transnationale Unternehmen sowie der OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Schließlich wurden die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (2011) beschlossen. Sie sehen vor, dass Unternehmen eine Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte abgeben, ihre gesamte Wertschöpfungskette und Geschäftsbeziehungen auf menschenrechtliche Risiken untersuchen und entsprechende Maßnahmen zur Abwendung potenziell negativer Auswirkungen einleiten.

Diese Maßnahmen müssen konsequent beobachtet, auf ihre Wirkung überprüft, und für Dritte transparent und nachvollziehbar dokumentiert werden. Sofern Unternehmen negative Auswirkungen auf Menschenrechte (mit)verursacht haben, müssen sie den Betroffenen Abhilfe leisten und den Schaden wiedergutmachen. Im Falle von indirekter Involvierung sollten Unternehmen zumindest mit Beschwerdemechanismen adressierbar sein, mit der Justiz kooperieren und ihren Einfluss gegenüber direkt verantwortlichen Geschäftspartnern nutzen, damit diese ihrer Verantwortung zur Abhilfe nachkommen.

2016 hat die Bundesregierung den *Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte* (NAP) verabschiedet, der eine Umsetzung dieser UN-Leitprinzipien vorsieht. Die Bundesregierung erwartet, dass Unternehmen den „Prozess der unternehmerischen Sorgfalt mit Bezug auf die Achtung der Menschenrechte in einer ihrer Größe, Branche und Position in der Liefer- und Wertschöpfungskette angemessenen Weise einführen."[5] Der NAP steht jedoch unter dem Prinzip der Freiwilligkeit. Laut Koalitionsvertrag (2017) soll ein verbindliches Gesetz, das nicht auf Freiwilligkeit, sondern auf Verpflichtung basiert, geprüft werden, wenn bis 2020 weniger als 50 Prozent der Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeiter*innen entsprechende Sorgfaltsprozesse eingeführt haben. Dies ist der Fall: Trotz eines methodisch schwach ausgestalteten Verfahrens ergaben beide Runden des NAP-Monitorings, dass nicht einmal ein Fünftel der Unternehmen, die auf die Umfrage reagiert haben, ihrer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht ausreichend nachkommen – in der zweiten Runde waren es sogar nur 12,8 bis 16,5 Prozent.[6] Im Frühjahr 2019 wurde ein vertraulicher Gesetzesvorschlag aus dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung publik. Ende 2019 schließlich kündigten Bundesarbeitsminister Hubertus Heil (SPD) und Bundesentwicklungsminister Gerd Müller (CSU) an, Eckpunkte für ein Lieferkettengesetz auszuarbeiten.[7] Seitdem wird um die genaue Ausgestaltung des Gesetzes gerungen (siehe Fazit).

Auf Grundlage des NAP werden Multi-Stakeholder-Foren geführt, mithilfe derer branchenspezifische Handlungsanleitungen und Best-Practice-Beispiele zu menschenrechtlichen und

5 Auswärtiges Amt (2017), S. 7.

6 Das Monitoring-Verfahren wurde von zivilgesellschaftlicher Seite aufgrund zahlreicher methodischer Schwächen sowie des zweimaligen Verschiebens der Rückmeldefrist vielfach kritisiert. Wirtschaftsverbände haben die Befragung mit Unterstützung des Bundeswirtschaftsministeriums und des Kanzleramts im Vorfeld stark verwässert, wie eine Studie der Initiative Lieferkettengesetz belegt. Initiative Lieferkettengesetz (2020d).

7 Diese Eckpunkte sind in einer Vorab-Fassung durchgesickert. BMAS, & BMZ (2020).

Grundlage und Elemente zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Zum Schutz von Mensch und Umwelt ist es wichtig, dass neben menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten auch umweltbezogene Sorgfaltspflichten berücksichtigt werden.

Darstellung nach OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten

umweltbezogenen Sorgfaltspflichten für deutsche Risikobranchen erarbeitet werden. Die menschenrechtlichen Risikobranchen der deutschen Wirtschaft wurden in einer im Auftrag des Bundesarbeitsministeriums ermittelten Studie identifiziert – dazu zählt auch die Autoindustrie.[8] So wurde unter Beteiligung zahlreicher Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Nichtregierungsorganisationen (NROs), Gewerkschaften und weiterer Initiativen der „Branchendialog Automobilindustrie: Achtung der Menschenrechte entlang der Liefer- und Wertschöpfungsketten“ ins Leben gerufen.[9] Die teilnehmenden NROs erwarten vom Dialogprozess die Entwicklung konkreter Lösungsansätze für bekannte Herausforderungen in der Umsetzung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten.[10] Eine längerfristige Beteiligung am Branchendialog Automobil machen sie davon abhängig, wie der Prozess verläuft und mit welchen Ergebnissen die erste Stufe des Dialogs 2021 abgeschlossen sein wird.

Gleichzeitig findet unter Federführung des Verkehrsministeriums die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität statt, in der sich eine Arbeitsgruppe mit den Themen „Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung“ beschäftigt. Dort diskutieren Industrievertreter*innen unter Beteiligung der Gewerkschaft IG Metall „Potenziale und Risiken für bestehende wie neu entstehende Wertschöpfungsnetzwerke, mit einem Fokus auf neue Technologien wie dem ‚Ökosystem Batterie‘.“ Auch „Rohstoffe“ sollen in diesem Zusammenhang betrachtet werden. Inwieweit menschenrechtliche Sorgfaltspflichten und Umweltstandards in der Plattform thematisiert werden, bleibt offen.[11]

8 Zu den Merkmalen der Risikobranchen gehört, dass „vergleichsweise viele Menschenrechtsrisiken mit einem erheblichen Bezug zu fundamentalen Rechtsgütern“ bestehen; viele dieser Risiken „in den ersten Stufen der Wertschöpfungsketten (Rohstoffgewinnung) auf[treten]“; die Risiken „im (direkten) Zusammenhang mit ihren wirtschaftlichen Tätigkeiten in der Wertschöpfungskette stehen“ und die Branchen „somit (potenziell) – in Verbindung mit ihrer Marktmacht – eine größere kollektive Hebelwirkung zur Bewältigung der Risiken (vgl. UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte) [haben].“ Strukturell betrachtet haben die Branchen „einen hohen Grad an internationaler Verflechtung (Importquote)“; „sind bezogen auf ihre vorgelagerte Wertschöpfungskette rohstoffintensiv“ und/oder arbeitsintensiv – und der Abbau dieser Rohstoffe bzw. die Arbeit „findet zum Teil in Ländern mit besonderen Governance- oder menschenrechtlichen Herausforderungen statt.“ Die Komplexität der Wertschöpfungsketten würde die Kontrolle über Lieferanten und Handelspartner erschweren und dadurch die Wahrscheinlichkeit von Menschenrechtsverletzungen erhöhen. BMAS (2020), S. 61–62

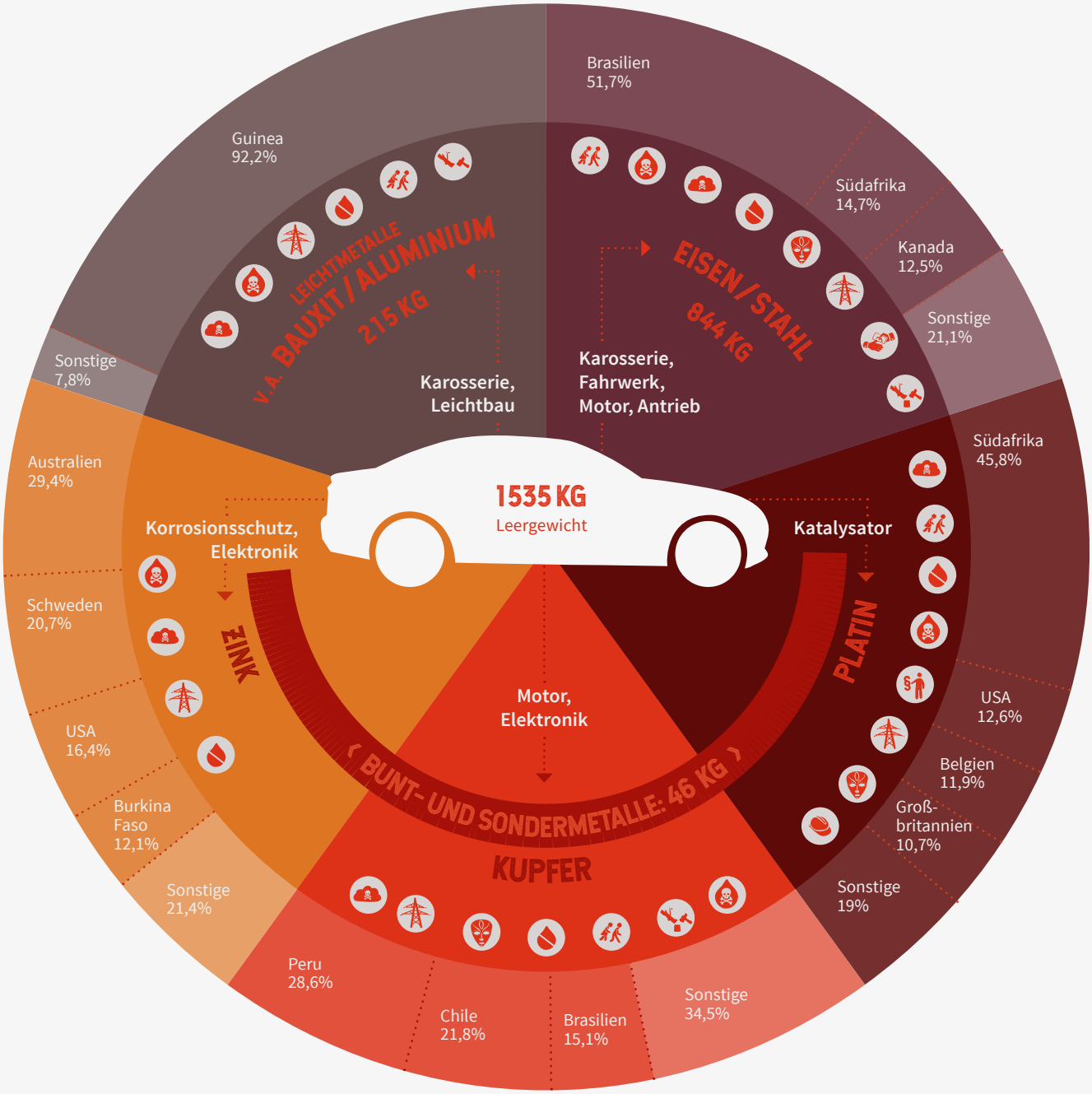
9 Im Branchendialog wurden mehrere Arbeitsgemeinschaften gegründet, die sich mit spezifischen Fragestellungen befassen, darunter 1) Managementansätze zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht und Wirkungsindikatoren; 2) Achtung der Menschenrechte in Rohstoff-Wertschöpfungsketten und -Liefernetzwerken; 3) Aufbau eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus (UBM) in der Automobilindustrie. In den AGs soll auf den Erfahrungen bestehender Initiativen aufgebaut werden, um keine vorhandenen Aktivitäten zu doppeln, zugleich sollen jedoch auch Lücken in den bisherigen Rohstoffinitiativen herausgearbeitet und adressiert werden.

10 S. „Stellungnahme aus der Zivilgesellschaft anlässlich des NAP-Branchendialogs Automobil“. INKOTA-netzwerk, Germanwatch, SÜDWIND, Transparency International, WEED (2020).

11 NPM (n. d.).

Bedarf an ausgewählten Rohstoffen für den Automobilbau

Ungefähre Angaben, eigene Darstellung nach der Umweltbilanz des Audi A4 2.0 TSFI (2015)



Ob mit Verbrennungs- oder Elektromotor – für Karosserie, Leichtbauteile, Motor oder Elektronik im Auto werden massenhaft Rohstoffe verbraucht, bei deren Abbau und Verarbeitung häufig Menschenrechte verletzt und Ökosysteme zerstört werden. Neben den hier dargestellten Rohstoffen werden u. a. auch Magnesium, Gold, Silber, Chrom, Molybdän, Nickel, Kobalt verbraucht. Je nach Fahrzeugmodell weicht der Bedarf an Rohstoffen ab. Für den Bau von Elektromotoren und Batterien werden u. a. Kupfer, Nickel, Lithium, Kobalt und Graphit benötigt. (vgl. INKOTA „E-Mail-Aktion an Autohersteller“ und die PowerShift-Studie „Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“)

- Landvertreibung
- Schwermetallbelastung
- Luftverschmutzung
- Wasserknappheit
- Abholzung
- Fehlende Arbeitssicherheit
- Missachtung von Arbeitsrechten
- Verletzung kultureller Rechte
- Energieaufwand
- Korruption

% Deutsche Rohstoffimporte nach Lieferländern im Jahr 2018 (Anteile >10%)

FÜR ORIENTIERUNG IM ZERTIFIZIERUNGSLABYRINTH

In der politischen Diskussion rund um Menschenrechtsverletzungen im Rohstoffsektor sowie der diesbezüglichen Verantwortung von rohstoffverarbeitenden Unternehmen standen die sogenannten Konfliktmineralien lange Zeit im Zentrum der Aufmerksamkeit. 2010 trat der Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act (DFA) in den USA in Kraft, dessen Artikel 1502 alle US-börsennotierten Unternehmen zu Berichtspflichten für den Bezug von Konfliktmineralien verpflichtet. Demnach müssen Unternehmen – beispielsweise jene in der Elektronikindustrie – offenlegen, ob ihre Produkte Gold, Tantal, Wolfram und Zinn enthalten. Ist dies der Fall, muss überprüft werden, ob die Rohstoffe aus der Demokratischen Republik Kongo oder benachbarten Staaten stammen. Wenn auch dies der Fall ist, muss durch ein externes unabhängiges Audit nachgewiesen werden, dass es sich dabei nicht um Konfliktmineralien handelt – das heißt, dass Abbau und Verkauf dieser Rohstoffe nicht zur Finanzierung nicht-staatlicher bewaffneter Gruppen beigetragen haben. Der Dodd-Frank Act hat „der weltweiten Debatte um Konfliktrohstoffe eine neue Dynamik gegeben und Diskussionen und neue Gesetzesvorschläge weit über die USA hinaus angestoßen“[12] – unter anderem die 2021 in Kraft tretende EU-Konfliktmineralien-Verordnung. In Zusammenhang mit der breiten Diskussion um sowie der Regulierung von dem Bezug von Konfliktmineralien sind zahlreiche Rahmenwerke entstanden, die sich mit menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Risiken befassen. Zu beobachten gewesen ist ein nahezu „explosionsartige[s] Anwachsen von Initiativen“,[13] deren Ziel es ist, einen möglichst verantwortungsvollen Bezug von Tantal, Zinn, Wolfram und Gold zu gewährleisten. Diese Initiativen wurden in ihren Anforderungen und Limitierungen bereits von Germanwatch analysiert.[14] Zur Begründung der vorgenommenen Analyse heißt es dort:

> *Darüber hinaus macht es ein neuer, teilweise verbindlicher Rahmen der EU-Verordnung über verantwortungsvolle Mineralienbeschaffung, der sich speziell auf die mineralische Lieferkette konzentriert, erforderlich, freiwillige Ansätze zu bewerten. Diese Richtlinie setzt auf von der Industrie geführte Initiativen als wichtiges Mittel zur Umsetzung der Sorgfaltspflicht. Verschiedene europäische NGOs befürchten, dass diese Initiativen eine gründliche menschenrechtliche Due-Diligence-Prüfung einzelner Unternehmen ersetzen werden. Die Bewertung dieser Ansätze erscheint im Übrigen im Moment besonders relevant, da in den letzten Jahren viele freiwillige Ansätze entstanden sind.*[15]

Dies lässt sich sowohl auf die aktuell geführte Debatte um ein Lieferkettengesetz übertragen als auch auf den Umstand, dass in den letzten Jahren zahlreiche weitere Initiativen und (Branchen-) Standards im Rohstoffsektor entstanden sind oder sich im Entstehungsprozess befinden. So gibt es inzwischen mehr als 100 Zertifizierungssysteme im Rohstoffsektor.[16] Diese beschäftigen sich mit unterschiedlichen Rohstoffen, setzen an unterschiedlichen Punkten der Produktion und Weiterverarbeitung an, und stellen unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf soziale, ökologische und menschenrechtliche Nachhaltigkeit. Zivilgesellschaftliche Akteure, staatliche Behörden, aber auch die weiterverarbeitenden Unternehmen be-

12 Adelphi (2015a), S. 1

13 Germanwatch (2018), S. 5

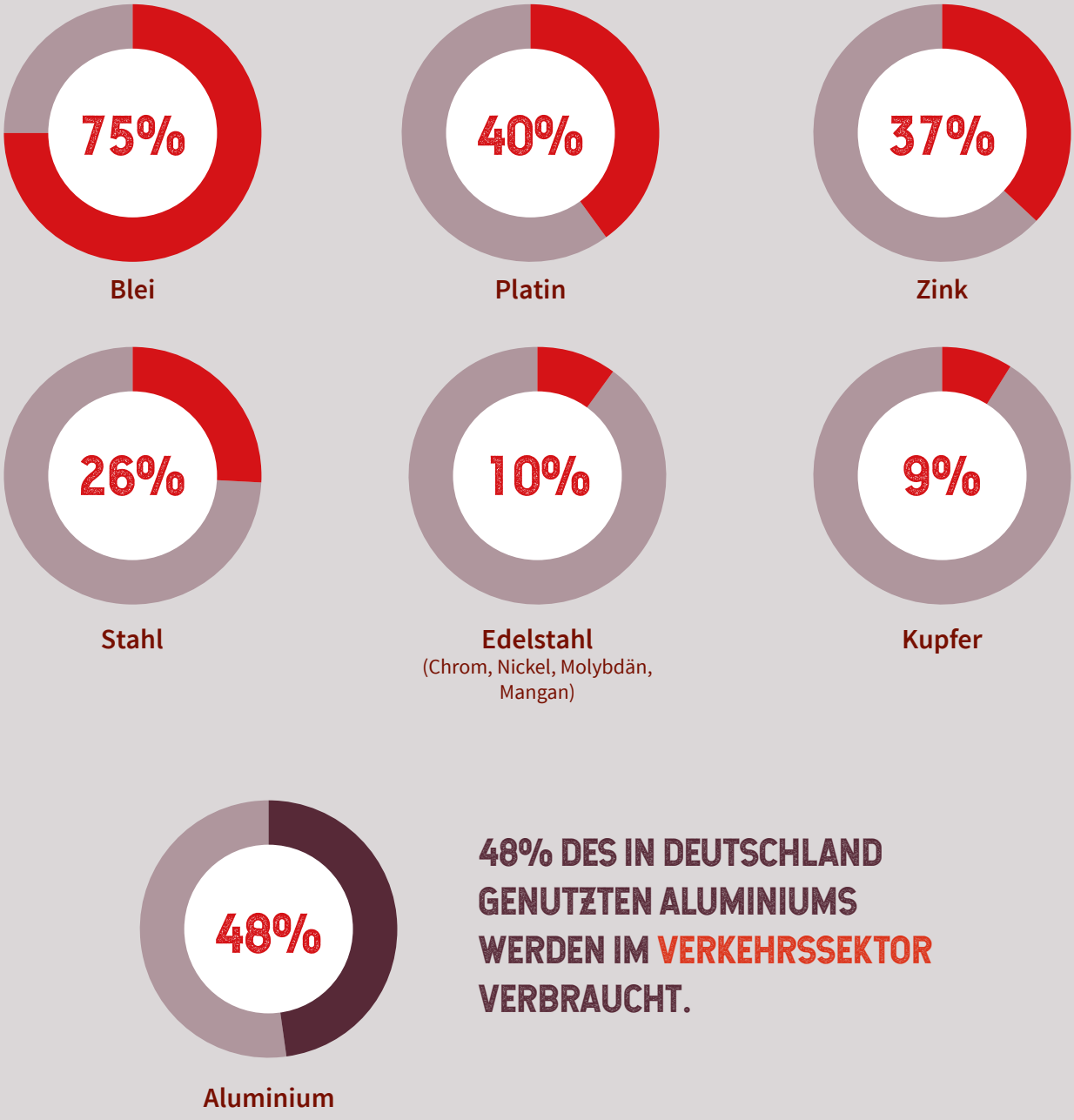
14 Germanwatch (2018)

15 Germanwatch (2018), S. 5

16 Certification of Raw Materials (n. d.).

finden sich in einem „Zertifizierungslabyrinth." Orientierung fällt hier schwer. Das gilt nicht nur für die Frage, wie ambitioniert ein Standard auf dem Papier bezüglich seiner Nachhaltigkeitsanforderungen ist, sondern auch für Governance-Aspekte: In welchem Umfang wurden wirklich alle Stakeholder, darunter potenziell Betroffene und Zivilgesellschaft wie Menschenrechts- und Umweltorganisationen, in die Ausarbeitung eines Standards einbezogen? Ist die Überprüfung der Umsetzung und Einhaltung der Anforderungen durch ein unabhängiges Auditsystem gewährleistet? Inwiefern stellt der Standard durch das Zusammenwirken dieser Faktoren eine gewisse Glaubwürdigkeit dar? Im kommenden Kapitel werden fünf Initiativen im Rohstoffsektor, die in den Nachhaltigkeitsberichten der in Deutschland produzierenden Autokonzerne genannt werden, kurz skizziert und einige Aspekte kritisch beleuchtet.

Anteil der Automobilindustrie am Gesamtverbrauch Deutschlands
(Ausgewählte Rohstoffe)



DIE ALUMINIUM STEWARDSHIP INITIATIVE: NACHHALTIGES ALUMINIUM FÜR AUDI, BMW UND DAIMLER?

Die *Aluminium Stewardship Initiative* hat sich zum Ziel gesetzt, ein unabhängiges, durch eine dritte Partei geprüftes Zertifizierungsprogramm für die Aluminium-Wertschöpfungskette zu entwickeln. In einem Multistakeholder-Prozess, der ab 2012 von der *International Union for Conversation of Nature* (IUCN) moderiert wurde, wurde die erste Version des „ASI Performance Standard" veröffentlicht. Im selben Jahr – 2015 – wurde die ASI 2015 von vierzehn multinationalen Unternehmen offiziell gegründet (unter anderem von den Autokonzernen Audi, BMW und Jaguar Land Rover sowie dem Bergbaukonzern Rio Tinto Alcan). Aktuell sind zwölf Organisationen aus der Zivilgesellschaft – darunter Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen sowie Gewerkschaften – an der ASI beteiligt. Ein Indigenous People Advisory Forum berät in Fragen der Standardsetzung sowie bei Beschwerden, denn die ASI verfügt über einen Beschwerdemechanismus in Bezug auf den Audit-Prozess.

2017 hat die ASI die zweite Version eines Standards veröffentlicht („ASI Performance Standard V2"), der Prinzipien und Kriterien für ökologische und soziale Nachhaltigkeit sowie entsprechende Governance-Maßnahmen nennt und sich an Unternehmen mit folgenden Aktivitäten richtet: Bauxitabbau, Aluminiumoxid-Raffination, Aluminium-Schmelzen, Aluminium-Umschmelzung/Raffination, Gießereien, Halbfertigung und Material-Umwandlung.[17] Der (freiwillige) Chain-of-Custody Standard beschäftigt sich mit der Nachvollziehbarkeit der Wertschöpfungskette und Anforderungen an Sorgfaltspflichten.[18] So können die verschiedenen ASI-zertifizierten Stufen der Wertschöpfungskette miteinander verbunden werden.

Die Anforderungen der ASI umfassen dabei unterschiedliche Aspekte, sind jedoch stark auf den Umweltbereich fokussiert. So sollen negative Auswirkungen auf Biodiversität ebenso wie der Ausstoß von Treibhausgasen reduziert werden. Es gibt Angaben für die Vorbeugung und Minderung von Luft- und Wasserverschmutzung sowie für den Einsatz von Abfall-, Gift- und Reststoffen. Die ASI zertifiziert zwar keine neu entstehenden Produktionsanlagen in Weltkulturerbestätten, ist jedoch bereit, schon bestehende Produktionsanlagen in Weltkulturerbestätten zu zertifizieren. Problematisch ist auch, dass die ASI keine Vorgaben bezüglich der Notwendigkeit der Verringerung von Lärm und Vibration macht, was für anwohnende Gemeinschaften, zusammen mit dem Auftreten von massiven Staubwolken, häufig eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität bedeutet. In Bezug auf menschenrechtliche Anforderungen deckt die ASI formell viele der relevanten Kriterien ab. So fordert die ASI den Ausschluss von Zwangs- und Kinderarbeit, Menschenhandel, Gewalt durch staatliche oder private Sicherheitskräfte und der Finanzierung bzw. direkten oder indirekten Unterstützung von bewaffneten Gruppen. Die ASI macht auch Vorgaben bezüglich der Einbeziehung von relevanten Stakeholdern und vom Bergbau potenziell negativ betroffener Gruppen, insbesondere durch die freie vorherige informierte Zustimmung (engl.: *Free Prior and Informed Consent*; FPIC) von indigenen Gemeinschaften. Arbeitsrechtlich sind unter anderem das Recht auf Versammlung und kollektive Tarifverhandlung, faire Löhne, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Vorbereitung und Reaktion auf Notfälle, Arbeitszeitbeschränkung und Nichtdiskriminierung am Arbeitsplatz genannt. Im Kontrast zur IRMA und RSI ließen sich jedoch keine Angaben zur Unterstützung und Entschädigung bei arbeitsbezogenen Verletzungen oder Krankheiten finden. Zusätzliche Maßnahmen zum Wohlergehen von Arbeiter*innen werden ebenfalls nicht ergriffen. In einer Analyse der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), in der mehrere Nachhaltigkeitssysteme im Rohstoffsektor miteinander verglichen werden, wird der ASI zwar zugestanden, relativ viele Aspekte formell abzudecken. Diese werden jedoch selten spezifiziert, was dazu führt, dass die ASI in einem Ranking der BGR vergleichsweise wenig Punkte

17 Ein Leitfaden (Guidance document) macht spezifische Angaben zur Interpretation und Implementierung der Vorgaben (Aluminium Stewardship Initiative (2017a)). In einem Handbuch (Assurance Manual) werden die Prinzipien sowie das Verfahren für den Audit-Prozess festgelegt, der schlussendlich zu einem ASI Zertifikat führen kann (Aluminium Stewardship Initiative (2017b)).

18 Aluminium Stewardship Initiative (2017c).

für den Umfang ihrer Anforderungen erhält.[19] Zu einer ähnlichen Einschätzung kommt eine Studie des *International Institute for Sustainable Development* und *State of Sustainability Initiatives*. Hier werden der ASI insgesamt 63 von 100 Punkten gegeben, was vor allem an nicht ausreichenden Anforderungen im sozialen und menschenrechtlichen Bereich liegt.[20] Bezüglich des Audit-Prozesses ist auffällig, dass die tiefergehende Einbeziehung von allen Stakeholdern kein verpflichtendes, umfängliches Kriterium darstellt. So heißt es, dass Interviews mit externen Stakeholdern, darunter betroffenen und indigenen Gemeinschaften, geführt werden „mögen" (engl.: *may*), was viel Interpretationsspielraum lässt.[21]

Aktuell befinden sich alle ASI Standard Dokumente in der Revision (2020–21). Die diesbezüglich eingereichten Kommentare können öffentlich eingesehen werden. So fordert ein Aluminiumproduzent, dass die ASI sich „deutlich mehr" mit den industriespezifischen Umweltherausforderungen wie Schwefeldioxid-Emissionen oder Abfallprodukten (*Spent Potlining*; Bauxitrückstände) befassen sollte. Laut desselben Vertreters sei es aktuell möglich, „dass ein neues Wasserkraftwerk für eine Aluminiumhütte gebaut wird, dabei riesige Flächen unberührten natürlichen Lebensraums zerstört und Gemeinden verdrängt werden, und es einen Monat später ASI-zertifiziert wird."[22] Die Antwort der ASI auf diesen Kommentar lautet, dass „zugehörige Versorgungseinheiten" (z. B. Wasserkraftwerke) die ASI-Anforderungen bzgl. ihrer Auswirkungen auf Wasser, Biodiversität sowie kulturelle Erbestätten einhalten müssten, die Anforderungen in Bezug auf die Vermeidung oder gerechte Entschädigung von Umsiedlungen bisher jedoch nicht für „zugehörige Versorgungseinheiten" gelten würden. Dies ist eine eklatante Schwäche.

In einem anderen Kommentar wird darauf verwiesen, dass es „eine gewisse Diskrepanz zwischen potenziellem Angebot und Nachfrage" gäbe.[23] Die ASI hätte viele Mitglieder auf Produktionsseite (das heißt zum Beispiel Minen und Hütten) und auch viele Mitglieder auf Seiten der industriellen Verbraucher dieser Materialien (wie beispielsweise die deutschen Autokonzerne). Trotzdem gäbe es nicht genügend Nachfrage nach ASI-zertifiziertem Material. Dieser Kommentar wirft die Frage auf, was die Mitgliedschaft in einer Initiative etwa für die Autokonzerne bedeutet und ob es mit einem Bekenntnis zur Nachfrage nach möglichst nachhaltig produziertem Aluminium einhergeht.

Inzwischen sind über 100 Unternehmen Mitglied der ASI und 50 Zertifizierungen wurden ausgestellt, darunter für acht Bauxit-Bergwerke. Von diesen Bergwerken befinden sich fünf in Australien sowie drei in Brasilien. Sie decken 30 Prozent der globalen Produktion ab.[24] Doch in Guinea, einem der wichtigsten Produktionsländer für Bauxit weltweit – und das Land, aus dem am meisten Bauxit nach Deutschland importiert wird – ist noch keine Mine zertifiziert.

ES IST FRAGLICH, WAS DIE MITGLIEDSCHAFT IN EINER INITIATIVE FÜR DIE AUTOKONZERNE BEDEUTET UND OB ES MIT EINEM BEKENNTNIS ZUR NACHFRAGE NACH MÖGLICHST NACHHALTIG PRODUZIERTEM ALUMINIUM EINHERGEHT.

19 BGR (2017), S. 54

20 Potts et. al. (2018), S. 46

21 Individual and group interviews may be conducted. Interviews may be conducted with employees, contractors and external stakeholders, including affected communities and Indigenous Peoples. Aluminium Stewardship Initiative (2017b), S. 62

22 Aluminium Stewardship Initiative. (n. d.).

23 Aluminium Stewardship Initiative. (n. d.).

24 BGR (2020)

COPPER MARK: MEHR SCHEIN ALS SEIN BEI NACHHALTIGEM KUPFER

Copper Mark wurde vom Industrieverband *International Copper Association* (ICA) gegründet und strebt die Entwicklung eines umfassenden *Assurance*-Prozesses an (dt.: Zusicherung), mit dem unabhängig überprüft werden soll, ob Kupferminen, -schmelzen und -raffinerien nachhaltig produzieren. Hauptziel des Programms ist es, die Anforderungen der Londoner Metallbörse (*London Metal Exchange*; LME) an verantwortungsvollen Bezug zu erfüllen.[25] Copper Mark ist die jüngste der hier vorgestellten Initiativen und akzeptiert erst seit März 2020 Anträge von Kupferproduzenten, die dann mit einer „Verpflichtungserklärung" (engl.: *Letter of Commitment*) an dem „Copper Mark Assurance Framework" teilnehmen können. Derzeit ist Copper Mark rein industriefinanziert; ab 2021 soll es über Mitgliedsbeiträge „unabhängiger" werden. Perspektivisch will Copper Mark auch eine *Chain of Custody* (dt.: Beweismittel-/Produktkette)-Zertifizierung entwickeln.

Die für *Copper Mark* relevanten Kriterien für verantwortungsvolle Produktion sind dabei jene, die von der *Responsible Minerals Initiative* allgemeingültig für Minen definiert wurden, nämlich das „Risk Readiness Assessment" (RRA).[26] Die RRA legt für Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte spezifische Managementpraktiken fest. Der Grundgedanke des RRA ist jedoch „Einfachheit"; es soll nur eine begrenzte Zahl an grundlegenden Aspekten adressiert werden. Tatsächlich nachhaltige, verantwortungsvolle Rohstoffproduktion ist jedoch sehr komplex. Die Anforderungen von *Copper Mark* werden kaum spezifiziert; stattdessen wurde nahezu schablonenhaft das RRA kopiert, ohne dies auf die Kupferproduktion zuzuschneiden. So bleiben die Anforderungen sehr oberflächlich.

Das RRA arbeitet mit Selbsteinschätzung. Dabei ist besonders eklatant, dass die Selbsteinschätzung von Kupferproduzenten, die Teil von *Copper Mark* werden wollen, als Basis für den Audit-Prozess der Produktionsstätte dient – es jedoch auch sein kann, dass der Selbsteinschätzung geglaubt wird und gar kein Besuch der Produktionsstätte stattfindet, sondern nur eine Prüfung auf Papier. Dies ist völlig unzulänglich. Die Initiative ist industriegetrieben und weist keine oder keine wesentliche Beteiligung der Zivilgesellschaft auf.[27] Darüber hinaus sind Beschwerdemöglichkeiten zum Beispiel nur für Mitarbeiter*innen möglich. Eine tiefergehende Beteiligung oder Konsultation von allen relevanten Stakeholdern ist nicht vorgesehen.

25 The Copper Mark Company (2020a).

26 Responsible Business Alliance; The Copper Mark Company (2020).

27 The Copper Mark Company (2020b).

Foto: robas (iStock)

Kupferabbau bei Calama, Atacama Wüste, im Norden von Chile. Eine Fläche von 13000 m² wird in einer Tiefe von bis zu 1100 m ausgebeutet.

IRMA: KLASSENBESTER STANDARD

Die 2006 gegründete *Initiative for Responsible Mining Assurance* (IRMA) hat den „Standard for Responsible Mining v.1.0“ (2018) entwickelt.[28] Dazwischen lagen mehr als zehn Jahre, was sinnbildlich für die Intensität des Standardsetzungsprozesses steht, den IRMA vorgenommen hat. IRMA ist eine Multi-Stakeholder-Initiative im tatsächlichen Wortsinn – alle Gruppen haben Veto-Recht, darunter auch die Zivilgesellschaft, so dass keine Entscheidung gegen die Stimmen einer Akteursgruppe getroffen werden können. Zu den Vorstandsmitgliedern gehören Vertreter*innen aus der Bergbauindustrie, den Downstream-Unternehmen, NROs, Gewerkschaften und – besonders erwähnenswert – auch Vertreter*innen von betroffenen Gemeinschaften. Mit der Veröffentlichung der ersten Standard-Version 2018 wurde eine Erprobungsphase eingeleitet, deren Ziel jedoch noch nicht die Zertifizierung von Minen war, sondern das schrittweise Testen sowie die Weiterentwicklung des Standards unter Einbeziehung aller Stakeholder. Seit 2019 liegt eine Anleitung vor, die die Anforderungen konkretisiert.[29] Inzwischen finden die ersten Audit-Prozesse für eine Blei-, Zink-, Kupfer- und Silbermine in Mexiko, eine Platin-, Palladium-, Gold-, Ruthenium- und Iridiummine in Simbabwe sowie eine Nickelmine in Brasilien statt.[30]

Auf Basis des – noch nicht veröffentlichten – „Standard for Responsible Mining v.2.0“ – soll schließlich eine Zertifizierung möglich sein, die sich an alle industriellen, großflächigen Minen richtet und dabei für alle bergbaulich gewonnen Mineralien und Metalle (mit Ausnahme von Energierohstoffen) anwendbar ist. IRMA selbst bezeichnet sich entsprechend als die einzige Organisation, die einen derart umfassenden Standard entwickelt hat.[31] Fragwürdig ist jedoch, ob der Standard, der für Festgesteinsbergbau entwickelt wurde, auch auf die Lithium-Gewinnung aus Salzsole anwendbar sein wird. Für Klein- und Kleinstbergbau ist der Standard – wie auch die anderen in dieser Publikation betrachteten Standards – nicht anwendbar.
Insgesamt beinhaltet IRMA die umfangreichsten Anforderungen in zahlreichen Bereichen, darunter insbesondere die Achtung der Rechte von lokal Betroffenen. IRMA hat außerdem einen starken Fokus auf Gesundheit und Sicherheit von Arbeiter*innen sowie umweltbezogene Aspekte wie Abfallvermeidung, Luft- und Wasserverschmutzung, und stellt auch die Frage nach der Rehabilitation von Land nach dem Schließen einer Mine. Kriterien zu Lärm und Vibration kommen ebenfalls vor. Sowohl die Analyse der BGR als auch jene von dem *International Institute for Sustainable Development* und *State of Sustainability Initiatives* bewerten IRMA als den mit Abstand weitreichendsten Standard.[32] So käme IRMA dem Ziel am nächsten, „alle für den Bergbau relevanten gesellschaftlichen Indikatoren abzudecken“.[33] Mehr als 50 NROs haben in einem Brief an die Weltbank, in dem sie unter anderem verantwortungsvollen Rohstoffbezug fordern, auf IRMA als Best-Practice verwiesen.[34]

INSGESAMT BEINHALTET IRMA DIE UMFANGREICHSTEN ANFORDERUNGEN IN ZAHLREICHEN BEREICHEN, DARUNTER INSBESONDERE DIE ACHTUNG DER RECHTE VON LOKAL BETROFFENEN.

28 Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) (2018).

29 Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) (2019).

30 Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) (n. d.(b)).

31 Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). (n. d.(a)).

32 BGR (2017), S. 172

33 Potts et. al. (2018), S. 34

34 Earthworks et. al. (2019).

RESPONSIBLE MINERALS INITIATIVE – EIN ENG GEFASSTES VERANTWORTUNGSBEWUSSTSEIN

Das Programm *Responsible Minerals Assurance Process* (RMAP; früher *Conflict Free Smelter Program*; CFSP) der *Responsible Minerals Initiative* (RMI) soll feststellen, ob Schmelzen und Raffinerien über Management-Systeme zum verantwortungsvollen Bezug von Mineralien verfügen – und nachweisen können, dass sämtliche verarbeitete Materialien aus Quellen kommen, die nicht zur Konfliktfinanzierung beitragen. Die RMI wurde 2008 von Mitgliedern der *Responsible Business Alliance* und der *Global e-Sustainability Initiative* in Folge des *Dodd-Frank-Act* gegründet und ist auch heute keine Multistakeholder-Initiative, sondern wird von der Industrie geführt. Das CFSP wurde in Anlehnung an die OECD-Leitsätze für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten entwickelt. Inzwischen heißt das Programm *Responsible Minerals Assurance Process* (RMAP). Es „setzt an einer Stelle in der Lieferkette an, an der die Rückverfolgung der Minerale bis zum Bergwerk noch einfach realisierbar ist“[35] – nämlich den Schmelzen und Raffinerien. Deren Anzahl ist im Vergleich zu den Bergwerken relativ überschaubar. Die Liste der Schmelzen und Raffinerien, die an dem RMAP teilnehmen, ist öffentlich zugänglich.[36] So können Downstream-Unternehmen eine informierte Entscheidung darüber treffen, woher sie Gold, Tantal, Wolfram und Zinn beziehen wollen. Darüber hinaus bietet die RMI ein „Conflict Minerals Reporting Template“ an, das Unternehmen bei der Offenlegung und Kommunikation über Hütten in ihren Wertschöpfungsketten unterstützt.

Die RMI weist selbst darauf hin, dass der RMAP nicht alle Menschenrechts-, Sozial- und Umweltrisiken abdeckt, mit denen Schmelzen und Raffinerien konfrontiert sein können.[37] Eine erfolgreiche Prüfung solle nicht dazu benutzt werden, eine Betriebsleistung anzudeuten, die über den strengen Rahmen des RMAP hinausgeht. Darüber hinaus würde der Audit-Prozess weder zu einer Materialzertifizierung führen, noch feststellen, dass das Material der geprüften Stelle „konfliktfrei“ sei.[38] Vielmehr bietet das RMAP-Programm Schmelzen und Raffinerien die Möglichkeit, sich über ein externes unabhängiges Audit bestätigen zu lassen, dass sie in Übereinstimmung mit den OECD-Leitsätzen stehende Sorgfaltspflichten-Managementsysteme zum verantwortungsvollen Rohstoffbezug aus Konflikt- und Hochrisikogebieten eingeführt und umgesetzt haben. So bietet das RMAP einen strikten Leitfaden für einen eng abgesteckten Bereich und gibt nicht vor, ein allumfassendes Zertifikat für Materialien oder eine bestimmte Mine, Schmelze oder Raffinerie zu sein.

Doch auch der Abbau von Zinn, Tantal, Wolfram und Gold birgt ökologische Risiken. Ein Verweis auf die Mitgliedschaft in der RMI bzw. der Bezug von mit der RMAP zertifizierten Schmelzen und Raffinerien ist also kein Beitrag zur Erfüllung der ökologischen Sorgfaltspflichten der Unternehmen. So stellt der RMAP keine Anforderungen an die Reduktion von Treibhausgas-Emissionen, Luft-, Boden- und Wasserverschmutzung, Lärm und Vibration sowie Abfall, Gift- und Reststoffen. Auch der Schutz von Arbeiter*innenrechten sowie Maßnahmen zum Wohlergehen von Arbeiter*innen werden im RMAP nicht abgefragt. Dazu gehören das Recht auf Versammlung und kollektive Tarifverhandlung, faire Löhne, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Vorbereitung und Reaktion auf Notfälle, Unterstützung und Entschädigung bei arbeitsbezogenen Verletzungen oder Krankheiten, ein Beschwerdemechanismus für Arbeiter*innen, Arbeitszeitbeschränkung, Nicht-Diskriminierung am Arbeitsplatz und die Sozialverträglichkeit bei betriebsbedingter Kündigung.

35 Adelphi (2015b), S. 1.

36 Responsible Minerals Initiative (n. d.)

37 „The standard does not cover all human rights, social, and environmental risks that smelters may be faced with as part of their responsible sourcing practices, and a successful audit should not be used to imply operating performance beyond the strict scope of the Responsible Minerals Assurance Process. The process reviews an auditee's supply-chain due diligence activities of all applicable material inputs and assesses their alignment with the five-step framework of the OECD Guidance.“ RMI Tin and Tungsten. Responsible Minerals Initiative (2017), S. 4.

38 The audit assesses whether the auditee has implemented company level management processes and due diligence to support responsible mineral procurement per the OECD Guidance. This assurance process does not result in a material certification nor does it determine that material at the auditee is conflict-free. Responsible Minerals Initiative (2017), S. 5–6.

Foto: © Erdenebayar Bayansan auf Pixabay

Stahl ist der mengenmäßig wichtigste Rohstoff in der Automobilindustrie.

RESPONSIBLE STEEL INITIATIVE – NACHHALTIGKEIT BEI DER STAHLPRODUKTION, ABER NICHT BEIM EISENERZBEZUG

Die ResponsibleSteel Initiative (RSI) ist eine Multistakeholder-Initiative, an der neben verschiedenen Unternehmen auch NROs und Gewerkschaften beteiligt sind. Die RSI hat im November 2019 die „Standard Version 1-0" veröffentlicht, die Anforderungen an eine nachhaltige Stahlproduktion definiert. Der Zertifizierungsstandard richtet sich an betriebliche Standorte, die Stahlprodukte produzieren, oder solche, die Rohstoffe für die Stahlfertigung verarbeiten. Der Begriff „Standort" bezieht sich auf den physischen Standort unter Verwaltung oder Kontrolle eines Unternehmens und kann mehrere Einrichtungen und zugehörige Anlagen für die integrierte Produktion von Stahl beinhalten. Dazu gehören Koksöfen, Sinter- oder Pelletwerken, Öfen, Walzwerken und Beschichtungsanlagen, oder kann aus freistehenden Einrichtungen für die Produktion von spezifischen Rohstoffen für die Stahlerzeugung, wie Koks oder Roheisen, oder einem freistehenden Walzwerk, bestehen. Aktuell befinden sich unter anderem eine Kokerei und eine Stahlhütte von ArcelorMittal in Bottrop und Bremen im Audit-Prozess.

Der „ResponsibleSteel Standard"[39] und das dazugehörige „ResponsibleSteel Assurance Manual"[40] beschreiben die Anforderungen an die Zertifizierung sowie den Audit-Prozess. Die RSI hat Kriterien in 12 Bereichen entwickelt, die ökologische, soziale, menschenrechtliche Aspekte umfassen sowie Governance-Vorgaben machen. Diese beinhalten wiederum spezifische Anforderungen etwa in Bezug auf die Minderung von negativen Auswirkungen auf Biodiversität, den Umgang mit Abfallstoffen und Wasserverbrauch, oder aber Anti-Korruption und Transparenz sowie Anforderungen bezüglich des Schutzes von Arbeiter*innenrechten und Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Mitunter sind die Angaben jedoch etwas vage. So heißt es in Bezug auf das „Engagement für lokale Gemeinschaften", dass ein Plan entwickelt – und seine Einhaltung überprüft – werden soll, der das Wohlergehen von lokalen Gemeinschaften sicherstellt. Auch soll gezeigt werden, dass marginalisierte Betroffene „berücksichtigt werden".[41] Wie diese Berücksichtigung aussieht, wird jedoch nur für indigene Gemeinschaften mit Verweis auf FPIC konkretisiert sowie in Bezug auf Fragen der Umsiedlung und Kompensation mit Verweis auf den „Performance Standard 5" der International Finance Corporation.

Ebenfalls vage waren die Vorgaben bzgl. der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen. So sieht

39 ResponsibleSteel (2019a).

40 ResponsibleSteel (2019b).

41 ResponsibleSteel (2019a), S. 58

die RSI vor, dass die Produktionsstätten ihre Emissionen im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen reduzieren und darüber berichten sollen. Es werden „jedoch keine Schwellenwerte festgelegt.“[42] Aus diesem Grund überarbeitet die RSI derzeit ihre Anforderungen in diesem Bereich. Von August bis Oktober 2020 gab es diesbezüglich einen Konsultationsprozess. Im Rahmen dieser Überarbeitung und Erweiterung des Standards werden auch Kriterien für den verantwortungsvollen Rohstoffbezug erarbeitet – denn bisher ist dieser Aspekt außen vor. Das heißt, dass sich Unternehmen in der Stahlproduktion zertifizieren lassen können, ohne sich tiefergehend mit den menschenrechtlichen, ökologischen und sozialen Bedingungen des Abbaus von Eisenerz, das sie schließlich weiterverarbeiten, beschäftigt zu haben. Die RSI hat deshalb „zusätzliche Anforderungen“ an einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug entwickelt und lädt diesbezüglich zur Kommentierung ein. Die RSI sieht nicht vor, für den Abbau von Eisenerz einen weiteren Zertifizierungsprozess zu entwickeln, sondern verweist darauf, dass Minen sich beispielsweise nach dem IRMA-Standard zertifizieren können. Problematisch ist jedoch, dass die RSI schreibt: „Stahlstandorte, die an *ResponsibleSteel* teilnehmen, könnten wählen, ob sie sich anhand der zusätzlichen Anforderungen auditieren lassen wollen, wären aber nicht dazu verpflichtet.“[43] Anreize für die Erfüllung der zusätzlichen Anforderungen sollten von den industriellen Unternehmen, die Stahl verwenden, durch Gesetzgebung, Banken mit Nachhaltigkeitsanforderungen oder von der Zivilgesellschaft kommen.

GETEILTE MÄNGEL – KEIN VETORECHT, UNZULÄNGLICHE TRANSPARENZ

Die kurze Skizzierung der verschiedenen Initiativen zeigt, dass sie alle Lücken in unterschiedlichen Bereichen aufweisen. Als rein Industrie geführte Initiative sind die Anforderungen von *Copper Mark* sehr schwach und unpräzise ausgestaltet. Die RMI hingegen hat spezifische Anforderungen, die sich jedoch nur auf einen von zahlreichen relevanten Bereichen des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs fokussieren, nämlich jenen der Konfliktfinanzierung. Die ASI und die RSI bieten vergleichsweise umfangreiche Zertifizierungsstandards, die aktuell beide überarbeitet bzw. erweitert werden. Beide sollten dabei die Einbeziehung von betroffenen Gemeinden deutlich stärken – und die RSI sollte die Einhaltung von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten für die Beschaffung von für die Stahlproduktion notwendigen Rohstoffen wie Eisenerz und Koks (Kohle) verpflichtend machen. Sowohl bei der ASI als auch bei der RSI und IRMA – sollten die weiterverarbeitenden Unternehmen ihre Mitgliedschaft sowie Marktmacht nutzen, um auf Zertifizierung von Unternehmen hinzuwirken. In den letzten Jahren hat es sich als erfolgreich gezeigt, dass Downstream-Unternehmen gemeinsam Druck auf Schmelzen und Raffinerien für Konfliktrohstoffe ausgeübt haben, damit diese sich gemäß der RMI auditieren lassen. Dies geschah unabhängig davon, ob diese Raffinerien und Schmelzen sich tatsächlich in den jeweiligen Wertschöpfungsketten eines Unternehmens befanden. Diese Methodik könnten Downstream-Unternehmen wie die Autokonzerne nutzen, um Minen dazu zu bewegen, sich zum Beispiel nach dem IRMA-Standard zertifizieren zu lassen.

Neben den Anforderungen, die die verschiedenen Initiativen in Bezug auf menschenrechtliche, soziale und ökologische Aspekte stellen, gilt es zu berücksichtigen, inwiefern sie strenge Überwachungsmechanismen für den Audit-Prozess bieten und diesen transparent gestalten. Mit Ausnahme von IRMA stellt keine der Initiativen ausreichend Transparenz her, indem der gesamte Audit-Report veröffentlicht wird. Stattdessen werden lediglich Zusammenfassungen der Audit-Reports veröffentlicht. Ohne eine vollständige Veröffentlichung können externe Anspruchsgruppen jedoch die Auditergebnisse nicht selbständig nachvollziehen bzw. überprüfen. Darüber hinaus weisen die Initiativen Mängel bzgl. der Unabhängigkeit der Audits auf, die nur durch eine unabhängige Finanzierung, ein Audit-Rotationssystem sowie unangekündigte

42 ResponsibleSteel (2020).

43 ResponsibleSteel (2020), S. 3

Audits gewährleistet werden kann. Kritische Analysen aus der Zivilgesellschaft haben gezeigt, dass Audits und Zertifizierungen häufig viele Schwachstellen aufweisen.[44] Die Aussagekraft von Audits und Zertifizierungen wird mitunter durch Korruption im Überprüfungsprozess geschwächt, indem Ergebnisse beschönigt und Anforderungen umgangen werden.

Dies verdeutlicht, dass eine Mitgliedschaft in einer Initiative im Rohstoffsektor keinen Konzern von ihrer Sorgfaltspflicht befreien kann. Sie können sich nicht auf der Mitgliedschaft ausruhen, sondern müssen darüber hinaus stets Transparenz über ihre eigenen Wertschöpfungsketten herstellen und diese bis zurück zur Mine zurückverfolgen können. Für den verantwortungsvollen Rohstoffbezug bedeutet dies auch, sich mit allen (möglicherweise) betroffenen Stakeholdern zu beschäftigen. Denn keine der Initiativen gewährt den Gemeinden vor Ort das sogenannte „*right to say no*" – also das Recht, das den von einem Bergbauprojekt betroffenen Gemeinden ermöglicht, ein Veto einzulegen und Kompensationsangebote für Enteignung und Umsiedlung auszuschlagen. Mehrere der Initiativen bleiben ohnehin sehr vage darin, wie genau sie ein Mapping von sowie Konsultation der betroffenen Stakeholder – darunter zivilgesellschaftliche Organisationen, Gewerkschaften sowie vom Bergbau betroffene Gemeinden – in die Planung und Durchführung ihrer Aktivitäten mit einbeziehen, um mögliche negative Folgen vorzubeugen oder zu mindern. Insbesondere im Rohstoffsektor ist es wichtig, dass neben den Perspektiven der Arbeiter*innen auch die Sichtweisen und Anliegen der lokalen Gemeinschaften berücksichtigt werden. Dafür müssen faire, sichere und respektvolle Konsultationsprozesse vorbereitet und kontinuierlich durchgeführt werden. Außerdem müssen externe Datenquellen, wie NRO- und Medienberichte sowie wissenschaftliche Studien, aber auch Berichte von lokalen Gewerkschaften und Zivilgesellschaft berücksichtigt werden.

44 Sheffield Political Economy Research Institute (2018).

Foto: Valentin Sama-Rojo / Alamy Stock Foto

Proteste gegen Lithiumabbau in Chile. Eine rechtmäßige Zustimmung der Gemeinden wird häufig nicht eingeholt, obwohl sie von den negativen Auswirkungen des Abbaus direkt betroffen sind.

MEHR NACHHALTIGKEIT DURCH DIE INDUSTRIE? ZWEI INITIATIVEN IM BLICK

GLOBAL BATTERY ALLIANCE

Die Autokonzerne verweisen in ihren Nachhaltigkeitsberichten auch auf die Mitgliedschaften in verschiedenen Brancheninitiativen, die sich ihrerseits mit der Erarbeitung von sozialen, menschenrechtlichen und ökologischen Standards befassen. Dazu gehört die *Global Battery Alliance*, eine 2017 auf dem *World Economic Forum* in Davos gegründete, öffentlich-private Plattform, der insgesamt 70 Organisationen und Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen angehören.[45] Während mehrere Autokonzerne an der *Global Battery Alliance* beteiligt sind (Audi, BMW, Groupe Renault, Honda, Volkswagen, Volvo), ist auffällig, dass die großen Batteriehersteller auf dem Weltmarkt – darunter BYD, CATL, LG Chem, Panasonic und Samsung SD – bisher nicht zu den Mitgliedern gehören. Zu den Zielen der *Global Battery Alliance* gehören sowohl die raschere Entwicklung und Verbreitung von Batterietechnologie sowie deren nachhaltige Produktion. Die *Global Battery Alliance* plant, ein Batterie-Label bzw. ein Qualitätssiegel zu entwickeln. Ein Augenmerk liegt dabei auf der Reduktion der Treibhausgase bei der Batterieproduktion, verbesserten Wiederverwertungs- und Recycling-Maßnahmen sowie der Achtung von Menschenrechten entlang der gesamten Wertschöpfungskette.[46]

Im Januar 2020 hat die *Global Battery Alliance* in ihrer „Vision für eine Nachhaltige Batteriewertschöpfungskette 2030“ zehn Prinzipien für die nachhaltige Batterieproduktion verkündet.[47] Diese Prinzipien umfassen neben den genannten Aspekten auch die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie den Schutz der öffentlichen Gesundheit und Umwelt entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Außerdem zählen die Förderung von verantwortungsvollen Handlungs- und Antikorruptionspraktiken sowie lokale Wertschöpfung und ökonomische Diversifizierung zu den Prinzipien. Hinsichtlich des verantwortungsvollen Bezugs von Rohstoffen wird die Erwartung formuliert, dass Sorgfaltspflichten konsistent durchgeführt und öffentlich über sie berichtet wird – im Einklang mit den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie dem OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Die *Global Battery Alliance* legt einen Fokus auf den verantwortungsvollen Bezug von Kobalt – mit dem Ziel, erzwungene sowie Kinderarbeit in der Kobalt-Wertschöpfungskette auszuschließen. Die Initiative ist sich der Bedeutung von Kleinst- und Kleinbergbau in der Demokratischen Republik Kongo bewusst und möchte diesen nicht aus der Beschaffungspraxis ausschließen, sondern sich für bessere Arbeitsbedingungen einsetzen. Darüber hinaus werden auch die ökologischen Herausforderungen beim Kobaltabbau (inklusive Wasser- und Bodenverschmutzung) benannt.

Die meisten der in einer Batterie verarbeiteten Rohstoffe finden in dem Bericht jedoch keine Erwähnung. Kurz gestreift werden Lithium, Nickel und Mangan. Diesbezüglich heißt es: „Während weitere Forschung erforderlich ist, um die sozialen und Umweltauswirkungen dieser Mineralien aufzudecken, deutet anekdotische Evidenz darauf hin, dass eine weitere Analyse der spezifischen Risiken dieser Materialien erforderlich ist.“[48] Die-

45 World Economic Forum (n. d.(a)).

46 World Economic Forum (n. d.(c)).

47 A World Economic Forum; Global Battery Alliance (2019).

48 World Economic Forum; Global Battery Alliance (2019), S. 27

ser redundante Satz verdeutlicht, dass eine tiefergehende Beschäftigung mit den ökologischen, sozialen und menschenrechtlichen Folgen des Bergbaus nicht stattgefunden hat. Breiter gefasst formuliert die *Global Battery Alliance* in Bezug auf eine bessere Nachhaltigkeitsperformance entlang der Wertschöpfungskette, dass es derzeit nur eine „inkonsistente Einhaltung" von verschiedenen Standards und nur begrenztes unabhängiges Monitoring gebe. Als diesem Umstand zugrunde liegende Gründe werden genannt: „eine diffuse und komplexe Lieferkette; Mangel an Informationsmanagement bzgl. den Ländern, in denen abgebaut und weiterverarbeitet wird; wenige vertrauenswürdige und unabhängige Zertifizierungsbehörden."[49] Problematisch ist, dass die *Global Battery Alliance* diesbezüglich keine konkreten Lösungsansätze formuliert, obwohl sie so viele Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen vereint. Stattdessen wird vage formuliert, dass ein Austausch über „best practices" und eine Verständigung über gemeinsame Rahmenwerke dazu beitragen könne, diese Probleme an der Wurzel zu adressieren.

Die *Global Battery Alliance* spricht davon, dass global betrachtet 10 Millionen neue Jobs in der Batterieproduktion entstehen können – doch sie lässt außen vor, wo diese entstehen. So ist zu befürchten, dass der Rohstoff-Boom für Batterien, der in einigen Staaten im Globalen Süden zu zahlreichen neuen Abbauprojekten führen wird, letztlich die bisherigen Produktionsverhältnisse zementiert. Dies spiegelt sich in den von der *Global Battery Alliance* prognostizierten Zahlen wider: 3 Prozent der potenziell entstehenden Wertschöpfung würde beim Bergbau stattfinden, 25 Prozent in der Weiterverarbeitung, hingegen 70 Prozent in der Herstellung der Batterien (inkl. Anoden- und Kathodenmaterial sowie Batteriezellfertigung).[50] Der Initiative mangelt es an Angaben darüber, wie lokale Wertschöpfung insbesondere in den rohstoffreichen Regionen geschaffen werden kann. Dazu gehören einerseits Maßnahmen, die Steuerhinterziehung und -vermeidung klar verbieten, aber auch eine Förderung der wirtschaftlichen Diversifizierung vor Ort durch die Ansiedlung von weiterverarbeitender Produktion.

49 World Economic Forum; Global Battery Alliance (2019), S. 35

50 World Economic Forum; Global Battery Alliance (2019), S. 17

Foto: Barsamuphe (CC BY 3.0)

Die Goro-Mine in Neu-Kaledonien, eine der größten Nickelminen der Welt, die auf dem Territorium des indigenen Volkes der Kanak errichtet wurde.

Montagearbeiten im BMW-Werk Dingolfing (2012)

Foto: © BMW AG

DRIVE SUSTAINABILITY

Drive Sustainability ist eine mit Unterstützung vom Unternehmensnetzwerk CSR Europe im Jahr 2013 gegründete Initiative, die die Nachhaltigkeit in der automobilen Wertschöpfungskette verbessern möchte.[51] Der Initiative liegt der Gedanke zugrunde, dass die OEMs (*Original Equipment Manufacturer*; dt. Originalausrüstungshersteller) ihre Wertschöpfungsketten weiterhin individuell verwalten, eine Standardisierung der Nachhaltigkeitsanforderungen, die Überprüfung ihrer Einhaltung sowie Kapazitätstrainings für Zulieferer jedoch gewinnbringend für alle Akteur*innen seien.[52] Zu den federführenden Partnern von *Drive Sustainability* gehören die europäischen Autokonzerne BMW, Daimler, Scania, Volkswagen, Volvo Cars und Volvo Group. Darüber hinaus sind auch Ford, Honda, Jaguar Land Rover und Toyota Motor Europe beteiligt.

Gemeinsam mit der *Automotive Industry Action Group* (AIAG) wurden die 2014 erstmals veröffentlichten und 2017 in einer überarbeiteten Fassung erschienenen „Leitprinzipien" entwickelt, die Erwartungen an Zulieferer in Bezug auf Themen wie Menschenrechts- und Umweltschutz sowie Arbeitsbedingungen und Unternehmensethik formulieren.[53] Die OEMs erwarten von ihren Zulieferern, dass sie die Standards nicht nur einhalten, sondern ebenfalls an ihre eigenen Zulieferer weitergeben. Es gibt jedoch keine Angaben darüber, wie die Weiterreichung der Anforderungen durch die Zulieferer gewährleistet werden soll und ob sie überprüft wird. In Anlehnung an die „Leitprinzipien" hat die Initiative einen Selbstbewertungsfragebogen („Self-Assessment Questionnaire"; SAQ) entwickelt, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance von Zulieferern in allen Bereichen, darunter Be-

51 Nachdem einige Autokonzerne sich seit 2007 informell getroffen haben, wurde die Gruppe 2011 formalisiert und 2013 schließlich offiziell unter dem Namen European Automotive Working Group on Supply Chain Sustainability gegründet. Seit 2017 heißt sie Drive Sustainability. Drive Sustainability (2013).

52 Drive Sustainability. (n. d.).

53 „Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain": Drive Sustainability (2016). Der dazu gehörige „Praktische Leitfaden" konkretisiert die Anforderungen und enthält Beispiele für die Umsetzung „Global Automotive Sustainability Practical Guidance": Drive Sustainability (2017).

schaffung, Fertigung, Logistik, Montage und Handel, bewertet werden soll.[54] Der SAQ befragt die Zulieferer hinsichtlich der Implementierung von Richtlinien und Managementsystemen. So wird beispielsweise abgefragt, ob die Unternehmen eine*n Manager*in mit Verantwortung jeweils für soziale Nachhaltigkeit, ökologische Nachhaltigkeit und Einhaltung der Vorschriften haben, ob die Firma einen CSR-/Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht und über formale Richtlinien sowie Managementsysteme im Bereich Arbeitsbedingungen und Menschenrechte, Gesundheit und Sicherheit, Geschäftsethik und Umweltschutz verfügt. Die Zulieferer sind dazu angehalten, die entsprechenden Dokumente beizufügen. Nur in wenigen Bereichen wird jedoch abgefragt, ob sie über ein Managementsystem verfügen, das nach internationalen oder nationalen Vorgaben zertifiziert wurde und sie werden selten dazu aufgefordert, das entsprechende Zertifikat hinzuzufügen. Problematisch ist auch, dass es in Bezug auf Umweltprüfungen heißt, diese könnten intern – also durch das Unternehmen selbst – durchgeführt werden oder durch einen Dritten.[55] Der SAQ ist, wie die Bezeichnung schon sagt, eine Selbsteinschätzung. Obwohl Zulieferer für einige der abgefragten Kriterien unterstützende Dokumente zusätzlich zu dem Fragebogen hochladen müssen, ist unklar, inwiefern die OEMs die Angaben auf Richtigkeit überprüfen.

Mit Blick auf den Bezug von Rohstoffen heißt es, dass von den Unternehmen erwartet werde, „eine Sorgfaltspflicht-Prüfung durchzuführen, um zu verstehen, woher die in ihren Produkten verarbeiteten Rohstoffe kommen".[56] In dem SAQ müssen Zulieferer angeben, welche der folgenden 18 Rohstoffe sie verwenden: Aluminium/Bauxit, Kobalt, Kupfer, Glas (Quarzsand), Gold, natürliches Graphit, Kautschuk, Leder, Lithium, Mica (Glimmer), Nickel, Palladium, Seltene Erden, Stahl/Eisen, Tantal, Wolfram, Zink, Zinn.[57] Die Zulieferer sollen angeben, ob sie bzgl. dieser Rohstoffe Richtlinien für den verantwortungsvollen Bezug implementiert hätten. Verwenden die Zulieferer die Konfliktmineralien und/oder Kobalt, wird abgefragt, ob sie das „Conflict Minerals Reporting Template" (CMRT) und/oder das „Cobalt Reporting Template" (CRT) von der RMI verwenden.[58] Der Fokus auf diese 18 Rohstoffe begründet sich in der von Drive Sustainability durchgeführten Analyse der wichtigsten Rohstoffe sowie in den diesbezüglich relevanten Risiken in der Wertschöpfungskette von Automobilherstellern. Gemeinsam mit der RMI hat *Drive Sustainability* insgesamt 37 Rohstoffe[59] in Bezug auf ökologische und soziale Risiken sowie Risiken im Bereich Governance analysiert.[60] Der Abbau bzw. die Herstellung dieser Rohstoffe steht – selbst in der konservativen, nicht sonderlich umfangreichen Analyse von *Drive Sustainability* – in Zusammenhang mit zahlreichen Risiken. Allein für 24 dieser Rohstoffe wurde ein hohes Risiko bzgl. des Ausstoßes von Säure registriert. Bei menschenrechtlichen wie sozialen Risiken wird einerseits Kleinst- und Kleinbergbau als ein Kriterium gewertet, außerdem Kinderarbeit, erzwungene Arbeit und Konflikte mit indigenen Gemeinschaften. In Bezug auf weitere Aspekte heißt es, dass „geschlechtsbezogene Gewalt und Diskriminierung, Verlust der Lebensgrundlagen aufgrund von Umsiedlung und Interaktionen mit privaten Sicherheitskräften an Minenstandorten oder Verarbeitungsanlagen" nicht mit einbezogen werden würden, da es diesbezüglich keine Datenquelle für eine material- oder branchenweite Bewertung gebe.[61] Für 18 der Rohstoffe wurden schließlich zusammenfassende „Profile" erstellt, die den Autokonzernen unter anderem Orientierung bei der Fokussierung ihrer prozessualen Sorgfaltspflicht geben sollen.

54 Drive Sustainability (2019)

55 Drive Sustainability (2019), S. 13

56 Drive Sustainability (2017), S. 1

57 Drive Sustainability (2019), S. 18

58 Drive Sustainability (2020), S. 2

59 Diese Rohstoffe sind: Aluminium/Bauxit, Antimonium, Beryllium, Bismuth, Blei, Chrom & Chromium, Gallium, Germanium, Glas (Quarzsand), Gold, Graphit (natürliches), Indium, Kautschuk, Kobalt, Kupfer, Kunststoffe (Plastics) Leder, Lithium, Mangesium, Mangan, Mica, Molybden, Nickel, Niobium, Palladium, Rhodium, Ruthenium, Seltene Erden Elemente, Silber, Stahl/Eisen, Tantal, Titanium, Vanadium, Wolfram, Zinn und Zink.

60 Drive Sustainability; Responsible Minerals Initiative (2018).

61 Drive Sustainability; Responsible Minerals Initiative (2018), S. 26

Kleinschürfer*innen in der Demokratischen Republik Kongo

Foto: © Mark Craemer

DIE NACHHALTIGKEITSBERICHTE DER AUTOINDUSTRIE: MEHR SCHATTEN ALS LICHT

Obwohl sich die Autokonzerne – darunter BMW, Daimler und VW – ihrer Mitgliedschaft bei *Drive Sustainability* rühmen und nach eigenen Angaben auch deren Fragebogen für Zulieferer für ihren Beschaffungsprozess verwenden, bleiben sie in ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung weit hinter ihrem Potenzial zurück. In einem Auto sind neben den 37 von *Drive Sustainability* genannten Rohstoffen noch Dutzende weitere verbaut – doch diese finden in den Nachhaltigkeitsberichten der Autokonzerne keine Erwähnung. Die Autokonzerne könnten auf die 18 „Rohstoffprofile" zurückgreifen, die ihnen Orientierung bei der Fokussierung ihrer prozessualen Sorgfaltspflichten geben sollen. Wie schon die *Nachgefragt*-Email-Aktion von INKOTA[62] an Autokonzerne zum verantwortungsvollen Rohstoffbezug für E-Autos ergeben hatte, berichtet kein einziges Unternehmen transparent über ihren Rohstoffbezug und menschenrechtliche Verantwortung – nicht einmal über die 18 Rohstoffe. Selbst Nickel, das ebenfalls in großen Mengen in Akkus von E-Autos verbaut wird, und deren Abbau mehrfach mit Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung in Zusammenhang gebracht wurde, kommt in den Berichten nicht vor.[63]

Auch über Grafit wird nicht berichtet, obwohl der Abbau dazu führen kann, dass Staub und feine Partikel in die Atmosphäre gelangen, was gesundheitliche Probleme bei Arbeiter*innen und Anwohner*innen verursacht. Durch Verschüttung von Grafitpulver können Böden verschmutzt und dadurch Flora und Fauna belastet werden.[64] Einzig BMW erwähnt, wenn auch nur kurz, das Metall Kupfer, das im Zuge der Antriebswende ebenfalls in noch größeren Mengen verbaut werden wird. Auch der Abbau von Kupfererz, etwa in der Demokratischen Republik Kongo, Sambia und mehreren lateinamerikanischen Staaten, verursacht immer wieder schwerwiegende Folgen für Mensch und Umwelt. BMW schreibt hier lediglich, dass es in einem Pilotprojekt für die Kupferlieferkette des Bordnetzes gemeinsam mit seinen Lieferanten alle Schritte der Wertschöpfungskette „beleuchtet und Standorte der Kabelproduktion, Kupferverarbeitung und -gewinnung besucht."[65] BMW ist auch das einzige OEM, das Mitglied der ambitionierten Initiative IRMA ist, die einen rohstoffübergreifenden Standard für verantwortungsvolle Produktion entwickelt hat. Das Unternehmen lässt jedoch offen, was diese Mitgliedschaft konkret bedeutet – und ob es sich beispielsweise dafür einsetzt, dass die Minen, die der Konzern in seiner Wertschöpfungskette identifiziert hat, sich nach diesem Standard zertifizieren lassen sollen.

Doch den Unternehmen ist bewusst, dass „[d]as öffentliche Interesse am Thema Menschenrechte in der Automobilindustrie steigt", so ein Konzern in seinem Nachhaltigkeitsbericht.[66] Grund hierfür seien „insbesondere neue Herausforderungen, die der Ausbau der Elektromobilität mit sich bringt. Denn es besteht die Gefahr, dass die dafür benötigten Rohstoffe möglicherweise unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden."[67] Ein anderes Unternehmen schreibt,

62 INKOTA-netzwerk (n. d.).

63 Max Planck Foundation (2016), S. 48, S. 126; z. B. in Russland: Stone, M. (2020); Indonesien: Rosa Luxemburg Stiftung (2019); auf den Philippinen: PowerShift e. V., Philippinenbüro im Asienhaus (2017).

64 UNCTAD (2020), S. 46

65 BMW Group (2019), S. 94

66 Daimler AG (2019), S. 144

67 Daimler AG (2019), S. 144

dass es seine Maßnahmen in Bezug auf menschenrechtliche Risiken auf Wertschöpfungsketten konzentriere, die „mit besonders hohen Risiken für negative Auswirkungen einhergehen."[68] Dazu gehören insbesondere Rohstoff-Wertschöpfungsketten, so das Unternehmen. Die anderen Unternehmen konzentrieren sich in ihrer Analyse von Menschenrechtsrisiken ebenfalls überwiegend auf metallische Rohstoffe.[69] Die Unternehmen lassen dabei jedoch offen, auf Basis welcher internationaler Referenzdokumente, zivilgesellschaftlicher wie medialer Berichte, umweltwissenschaftlicher Analysen etc. sie diese Risikoanalysen vornehmen. So schreibt beispielsweise Daimler, dass es „24 Rohstoffe und 27 Dienstleistungen identifiziert [habe], deren Gewinnung und Weiterverarbeitung beziehungsweise deren Erbringung menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Grundlage der Risikoabschätzung sind verschiedene internationale Referenzdokumente."[70] Letztere werden, mit Ausnahme von der „Child and Forced Labour List" des US-Arbeitsministeriums sowie des „Corruption Perception Index" von *Transparency International*, nicht weiter benannt. Nur bei vollständiger Transparenz über die Methodik kann die Auswahl der Wertschöpfungsketten mit den höchsten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken nachvollzogen und überprüft werden. Gemäß den UN-Leitprinzipien sowie den OECD-Leitsätzen sollte vor allem die Konsultation relevanter Stakeholder – unter Umständen auch Betroffener – entscheidend für die Priorisierung der Risiken sein.

Die Nachhaltigkeitsberichte der hier im Vordergrund stehenden Autokonzerne – BMW, Daimler und VW – beziehen sich in ihrer Berichterstattung auf die Anforderungen des deutschen *Corporate Social Responsibility-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes* (CSR-RUG).[71] Seit dem Geschäftsjahr 2017 müssen Unternehmen nicht nur zu ihrem finanziellen, sondern auch zu ihrem sozialen und ökologischen Handeln Rechenschaft ablegen. Zuvor hatten sowohl die EU als auch die Mitgliedstaaten ausschließlich auf Freiwilligkeit gesetzt. Es besteht jedoch die Problematik, „dass der deutsche Gesetzgeber die Nachhaltigkeitsangaben auf solche beschränkt hat, die auch für die Werthaltigkeit des Unternehmens relevant ist. Damit fallen Menschenrechtsverletzungen heraus, die nicht erkennbar zum Beispiel zu einer Rufschädigung und zu einem Wertverlust des Unternehmens führen."[72] Die Unternehmen können nach eigenem Ermessen wählen, was sie melden wollen, da die Richtlinie ihnen eine erhebliche Flexibilität hinsichtlich der Form und Ausführlichkeit der Berichterstattung erlaubt. Zu den Themen, über die berichtet wird, gehören unter anderem die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeiten auf Klima und Umwelt sowie entsprechende vorbeugende und mildernde Maßnahmen; Verkehrssicherheit und Datenschutz; das Wohlergehen von Arbeiter*innen; die Weitergabe und Überprüfung von Nachhaltigkeitsanforderungen im Lieferantennetzwerk sowie die Einhaltung von Menschenrechtsstandards entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Da der Fokus der vorliegenden Publikation auf menschenrechtlich und ökologisch verantwortungsvollem Bezug von Rohstoffen liegt, werden ausschließlich damit in Zusammenhang stehende Aspekte und Maßnahmen beleuchtet. In den Blick genommen wurden dabei BMW, Daimler und VW. Dies ist einerseits Kapazitätsgründen geschuldet, andererseits verweisen beispielsweise Audi und Porsche in ihren Nachhaltigkeitsberichten ohnehin vor allem auf den Mutterkonzern VW, wenn es um ihre unternehmerischen Sorgfaltspflichten geht. Die anderen in Deutschland produzierenden Konzerne, Ford und Opel, veröffentlichen für ihre Tätigkeiten hierzulande ebenfalls keinen eigenen Bericht, sondern verweisen auf ihre Mutterkonzerne Ford in den USA sowie Groupe PSA in Frankreich.

68 Volkswagen AG (2019), S. 40

69 Beachtung finden aber auch das Mineral Mica (Glimmer), das unter anderem für Autolacke, Reifen und Bremsbeläge verwendet wird und dessen Abbau immer wieder in Zusammenhang mit Kinderarbeit gebracht wird: terre des hommes. (n. d.). Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen beim Anbau von für Reifen verwendeten Naturkautschuk finden auch Erwähnung: SÜDWIND e. V. ; Global Nature Fund (GNF) (2019).

70 Daimler AG (2019), S. 144

71 Das im März 2017 vom Deutschen Bundestag verabschiedete CSR-RUG setzt die europäische CSR-Richtlinie (2014/95/EU) in nationales Recht um. Von dem Gesetz betroffen sind alle kapitalmarktorientierten Unternehmen, Kreditinstitute sowie Versicherungsunternehmen mit mehr als 500 Mitarbeiter*innen sowie einer Bilanzsumme von mehr als 20 Millionen Euro oder Umsatzerlösen von mehr als 40 Millionen Euro. Konzerntöchter sind aus der Pflicht zur nichtfinanziellen Berichterstattung entlassen, wenn der Mutterkonzern einen den EU-Vorgaben entsprechenden CSR-Bericht vorlegt.

72 Humbert, F (2018).

Umsiedlungen für eine Bauxit-Minenerweiterung in Guinea. Das umgesiedelte Dorf wurde auf dem Abraum der alten Mine errichtet. Die Wasserversorgung der Menschen und landwirtschaftliche Nutzung der Flächen ist extrem eingeschränkt.

Foto: © Benjamin Moscovic

MENSCHENRECHTE IM ROHSTOFFSEKTOR: AUF WORTE MÜSSEN TATEN FOLGEN

Aluminium und Stahl: Massenhafter Verbrauch für Autos, minimale Erwähnung in der Berichterstattung

Aluminium und Stahl machen den größten Anteil des Volumens an den sogenannten Konstruktionswerkstoffen eines Autos aus. Darüber hinaus verursacht die Produktion der beiden Metalle einen erheblichen Anteil der CO_2-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Autos – laut Daimler sind es circa 60 Prozent.[73] Eisenerz ist der Hauptrohstoff der Stahlherstellung – und Deutschland in Europa der größte, im weltweiten Vergleich der siebtgrößte Hersteller von Rohstahl. Eisenerz wird hauptsächlich aus Brasilien nach Deutschland importiert.

BMW berichtet, dass allein Stahl und Eisen 53 Prozent des Materialeinsatzes des Konzerns ausmachen; Aluminium und andere Nichteisenmetalle 18 Prozent. Der Konzern habe seine Leichtbaugießerei in Landshut gemäß des Performance Standard der ASI auditieren lassen und mit den „Partnern im Lieferantennetzwerk an der Zertifizierung der weiteren Schritte der Lieferkette bis zur Mine“ gearbeitet.[74] BMW habe sich darüber hinaus an der Erarbeitung des Nachhaltigkeitsstandards bei der RSI beteiligt.

Daimler berichtet, dass der Konzern für seine Rohstoff-Wertschöpfungsketten mit einem hohen Risiko für Menschenrechtsverletzungen den Anspruch hat, größtmögliche Transparenz zu schaffen, um kritische Punkte zu identifizieren und

73 Daimler AG (2019), S. 113

74 BMW Group (2019), S. 93

vorbeugende Maßnahmen ergreifen zu können. Daimler würde dabei die Rohstoffe Kobalt, Stahl und Aluminium in den Fokus stellen und verweist auf die seit 2018 bestehende Mitgliedschaft bei der RMI, der RSI und der ASI.[75] Bzgl. Letzterer schreibt Daimler, dass es bei einigen Auftragsvergaben „von Lieferanten bereits eine Zertifizierung nach diesem Standard" fordern würde.[76]

VW erwähnt Stahl in seinem Bericht gar nicht. In Bezug auf Aluminium verweist der Konzern auf ein „*Aluminium-Closed-Loop*-Projekt" (geschlossener Kreislauf für Aluminium über Konzerngrenzen hinweg), das Audi an einem Standort nutzen würde. Dieser Standard sei bereits mit dem „Performance Standard" der ASI zertifiziert worden.

In den Nachhaltigkeitsberichten der Autokonzerne bleibt offen, ob die – wenn vorhandene – Mitgliedschaft in diesen Initiativen dazu führt, dass in Zukunft ausschließlich Stahl und Aluminium aus zertifizierten Werken bezogen werden sollen. Sollten sich diese Standards als *Best Practice* etablieren, wäre dieses Bekenntnis wünschenswert. Doch auch eine Mitgliedschaft in einer Rohstoff-Initiative befreit die Unternehmen nicht von ihren eigenen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten. So zeichnet sich jetzt schon eine Tendenz der Auslagerung von Risiken hin zu den Initiativen ab. Beispielsweise schreibt Daimler, es würde die Rohstoffe Kobalt, Stahl und Aluminium in den Fokus stellen – berichtet aber zu letzteren Beiden außer der Mitgliedschaft in den jeweiligen Initiativen nichts. In keinem der Nachhaltigkeitsberichte werden die Abbaubedingungen und -länder der für diese Metalle notwendigen Erze (Bauxit und Eisen) thematisiert. So kommen über 90 Prozent des in Deutschland genutzten Bauxits für Aluminium aus Guinea, wo noch keine Mine nach dem ASI zertifiziert ist – und immer wieder Probleme beim Abbau bekannt werden, darunter die nicht sachgemäß entschädigte Umsiedlung oder gar Vertreibung von Menschen.[77]

Verantwortungsvoller Bezug von Konfliktmineralien: Deutsche Autokonzerne hinken US-amerikanischen Elektronikunternehmen hinterher

In den USA sind führende Konzerne der Elektronikindustrie – nicht zuletzt aufgrund der Sektion 1502 des *Dodd-Frank-Acts* – deutlich weiter in der Berichterstattung über Konfliktmineralien als die deutsche Automobilindustrie. Apple ist zum Beispiel seit März 2016 offiziell „konfliktfrei" und veröffentlicht eine Liste mit allen Schmelzen, die als konfliktfrei zertifiziert sind. Zudem berichten sie nicht mehr nur über die Schmelzen und Raffinerien der Konfliktmineralien Gold, Tantal, Wolfram und Zinn, sondern auch über die für Kobalt.[78] 100% der Schmelzen und Raffinerien hätten ein externes unabhängiges Audit erfüllt. Der Konzern bekennt sich dazu, diese Liste jährlich zu veröffentlichen. Auch Intel veröffentlicht eine Liste mit der dem Konzern bekannten, also von seinen Zulieferern benannten, Schmelzen und Raffinerien für Konfliktmineralien in seinen Wertschöpfungsketten.[79] Der Konzern HP macht ebenfalls konkrete Angaben über die Anzahl der Gold-, Zinn-, Tantal- und Wolfram-Schmelzen und Raffinerien in seinen Wertschöpfungsketten. Im Nachhaltigkeitsbericht 2019 informiert HP tabellarisch über den jeweiligen Prozentsatz der Schmelzen und Raffinerien, die bereits mit dem RMAP auditiert oder auf dem Weg dorthin sind.[80] Darüber hinaus werden die Namen und die Standorte von Kobalt-Raffinerien offengelegt, die dem Konzern von seinen Zulieferern gemeldet wurden. HP gibt ebenfalls Auskunft darüber, wie viele der Raffinerien das RMAP-Audit der RMI erfolgreich abgeschlossen haben oder sich diesbezüglich im Prozess befinden würden.[81]

Bei den deutschen Autokonzernen lässt sich eine vergleichbare Transparenz nicht feststellen. VW orientiert sich an den Anforderungen des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hoch-

75 Daimler AG (2019), S. 69
76 Daimler AG (2019), S. 126
77 PowerShift e.V. (2019)
78 Apple (2019).
79 Intel Corporation (2019)
80 HP (2019), S. 40
81 HP (2020), S. 4

ES ZEICHNET SICH EINE TENDENZ DER AUSLAGERUNG VON RISIKEN HIN ZU DEN INITIATIVEN AB.

risikogebieten. Der Konzern verlange von seinen Lieferanten in Bezug auf die sogenannten Konfliktrohstoffe, „dass sie über ihre Managementsysteme die Verwendung von Mineralien aus nicht nach internationalen Standards zertifizierten Schmelzen ausschließen." Dies überprüfe VW, indem durch das „Conflict Minerals Reporting Template" der RMI über alle Schmelzen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette berichtet und die Ergebnisse ausgewertet würden. 2019 hätten dem VW Konzern insgesamt 473 Unternehmensgruppen Bauteile geliefert, in denen auch Konfliktrohstoffe enthalten seien. In deren Wertschöpfungsketten wiederum seien 327 Schmelzen für diese Konfliktrohstoffe eindeutig identifiziert worden. Wenn dabei festgestellt würde, dass Schmelzen nicht zertifiziert seien, würde der Konzern darauf hinarbeiten, diese Schmelzen zu zertifizieren. Der Bericht enthält jedoch keine Angaben darüber, wie viele der identifizierten 327 Schmelzen insgesamt zertifiziert sind.

BMW berichtet ebenfalls, dass es sich zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht an den OECD-Leitsätzen orientiert. Ziel des Unternehmens sei es – auch in Hinblick auf die 2021 in Deutschland in Kraft tretende EU-Verordnung, die allerdings nicht für die verarbeitende Industrie verpflichtende Vorgaben macht – Transparenz über die Herkunft von Gold, Tantal, Wolfram und Zinn zu schaffen. Der Konzern befrage deshalb jährlich seine Lieferanten, die diese Rohstoffe für ihre Bauteile verwenden, über ihre eigene Lieferkette bis hin zur Schmelze. Diese Abfrage sei in den branchenspezifischen Nachhaltigkeitsfragebogen integriert und im Beschaffungsprozess verankert. Seit Beginn der Untersuchung im August 2019 habe BMW 99 % des gelieferten 3TG-Volumens abgedeckt.[82]

Der Nachhaltigkeitsbericht von Daimler enthält keine spezifischen Angaben zu Sorgfaltspflichten im Bereich der Konfliktmineralien.

Die gesetzlichen Regelungen zu Konfliktmineralien und die darauf folgenden Maßnahmen einzelner Konzerne und Initiativen zeigen auf, dass durch Abfrage der Zulieferer Schmelzen und Raffinerien – und darüber letztlich auch die Minen – in Wertschöpfungsketten identifiziert werden können. So haben der gemeinsame Druck von Downstream-Unternehmen sowie ein proaktives Engagement der RMI dazu geführt, dass sich immer mehr Schmelzen und Raffinerien von Gold, Tantal, Wolfram und Zinn dem Auditierungs-Prozess geöffnet haben. Von diesen Erfolgen gilt es zu lernen und sie auf andere Initiativen zu übertragen. Interne wie externe Transparenz über die Wertschöpfungskette ist möglich – und sie muss langfristig für alle Rohstoffe gelten.

Kobalt und Lithium – mehr oder weniger im Fokus?

Die Diskussion um menschenrechtlich und/oder ökologisch als besonders kritisch erscheinende Rohstoffe hat sich – insbesondere für die Automobilindustrie – von Konfliktmineralien zu den Metallen Kobalt und Lithium verschoben. Beide werden in vielen der gegenwärtigen Batterietypen verarbeitet. BMW, Daimler und VW berichten mit besonderem Augenmerk auf Kobalt.

BMW plant, „ab 2020 Kobalt und Lithium für die Batteriezellen selbst ein[zu]kaufen" und den Zulieferern zur Verfügung zu stellen. Damit würde der Konzern in der Wertschöpfungskette „größtmögliche Transparenz" schaffen.[83] So plant die BMW Group, Kobalt eigenständig in Minen außerhalb der Demokratischen Republik Kongo – in Marokko und Australien – einzukaufen. Im Dezember 2019 schloss BMW einen mehrjährigen Liefervertrag mit dem Bergbaukonzern Ganfeng ab, der in Australien Lithium abbaut.[84] Im Juli 2020 wurde bekannt gegeben, dass außerdem ein Vertrag mit dem marokkanischen Konzern Managem Group abgeschlossen wurde. Die Managem Group soll zukünftig ein Fünftel des Kobaltbedarfs für BMWs Batterieproduzenten decken.[85] Die anderen 80 Prozent soll die australische Mine Murrin Murrin liefern, die zu dem Konzern Glencore gehört.[86] Die direkte Beschaffung von Rohstoffen und somit die Verkürzung der Lieferkette ist tatsächlich eine

82 BMW Group (2019), S. 95

83 BMW Group (2019), S. 5

84 Handelsblatt (2019).

85 electrive.com (2020).

86 Mining.com (2020).

gute Möglichkeit, um nicht nur die Rückverfolgbarkeit und somit Transparenz zu gewährleisten, sondern auch Nachhaltigkeitsanforderungen an die Minenbetreiber zu stellen. Notwendig ist dafür, dass BMW offenlegt, welche Anforderungen es an die Bergbaukonzerne stellt und wie die Überprüfung dieser Standards erfolgt.

Darüber hinaus hat die BMW Group gemeinsam mit BASF SE, Samsung SDI und Samsung Electronics das Pilotprojekt „Cobalt for Development" in Kolwezi in der Demokratischen Republik Kongo initiiert. Im Auftrag der Konzerne untersucht die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Kooperation mit lokalen Partnern, darunter Behörden und Kooperativen, wie Lebens- und Arbeitsbedingungen für Arbeiter*innen in einer Kobaltmine im Kleinbergbau sowie in den umliegenden Gemeinden verbessert werden können.[87] Sollte das Projekt erfolgreich sein, könnten die Ansätze auf weitere nicht-industrielle Minen übertragen werden. Grundvoraussetzungen dafür sind mehr Transparenz über das Projekt selbst, die Rolle der beteiligten Konzerne sowie die Partizipation von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen. Außerdem muss ein unabhängiges Monitoring zur Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen durchgeführt werden. Begrüßenswert wäre, wenn der Konzern sich im Zusammenhang mit diesem Projekt langfristig zu einer verantwortungsvollen und bestenfalls direkten Beschaffung aus der Demokratischen Republik Kongo – insbesondere dem Kleinbergbau mit unmittelbaren Einkommensmöglichkeiten für hunderttausende Menschen – bekennt.

Daimler hat 2019 ein externes Auditunternehmen beauftragt, um „die Kobaltlieferketten der zum Zeitpunkt der Beauftragung bestehenden Batteriezell-Lieferanten der Mercedes-Benz AG nach OECD-Standards zu kontrollieren. Ziel des ersten Jahres ist es, die Kobaltlieferketten [der] Batteriezell-Lieferanten schrittweise zu auditieren. Dabei werden sowohl die Downstream-Lieferanten (von den Batterieherstellern bis zu den Raffinerien) als auch die Upstream-Lieferanten (von den Raffinerien bis zu den Minen) bewertet."[88] Mittels dieser Audits werden Lieferanten bewertet sowie Risiko-Hotspots und Verbesserungspotenziale identifiziert. Daimler weist darauf hin, „dass die auditierten Unternehmen noch Mängel bei der Etablierung von Due-Diligence-Systemen nach OECD-Standards aufweisen."[89] Wenn dies der Fall ist, würden individuelle Korrektiv-Maßnahmenpläne mit Fristen zur Umsetzung entwickelt. Würde ein Lieferant diesen Plan nicht akzeptieren, trete Daimler „auf der Ebene darüber in Kontakt, um auf die Akzeptanz und Umsetzung der Pläne hinzuwirken." Da „keine direkte Vertragsbeziehung besteht", hätte Daimler „jedoch keine rechtlichen Durchgriffsmöglichkeiten."[90] Dieses Eingeständnis zeigt, dass die direkte Beschaffung der Rohstoffe – so wie es BMW für Kobalt und Lithium handhabt – Vorteile für die Umsetzung von Nachhaltigkeitsanforderungen haben kann.

Eine andere Möglichkeit ist, den Abbruch der Geschäftsbeziehungen mit jenen Zulieferern in Erwägung zu ziehen, bei deren Upstream-Lieferanten sich mittelfristig keine Verbesserungen einstellen. In diesem Zusammenhang ist das von Daimler erwähnte Schulungsprogramm der Lieferanten von Relevanz, so dass Letztere ihre Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte aktiv wahrnehmen. Die Erfahrungen der RMI haben gezeigt, dass ein Zusammenschluss von Downstream-Unternehmen, die gemeinsam Druck auf Raffinerien und Schmelzen ausüben, zum Erfolg führen kann. Zu guter Letzt sollte jedes Unternehmen über Audits hinaus weitere präventive Maßnahmen ergreifen. Unumgänglich ist dabei die Konsultation aller potenziell betroffenen Stakeholder, um die tatsächlichen Risiken sowie Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren.

Zur Beschaffung von Kobalt aus dem Kleinbergbau enthält der Bericht von Daimler keine gesonderten Angaben. Es bleibt unklar, ob sie sich in ihren Bemühungen hauptsächlich auf den industriellen Bergbau beziehen. Der Konzern führt gemeinsam mit der Organisation *Bon Pasteur* ein Projekt in der Bergbauregion Kolwezi in der Demokratischen Republik Kongo durch, das Frauen und Kindern durch Bildungsmaßnahmen Beschäftigungsalter-

87 BMW Group (2019), S. 25

88 Daimler AG (2019), S. 147

89 Daimler AG (2019), S. 147

90 Daimler AG (2019), S. 148

Verdunstungsbecken für die Lithiumproduktion im Salar de Uyuni, Bolivien. Der hohe Wasserverbrauch gefährdet die lokale Bevölkerung sowie das sensible Ökosystem und schürt soziale Konflikte. Derzeit stehen die Produktionsstätten still.

Foto: © Constantin Bittner

nativen zur Arbeit in Kobaltminen eröffnen soll. Zur Beschaffung von Lithium gibt es ebenfalls keine spezifischen Angaben.

VW schreibt, dass im Bereich der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten der Fokus des Konzerns auf Batterierohstoffen, insbesondere auf Kobalt, liege. Der Konzern verfolge in enger Abstimmung mit den Lieferanten der Batteriezellen „das Ziel, vom Abbau in der Mine bis zur Herstellung des fertigen Produkts eine vollständige Transparenz der Lieferkette herzustellen.“[91] Nur so könnten negative Auswirkungen effektiv verhindert werden. Dabei wolle das Unternehmen mit den Minenbetreibern direkt zusammenarbeiten, „da am Anfang der Lieferkette das Risiko für Verstöße vor allem gegen die Menschenrechte am höchsten ist und diesem demnach am wirksamsten begegnet werden kann.“[92] Der Bericht von VW enthält keine gesonderten Angaben zur Beschaffung von Kobalt aus dem Kleinbergbau. Auch hier bleibt unklar, ob sie sich in ihren Bemühungen hauptsächlich auf den industriellen Bergbau beziehen. Zur Beschaffung von Lithium gibt es ebenfalls keine spezifischen Angaben.

91 Volkswagen AG (2019), S. 41

92 Volkswagen AG (2019), S. 41

BESCHWERDEMECHANISMEN – BISHER KAUM UMFASSEND EINGERICHTET

Effektivitätskriterien für Beschwerdemechanismen

LEGITIM Sie ermöglichen das Vertrauen der Stakeholdergruppen, für die sie vorgesehen sind, und sind rechenschaftspflichtig im Sinne einer fairen Abwicklung von Beschwerdeverfahren.	**TRANSPARENT** Sie informieren die Parteien eines Beschwerdeverfahrens laufend über dessen Fortgang und stellen genügend Informationen über die Leistung des Beschwerdemechanismus bereit.	**BERECHENBAR** Sie gewährleisten ein klares, bekanntes Verfahren mit einem vorhersehbaren zeitlichen Rahmen für jede Verfahrensstufe sowie klare Aussagen zu verfügbaren Arten von Abläufen und Ergebnissen.
ZUGÄNGLICH Sie sind allen möglichen Nutzer*innen bekannt und bieten ausreichend Unterstützung im Hinblick auf besondere Zugangshindernisse.	**RECHTE-KOMPATIBEL** Sie stellen sicher, dass die Ergebnisse und Abhilfen mit international anerkannten Menschenrechten in Einklang stehen.	**AUSGEWOGEN** Nutzer*innen haben vertretbaren Zugang zu Informationen, Beratung und Fachwissen, um an einem Beschwerdeverfahren auf faire, informierte und respektvolle Weise teilnehmen zu können.

Nach UN-Leitprinzipien. Quelle: Deutsches Global Compact Netzwerk (DGCN), 2018

Die Etablierung eines Beschwerdemechanismus hat eine sehr hohe Bedeutung für den Prozess der menschenrechtlichen und ökologischen Risikoidentifizierung sowie entsprechenden Maßnahmen zur Prävention, Linderung und Entschädigung. Ein funktionsfähiger Beschwerdemechanismus stellt für Betroffene eine wichtige Voraussetzung für den Zugang zu Abhilfe dar. Zu den Effektivitätskriterien für Beschwerdemechanismen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte gehört, dass die Beschwerdemechanismen legitim, transparent, berechenbar, zugänglich, rechte-kompatibel und ausgewogen sein müssen.

BMW spricht in seinem Nachhaltigkeitsbericht von „verschiedenen Meldekanäle[n], wie zum Beispiel de[m] Human Rights Contact Supply Chain". Dies sei die zentrale Anlaufstelle für Meldungen von potenziellen Sozial-, aber auch Umweltverstößen bei Lieferanten. Diese könnten anonym per Telefon oder E-Mail abgegeben werden. Darüber seien im Berichtsjahr 2019 zwei Hinweise zu möglichen Verstößen gegen Nachhaltigkeitsgrundsätze in der Wertschöpfungskette eingegangen, die die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz betrafen. BMW berichtet, dass die Anfragen „noch 2019 aufgeklärt und abgeschlossen werden" konnten.[93] Transparente Informationen über den genauen Verfahrensprozess dieses Beschwerdemechanismus lassen sich auf der Konzernwebseite nicht finden. Auch der direkte Zugang für nicht englisch oder deutschsprachige Menschen ist nicht gegeben.[94]

Bei Daimler soll das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) weltweit Beschäftigten sowie externen Hinweisgeber*innen die Möglichkeit geben, Regelverstöße zu melden (per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular). In Brasilien, den USA, Japan und Südafrika würde darüber hinaus eine externe, gebührenfreie Hotline zur Verfügung stehen. Diesbezüglich schreibt Daimler: „Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung

93 BMW Group (2019), S. 92

94 BMW Group. (n. d.).

auch anonym erfolgen."[95] In Deutschland würde Hinweisgeber*innen als weitere Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung stehen. Daimler schreibt, dass es über das BPO-System „auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam [werde]" und so den Schaden abwenden könne. [96] Zu den Regelverstößen mit hohem Risiko nenne es unter anderem Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie schwere Verstöße gegen technische Vorgaben. 2019 seien 59 BPO-Fälle gemeldet worden, von denen sich bei 44 ein Anfangsverdacht bestätigt habe, darunter sieben in dem Bereich Korruption. Daimler verweist in seinem Nachhaltigkeitsbericht auf die dritte Säule der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die „Zugang zu Abhilfe" vorsieht. Konzernmitarbeiter*innen, aber auch externen Dritten soll es auf verschiedenen Kanälen möglich sein, auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen und diesbezüglich Abhilfe einzufordern. Daimler schreibt diesbezüglich, dass zu diesen Kanälen bei dem Konzern das Hinweisgebersystem BPO gehöre „oder die Weltarbeitnehmervertretung." Mit Letzterer würde der Konzern eng zusammenarbeiten, wenn mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten adressiert würden.[97] Bei Verdachtsfällen würde Daimler alle verfügbaren Informationen zusammentragen und die Lieferanten dazu auffordern, zu den Vorwürfen Stellung zu beziehen und erforderliche Konsequenzen ziehen. Dies beinhaltet die Auflösung der Geschäftsbeziehungen oder mit den betroffenen Lieferanten auf eine Verbesserung der Situation vor Ort hinzuwirken. Daimler berichtet, dass die konzerneigenen Prüfungen „keine konkreten Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit, auf Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit festgestellt" haben. „Individuellen Hinweisen und Verdachtsfällen in der Lieferkette, unter anderem im Hinblick auf den Abbau von Rohstoffen durch Kinderarbeit", gehe der Konzern konsequent nach.[98] Der BPO ist auf der Unternehmenswebseite nur in englischer und deutscher Sprache dargestellt, wodurch automatisch die Zugangs- und Informationsmöglichkeiten nicht deutsch- und englischsprachiger Menschen eingeschränkt sind.[99] Im Nachhaltigkeitsbericht von VW lassen sich keine Angaben über einen Beschwerdemechanismus für mögliche Menschenrechtsverletzungen in der Wertschöpfungskette finden.

Insgesamt zeigen die mitunter fehlenden oder intransparenten Angaben der untersuchten Autokonzerne, dass sie Beschwerdemechanismen zu wenig Priorität geben. Aus den Angaben lässt sich schließen, dass es bisher kaum ganzheitliche Ansätze für Beschwerdemechanismen gibt. Weder wird die gesamte Wertschöpfungskette adressiert oder alle potenziellen Menschenrechts- und Umweltrisiken eingeschlossen, noch haben potenziell Betroffene leichte, sichere und anonyme Zugangsmöglichkeiten, um Beschwerdemechanismen anzuwenden. Neben der Gewährleistung von Sicherheit und Anonymität z. B. durch sogenannte Frühwarnkanäle müssen insbesondere Zugangsbarrieren verschiedenster Art (sprachlich, örtlich, kulturell, technologisch etc.) abgebaut werden und Beschwerdekanäle den jeweiligen Anspruchsgruppen verständlich kommuniziert werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Konzerntransparenz bei der Rohstoffbeschaffung. Beschwerden gegen Menschenrechtsverletzungen lassen sich, ohne die Transparenz, aus welchen Minen und von welchen Unternehmen Autokonzerne ihre Rohstoffe beziehen, nicht platzieren. Wenn Autokonzerne ein Interesse daran haben, Menschenrechtsverletzungen in ihrer Wertschöpfungskette aufzudecken, bedarf es hier einer uneingeschränkten Transparenz. Es besteht großer Nachbesserungsbedarf, um den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien zu Beschwerdemechanismen gerecht zu werden. Unternehmen müssen die kontinuierliche Einbeziehung von potenziell betroffenen Stakeholdern und effektive Beschwerdemechanismen als Chance begreifen, um ihre eigenen Prozesse zur Risikoanalyse zu verbessern, präventiv auszurichten und gemeinsam mit den potenziell Betroffenen wirksame Lösungen in Schadenssituationen zu finden.

95 Daimler AG (2019), S. 152

96 Daimler AG (2019), S. 152

97 Daimler AG (2019), S. 146

98 Daimler AG (2019), S. 146

99 Daimler. (n. d.).

Demonstration für einen gerechten und nachhaltigen Rohstoffabbau. (Kapstadt, Südafrika 2017)

Foto: © Michael Reckordt

FAZIT: PROBLEMBEWUSSTSEIN VORHANDEN, UMSETZUNG MANGELHAFT

Die Analyse der Nachhaltigkeitsberichte von BMW, Daimler und VW zeigt, dass ihre Berichterstattung über den verantwortungsvollen Bezug von Rohstoffen sehr selektiv ist. Da das jetzige CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetz ihnen ermöglicht, selbst zu entscheiden, worüber und in welchem Umfang sie berichten, weisen die Nachhaltigkeitsberichte viele Lücken auf. Keiner der Konzerne hat einen ausführlichen Sorgfaltspflichtenbericht, der nicht nur alle festgestellten Risiken transparent macht, sondern auch konkrete Angaben über Abhilfe-Maßnahmen dokumentiert. Die tatsächliche Wirkung von Sorgfaltsmaßnahmen auf Rechteinhaber*innen in der tieferen Wertschöpfungskette muss die Messlatte für alle Aktivitäten sein. Es bleibt offen, inwiefern Aktivitäten zur Sicherung von Menschenrechten unabhängig geprüft und evaluiert werden. Diese sogenannte „Track-Performance“ mithilfe von spezifischen Indikatoren ist jedoch notwendig für die Überprüfung und Nachvollziehbarkeit. Die Konzerne geben menschenrechtliche wie auch umweltbezogene Anforderungen an ihre direkten Zulieferer weiter. Offen bleibt in vielen Fällen, ob der Konzern bereit ist, auch an die ganz am Anfang stehenden Stufen der Wertschöpfungskette zurückzugehen – und inwiefern er die betroffenen Stakeholder direkt miteinbezieht. Dies kann nicht durch standardisierte Fragebögen geschehen, sondern braucht langfristiges Engagement, wofür bereits mehrere unterstützende Handreichungen ausgearbeitet wurden.[100]

Zahlreiche Rohstoffe finden gar keine Erwähnung. Bei jenen Rohstoffen, die erwähnt werden, wird nur vereinzelt über konkrete Risiken und entspre-

100 OECD Due Diligence Guidance for Meaningful Stakeholder Engagement in the Extractive Sector: OECD (2017); BSR Five-Step Process for Stakeholder Engagement: BSR (2019); Engaging Affected Stakeholders: Evaluating the Quality of Processes for Company-Community Engagement: Valuing Respect by Shift (2018).

chende vorbeugende sowie lindernde Maßnahmen gesprochen. Die mit dem Abbau und der Weiterverarbeitung entstehenden Risiken kaum explizit benannt. Grundsätzlich geht die bergbauliche Gewinnung mit einem hohen Umweltgefährdungspotenzial einher. So hat das Umweltbundesamt für mehr als 50 Rohstoffe einen Kompass zur Priorisierung von Rohstoffen und Identifikation von ökologischen Hot-Spots in Wertschöpfungsketten entwickelt.[101] Die untersuchten Nachhaltigkeitsberichte adressieren diese ökologischen Risiken im Rohstoffsektor kaum.

Nach außen ist nicht transparent, inwiefern die Konzerne tatsächlich Kenntnis über die gesamten eigenen Wertschöpfungsketten – das heißt, weit über ihre direkten Zulieferer hinaus – haben. Diese Kenntnis ist aber eine wesentliche Voraussetzung, um den Schutz von Umwelt und Menschenrechten überprüfen und sicherstellen zu können. Eine dringende Aufgabe für die Autokonzerne ist deshalb, die weit verzweigten Wertschöpfungsketten zurückzuverfolgen und die Rohstofflieferanten zu identifizieren. Dies erfordert ein aktives Engagement mit den eigenen Zulieferern sowie den relevanten und potenziell betroffenen Stakeholdern in den tieferen Stufen der Wertschöpfungsketten. Damit diese Bemühungen für die unmittelbar von den negativen Folgen des Bergbaus betroffenen Menschen sowie für engagierte Zivilgesellschaft, Gewerkschaften, Menschenrechtsverteidiger*innen etc. nachvollziehbar sind, müssen die Autokonzerne ihre Sorgfaltsmaßnahmen – auch mit Blick auf den Stand der Umsetzung und Wirkung – offenlegen. Das heißt, Transparenz über die Wertschöpfungsketten und den Sorgfaltsprozess muss nicht nur intern hergestellt, sondern auch für Außenstehende nachvollziehbar gemacht werden. Davon sind BMW, Daimler und VW noch weit entfernt. Dass es möglich ist, diese Transparenz herzustellen, zeigen einzelne Unternehmen nicht nur in Bezug auf Konfliktmineralien, sondern auch bei der Beschaffung weiterer Rohstoffe.[102] Deutsche Autokonzerne sollten ihre Bemühungen fortführen und intensivieren. Transparenz muss entlang der gesamten Wertschöpfungskette hergestellt werden, insbesondere in Bezug auf risikobehaftete Rohstoffe.

Bezüglich der Mitgliedschaft in Rohstoffinitiativen bleibt häufig unklar, was dies tatsächlich im Sorgfaltsprozess des einzelnen Konzerns bedeutet. Kein Konzern macht Angaben dazu, ob diese Mitgliedschaft konkrete Folgen für die eigene Beschaffungspraxis oder die Anforderungen an die eigenen Zulieferer hat. Inwiefern unterstützen die Autokonzerne beispielsweise die Implementierung von umfangreichen Standards wie IRMA? Hier wäre es wünschenswert, dass die Autokonzerne, die als Downstream-Unternehmen einen wesentlichen Anteil der globalen Nachfrage von Rohstoffen ausmachen, gemeinsam Druck auf Minen ausüben, um sich zertifizieren zu lassen – und zwar unabhängig davon, ob sich diese Mine in ihrer eigenen Wertschöpfungskette befindet. Diese Strategie hat sich in Bezug auf Konfliktmineralien als erfolgreich erwiesen. Doch die Arbeit an dieser Publikation hat auch gezeigt, dass eine tiefere Analyse der Initiativen im Rohstoffsektor höchst komplex ist und diese in der Umsetzung ihrer Anforderungen und entsprechender Wirksamkeit von außen schwer einzuschätzen sind. Auch dies spricht dafür, dass Unternehmen sich nicht hinter der Mitgliedschaft in Initiativen verstecken dürfen, sondern transparent über ihre Wertschöpfungskette und ihre eigenen Sorgfaltsprozesse berichten müssen.

Darüber hinaus darf eine Mitgliedschaft in (Branchen-)Standards und (Industrie-)Initiativen nicht von der eigenen Sorgfaltspflicht befreien. Das Konzept eines „sicheren Hafens“ („safe harbor“), so wie es derzeit öffentlich diskutiert wird, scheint zum aktuellen Zeitpunkt nicht zielführend zu sein. Es sieht vor, dass die Haftung von Konzernen, die einem staatlich anerkannten (Branchen-)Standard beitreten, auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden kann. Doch eine Mitgliedschaft garantiert nicht die tatsächliche Einhaltung der Sorgfaltspflichten, wie auch die Ergebnisse dieser

TRANSPARENZ ÜBER DIE WERTSCHÖPFUNGSKETTEN UND DEN SORGFALTSPROZESS MUSS INTERN HERGESTELLT UND FÜR AUSSENSTEHENDE NACHVOLLZIEHBAR GEMACHT WERDEN.

101 Umweltbundesamt (2019).

102 Nager IT. (n. d.).

Studie untermauern. So lehnt die Initiative Lieferkettengesetz eine „Freibrief-Lösung“ klar ab.[103] In diesem Zusammenhang ist es auch von enormer Bedeutung, dass Prüfunternehmen wie TÜV und Co, die gegebenenfalls Zertifikate für die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards ausstellen, für deren Korrektheit verantwortlich sind – das heißt, dass auch eine Haftung für Prüfunternehmen etabliert wird. Ein Lieferkettengesetz ohne entsprechende Haftung von Prüfunternehmen könnte dazu führen, dass am Ende niemand für Sorgfaltspflichtverletzungen haftbar gemacht werden könnte – weder Auftrag gebende Unternehmen noch Prüfunternehmen. Für den Fall, dass sich Haftungsfreistellungen nicht vermeiden lassen, sollten jene (Branchen-)Standards unter anderem folgenden Anforderungen entsprechen: Sie müssen staatlich anerkannt und extern überprüft werden, wofür der Staat schließlich bürgen muss. Die (Branchen-)Standards müssen sich dabei an international anerkannten Menschenrechts- und Umweltstandards orientieren, also beispielsweise eine tatsächliche Übereinstimmung mit den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den OECD-Leitsätzen für Multinationale Unternehmen aufweisen. Bei der Planung und Durchführung müssen alle Stakeholder gleichberechtigt sein. Die Wirkung der Initiativen muss durch ein externes, unabhängiges Monitoring überprüft werden, das unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft festgelegten Mindeststandards entspricht. Darüber hinaus bedarf es Möglichkeiten für Sanktionen bis hin zum Ausschluss für Unternehmen, wenn diese gegen die Anforderungen verstoßen.[104]

103 Initiative Lieferkettengesetz (2020b).

104 Initiative Lieferkettengesetz (2020a).

Die Initiative Lieferkettengesetz setzt sich für einen verbindlichen gesetzlichen Rahmen menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten in den Wertschöpfungsketten von Unternehmen ein.

Foto: © Stéphane Lelarge

FÜR EIN LIEFERKETTENGESETZ MIT UMFASSENDER MENSCHENRECHTLICHER VERANTWORTUNG UND UMWELTBEZOGENEN SORGFALTSPFLICHTEN

Die Initiative Lieferkettengesetz, ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis aus Menschenrechts-, Entwicklungs- und Umweltorganisationen, Gewerkschaften und Kirchen, dem die herausgebenden Organisationen angehören, setzt sich dafür ein, dass das Lieferkettengesetz für alle kapitalmarktorientierten Unternehmen sowie Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitenden gilt (diese definiert sowohl das Handelsgesetzbuch als auch die EU bereits als „groß").[105] Kleinere Unternehmen aus Hochrisikobranchen wie Bergbau und Rohstoffhandel, die besondere Risiken für Menschenrechte und Umwelt aufweisen, sollten ebenso umfasst werden und außerdem alle Unternehmen, die in Deutschland eine Geschäftstätigkeit wahrnehmen, statt nur jener, die hier „ansässig" sind. Zu den weiteren Forderungen der Initiative Lieferkettengesetz gehört, dass die Beweislast nicht bei den Kläger*innen – also den Betroffenen etwa von Fabrikbränden oder Dammbrüchen liegt, sondern bei den angeklagten Unternehmen („Beweislastumkehr zugunsten von Geschädigten"). Die Ergebnisse dieser Studie unterstreichen die Notwendigkeit einer Beweislastumkehr, da es für Betroffene aufgrund der mangelhaften externen Transparenz der Unternehmen über ihre Betriebsstrukturen und ihre Sorgfaltsmaßnahmen sowie deren Monitoring schwer ist, Beweise zu sammeln, die vor Gericht anerkannt werden. Auch die Möglichkeit der Kollektivklagen muss geschaffen werden. Umstritten ist jedoch bisher sogar noch die Frage, bis zu welcher Stufe der Wertschöpfungskette deutsche Unternehmen haften sollen. Betroffene von Menschenrechtsverletzungen sollten die Möglichkeit haben, vor deutschen Gerichten Entschädigungen einzufordern. Diese zivilrechtliche Klage- und Entschädigungsmöglichkeit wird derzeit von Wirtschaftsminister Altmaier abgelehnt.

Die vorliegende Publikation unterstreicht darüber hinaus die Notwendigkeit der Einbeziehung von allen potenziell betroffenen Stakeholdern. In den aktuell diskutierten Eckpunkten für einen möglichen Gesetzesentwurf des BMAS und BMZ gibt es jedoch bei den erwähnten relevanten menschenrechtlichen Risikofeldern keinen Verweis auf die Einbeziehung von Indigenen Gemeinschaften. Dies ist insbesondere im Rohstoffsektor von enormer Bedeutung. So muss dringend die ILO-Konvention 169 zu Indigenen Rechten von der Bundesregierung ratifiziert und ihre Achtung, auch durch Unternehmen, mit einbezogen werden, damit die freie vorherige Zustimmung nach Informierung (FPIC) gewährleistet werden kann.

Der Rohstoffsektor birgt, wie viele andere Wirtschaftsbereiche auch, zahlreiche ökologische Risiken. Deshalb muss ein Lieferkettengesetz auch umweltbezogene Sorgfaltspflichten einbeziehen. Hierfür liegt von der Initiative Lieferkettengesetz ein umfassendes Gutachten mit entsprechenden Empfehlungen vor.[106] Der aktuelle Gesetzesentwurf sieht umweltbezogene Sorgfaltspflichten bisher nur vor, sofern sie einen „menschenrechtlichen Bezug" haben. Dadurch entsteht eine große Rechtsunsicherheit, da nicht alle potenziellen Risiken mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt berücksichtigt werden.

DIE STUDIE UNTERSTREICHT DIE NOTWENDIGKEIT EINER BEWEISLASTUMKEHR UND DER EINBEZIEHUNG VON ALLEN POTENZIELL BETROFFENEN STAKEHOLDERN.

105 Zu den Differenzen zwischen dem von Peter Altmaier (CDU) geführten Wirtschaftsministerium auf der einen Seite, und dem von Hubertus Heil (SPD) geführten Arbeits- sowie dem von Gerd Müller (CSU) geführten Entwicklungsministerium auf der anderen Seite gehört unter anderem die Frage, ab welcher Zahl an Beschäftigten das Gesetz gelten soll. Bundesminister Altmaier spricht von Unternehmen mit mehr als 5.000 Beschäftigten; die beiden Bundesminister Heil und Müller von 500 Beschäftigten – so dass deutlich mehr Unternehmen von dem Gesetz betroffen wären. Würde das Gesetz nur bei Unternehmen mit mehr als 5.000 Beschäftigten greifen, blieben lediglich 250 von mehr als drei Millionen Unternehmen in Deutschland davon erfasst; insbesondere viele Unternehmen mit hohen menschenrechtlichen und ökologischen Risiken im für die Automobilindustrie relevanten Rohstoffsektor würden folglich nicht abgedeckt werden.

106 Initiative Lieferkettengesetz (2020c).

FÜR EINE ROHSTOFF- UND MOBILITÄTSWENDE

Viele der Nachhaltigkeitsberichte der in Deutschland produzierenden Autokonzerne benennen explizit die Herausforderungen der Klimakrise und des Wirtschaftens innerhalb der planetaren Grenzen. So schreibt Daimler: „Langfristig verantwortbar ist das automobile Wachstum nur, wenn es im Einklang mit Gesellschaft und Umwelt steht. Je mehr Menschen also die Unabhängigkeit anstreben, die ein Automobil bietet, desto mehr brauchen wir auch eine neue Unabhängigkeit: von fossilen Energieträgern, von begrenzten Ressourcen […]“.[107] Doch diese Unabhängigkeit von begrenzten Ressourcen kann es nicht geben – metallische Rohstoffe sind endlich. Das Ziel der Konzerne, jedes Jahr mehr Autos zu verkaufen, widerspricht eklatant der Notwendigkeit der Reduktion des absoluten Rohstoffverbrauchs. Effizienzgewinne werden durch den sogenannten Rebound-Effekt stets aufgefressen. So gibt beispielsweise VW freimütig zu: „Seit dem Jahr 2010 ist unser Gesamtenergieverbrauch durch die kontinuierliche Steigerung der Produktionsmenge gestiegen. Gleichzeitig konnten wir den Energieverbrauch pro Fahrzeug seit 2010 reduzieren.“[108] Allein der Volkswagen Konzern produziert weltweit pro Arbeitstag rund 36.000 Fahrzeuge. Die Produkte des Konzerns (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind „über ihren gesamten Lebenszyklus gerechnet für ungefähr 1 % der gesamten auf der Welt entstehenden CO_2-Emissionen verantwortlich“, so die Angaben von VW.[109] Auch der Konzern Daimler bemüht sich um die Reduktion beim Materialeinsatz. In der Materialbilanz von Daimler wird allerdings eine Steigerung des Materialverbrauchs deutlich. So wurden im Jahr 2017 fast eine Millionen Tonnen Rohstoffe mehr eingesetzt als noch im Jahr 2016 (von 6,841 Millionen Tonnen auf 7,748 Millionen Tonnen).[110] Der Anstieg begründet sich in den steigenden Verkaufszahlen.

Diesem Trend muss eine Reduktion des absoluten Rohstoffverbrauchs der Automobilindustrie – und damit letztlich auch eine Reduktion der verkauften Autos – entgegengesetzt werden. Neben dem Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, der auch in Deutschland dringend beschlossen werden muss, müssen alternative Verkehrsmittel gestärkt und das Auto schrittweise zurückgedrängt werden. So muss die Bundesregierung eine Mobilitätsstrategie entwickeln, die einen konsequenten Ausbau der Schienen-, ÖPNV-, Fuß- und Fahrradinfrastruktur und entsprechender Stadtplanung beinhaltet. Die verbleibenden Autos müssen nicht nur elektrisch betrieben sein, sondern auch deutlich kleiner und leichter werden – und sollten im Sinne einer Sharing Economy gemeinsam genutzt werden. Darüber hinaus muss auf die verstärkte Nutzung von recycelten Materialien gesetzt sowie von vornherein ökologisches Produktdesign berücksichtigt werden, das Aspekte der Kreislaufwirtschaft wie Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und Wiederverwertung berücksichtigt. Das Ziel muss – wie vom Arbeitskreis Rohstoffe gefordert – eine miteinander korrespondierende Mobilitäts- und Rohstoffwende sein.

DIESEM TREND MUSS EINE REDUKTION DES ABSOLUTEN ROHSTOFFVERBRAUCHS DER AUTOMOBILINDUSTRIE – UND DAMIT AUCH EINE REDUKTION DER VERKAUFTEN AUTOS – ENTGEGENGESETZT WERDEN.

107 Daimler AG (2019), S. 9

108 Volkswagen AG (2019), S. 62

109 Volkswagen AG (2019), S. 8

110 Daimler AG (2019), S. 116

LITERATURVERZEICHNIS

Adelphi. (2015a). *UmSoRess Steckbrief Dodd-Frank Act*. 1–9. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/umsoress_kurzsteckbrief_dfa_final.pdf

Adelphi. (2015b). *UmSoRess Steckbrief Conflict-Free Smelter Program (CFSP)*. 1–10. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/umsoress_kurzsteckbrief_cfsp_final.pdf

AK Rohstoffe. (2020). *12 Argumente für eine Rohstoffwende*. http://ak-rohstoffe.de/wp-content/uploads/2020/05/Rohstoffwende.pdf

Aluminium Stewardship Initiative. (n. d.). *2020–2021 ASI Standards Revision process*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://aluminium-stewardship.org/asi-standards-revision/

Aluminium Stewardship Initiative. (2017a). *ASI Performance Standard Version 2*. https://aluminium-stewardship.org/asi-standards/asi-performance-standard/

Aluminium Stewardship Initiative. (2017b). *ASI Assurance Manual V1* (Issue December). 7–92. https://aluminium-stewardship.org/asi-standards/asi-assurance-manual/

Aluminium Stewardship Initiative. (2017c). *ASI Chain of Custody (CoC) Standard V1 – Guidance*. *December*, 1–87. https://aluminium-stewardship.org/asi-standards/chain-of-custody-standard/

Apple. (2019). *Smelter and Refiner List* (Issue December). 1–9. https://www.apple.com/supplier-responsibility/pdf/Apple-Smelter-and-Refiner-List.pdf

Auswärtiges Amt. (2017). *Nationaler Aktionsplan: Umsetzung der VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte 2016–2020*. 4–29. https://www.auswaertiges-amt.de/blob/297434/8d6ab29982767d5a31d2e85464461565/nap-wirtschaft-menschenrechte-data.pdf

BMAS, & BMZ. (2020). *Entwurf für Eckpunkte eines Bundesgesetzes über die Stärkung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen in globalen Wertschöpfungsketten (Sorgfaltspflichtengesetz)*. 1–5. https://die-korrespondenten.de/fileadmin/user_upload/die-korrespondenten.de/Lieferkettengesetz-Eckpunkte-10.3.20.pdf

BMW Group. (n. d.). *LIEFERANTENMANAGEMENT.* Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.bmwgroup.com/de/verantwortung/lieferanten-management.html

BMW Group. (2019). *Sustainable Value Report 2019*. 1–143. https://www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_com/responsibility/downloads/en/2020/2020-BMW-Group-SVR-2019-Englisch.pdf

BSR. (2019). *Five-Step Approach to Stakeholder Engagement*. https://www.bsr.org/en/our-insights/report-view/stakeholder-engagement-five-step-approach-toolkit

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR). (2017). *Sustainability Schemes for Mineral Resources : A Comparative Overview Report in the context of the research project 'NamiRo', financed by BMBF-SÖF. BGR (ed.).* 1–167. https://www.bgr.bund.de/EN/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/Sustainability_Schemes_for_Mineral_Resources.pdf?__blob=publicationFile&v=6

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR). (2020). *Aluminium: Informationen zur Nachhaltigkeit*. 1–15. https://www.bgr.bund.de/DE/Gemeinsames/Produkte/Downloads/Informationen_Nachhaltigkeit/aluminium.html

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR). (2019). *Deutschland – Rohstoffsituation 2018*. 1–144. Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe. https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2018.html;jsessionid=074FE7F08489B60A6FD657FD566ABF62.1_cid321?nn=1542132

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS). (2020). *Die Achtung von Menschenrechten entlang globaler Wertschöpfungsketten – Risiken und Chancen für Branchen der deutschen Wirtschaft*. 1–316. https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/Forschungsberichte/fb-543-achtung-von-menschenrechten-entlang-globaler-wertschoepfungsketten.pdf;jsessionid=21E3B3BE1A3A52EEA0C3621E0CE67C23?__blob=publicationFile&v=5

Certification of Raw Materials. (n. d.). *Background*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.cera-standard.org/certification/structure-and-organisation

Daimler. (n. d.). *Whistleblower System Business Practices Office (BPO)*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.daimler.com/company/compliance/bpo/

Daimler AG. (2019). *Spurwechsel: Nachhalgitgkeitsbericht 2019*. 1–205. https://www.daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/sonstiges/daimler-nachhaltigkeitsbericht-2019.pdf

Drive Sustainability. (2016). *Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain*. 1. https://www.drivesustainability.org/wp-content/uploads/2020/07/Guiding-Principles.pdf

Drive Sustainability. (n. d.). *Vision and Mission*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.drivesustainability.org/vision-and-mission/

Drive Sustainability. (2019). *Self-Assessment Questionnaire on CSR/ Sustainability for Automotive Sector Suppliers*. 1–20. https://www.drivesustainability.org/wp-content/uploads/2020/06/DS_SAQ-FORM2019_17012020-EN.pdf

Drive Sustainability. (2020). *Communication to Suppliers on the Launch of SAQ 4.0*. https://www.drivesustainability.org/wp-content/uploads/2020/06/Communication-to-suppliers-on-the-launch-of-SAQ-4.0.pdf

Drive Sustainability. (2017). *Global Automotive Sustainability Practical Guidance*. 1–6. https://www.drivesustainability.org/wp-content/uploads/2020/07/Practical-Guidance.pdf

Drive Sustainability. (2013). *Automotive companies join forces*

in new European Working Group to strengthen Sustainability efforts in the Supply Chain. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.drivesustainability.org/mediaroom/automotive-companies-join-forces-in-new-european-working-group-to-strengthen-sustainability-efforts-in-the-supply-chain/

Drive Sustainability; Responsible Minerals Initiative. (2018). *Material change: a study of risks and opportunities for collective action in the materials supply chains of the automotive and electronics industries*. https://doi.org/10.1049/et:20081003

Earthworks et. al. (2019). *NGO letter to the World Bank re Mining & Renewables*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.earthworks.org/publications/ngo-letter-to-the-world-bank-re-mining-renewables/

electrive.com. (2020). *BMW orders cobalt from Morocco for €100M*. https://www.electrive.com/2020/07/09/bmw-orders-cobalt-from-marocco-for-100-million-euros/

Germanwatch. (2018). *Governance of Mineral Supply Chains of Electronic Devices Regard to Coverage, Transparency and Credibility*. 1–52. www.germanwatch.org/en/15418

Handelsblatt. (2019). *BMW kauft Lithium für eine halbe Milliarde Euro in China*. Handelsblatt. https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/elektromobilitaet-bmw-kauft-lithium-fuer-eine-halbe-milliarde-euro-in-china/25323160.html?ticket=ST-1637191-t4DfSVGCKPqTGbegc7ke-ap4

HP. (2019). *Sustainable Impact Report*. 3-125. https://h20195.www2.hp.com/v2/getpdf.aspx/c06601778.pdf

HP. (2020). *HP report on cobalt*. 1–4. http://h20195.www2.hp.com/V2/getpdf.aspx/c05532620.pdf

Humbert, F. (2018). Die neue EU-CSR-Richtlinie und ihr deutsches Umsetzungsgesetz zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen – Meilenstein oder Greenwashing? *Europäisches Wirtschafts- Und Steuerrecht*. https://online.ruw.de/suche/ews/Die-neue-EU-CSR-Richtl-und-ihr-deutsc-Umsetzungs-z-63a810067e384b05d8792c49846e0ee9

Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). (n. d.(a)). *10 FACTS ABOUT IRMA*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://responsiblemining.net/about/facts/

Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). (n. d.(b)). *Mine Sites Under Assessment*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://responsiblemining.net/what-we-do/certification/mines-under-assessment/

Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). (2019). *IRMA Standard for Responsible Mining – Guidance Document Version 1.0*. *October*. 2–562. https://responsiblemining.net/wp-content/uploads/2019/12/IRMA_Standard-Guidance_Oct2019.pdf

Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). (2018). *IRMA Standard for Responsible Mining IRMA-STD-001*. *June*, 6–180. https://responsiblemining.net/wp-content/uploads/2018/07/IRMA_STANDARD_v.1.0_FINAL_2018-1.pdf

Initiative Lieferkettengesetz. (2020a). *Eckpunkte für ein LIEFERKETTENGESETZ: Zivilgesellschaftliche Auswertung*. 1–11. https://lieferkettengesetz.de/wp-content/uploads/2020/07/Initiative-Lieferkettengesetz_Auswertung-Eckpunkte.pdf

Initiative Lieferkettengesetz. (2020b). *Pressestatement 25. Juni 2020: Eckpunkte für Lieferkettengesetz durchgesickert – Statement der Initiative Lieferkettengesetz: „Menschenrechte und Umwelt brauchen gerade in Krisenzeiten Schutz“*. https://lieferkettengesetz.de/pressemitteilung/pressestatement-eckpunkte-fuer-lieferkettengesetz/

Initiative Lieferkettengesetz. (2020c). *Rechtsgutachten zur Ausgestaltung einer umweltbezogenen Sorgfaltspflicht in einem Lieferkettengesetz*. 4–57. https://lieferkettengesetz.de/wp-content/uploads/2020/07/lieferkettengesetz_rechtsgutachten_umwelt.pdf

Initiative Lieferkettengesetz. (2020d). *„Verwässern – Verzögern – Verhindern: Wirtschaftslobby gegen Menschenrechte und Umweltstandards“*. 1–10. https://lieferkettengesetz.de/wp-content/uploads/2020/07/Initiative-Lieferkettengesetz-Briefing-Wirtschaftslobby-gegen-Menschenrechte.pdf

INKOTA-netzwerk, Germanwatch, Südwind, Transparency International, WEED (2020). *Stellungnahme aus der Zivilgesellschaft anlässlich des NAP-Branchendialogs Automobil. Gemeinsame Stellungnahme der am Automobil-Dialog beteiligten Nichtregierungsorganisationen.* https://www.inkota.de/autodialog-stellungnahme

INKOTA-netzwerk. (n. d.). *Unsere E-Mail-Aktion an Autohersteller Die Ergebnisse und unsere Bewertung*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.inkota.de/themen/ressourcengerechtigkeit/e-mobilitaet/e-mobilitaet0/

Intel Corporation. (2019). Conflict Minerals Report. In *United States Securities and Exchange Commission*. 1–15. https://www.intel.com/content/dam/www/public/us/en/documents/reports/form-sd-and-conflict-minerals-report.pdf

Max Planck Foundation. (2016). *Human Rights Risks in Mining – A Baseline Study*. 6–148. https://www.bmz.de/rue/includes/downloads/BGR_MPFPR__2016__Human_Rights_Risks_in_Mining.pdf

Mining.com. (2020). *Cobalt price: BMW avoids the Congo conundrum – for now*. https://www.mining.com/cobalt-price-bmw-avoids-the-congo-conundrum-for-now/

Nager IT. (n. d.). *Assembly, Distribution Retex, Sheltered Workshop*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.nager-it.de/static/pdf/en_lieferkette.pdf

NPM. (n. d.). *NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de

OECD. (2017). *OECD Due Diligence Guidance for Meaningful Stakeholder Engagement in the Extractive Sector*. OECD Publishing. 9–113. https://www.oecd.org/publications/oecd-due-diligence-guidance-for-meaningful-stakeholder-engagement-in-the-extractive-sector-9789264252462-en.htm

Potts, J., Wenban-smith, M., Turley, L., & Lynch, M. (2018). *State of Sustainability Initiatives Review: Standards and the Extractive*

Economy. 1–188. https://www.iisd.org/system/files/publications/igf-ssi-review-extractive-economy.pdf

PowerShift e. V. (2019). *LANDRAUB FÜR DEUTSCHE AUTOS*. https://power-shift.de/landraub-fuer-deutsche-autos/

PowerShift e. V. ; philippinenbüro im Asienhaus. (2017). *Ohne Verantwortung und Transparenz: Menschenrechtliche Risiken entlang der Nickellieferkette*. 1–12. https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/2017_philipppinenbuero_Nickel.pdf

Responsible Business Alliance; The Copper Mark Company. (2020). *The Criteria Guide for the Risk Readiness Assessment*. 3–109. https://coppermark.org/wp-content/uploads/2020/08/Copper-Mark-Criteria-Guide_FINAL_24FEB20.pdf

Responsible Minerals Initiative. (n. d.). *Smelters & Refiners Lists*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter http://www.responsiblemineralsinitiative.org/smelters-refiners-lists/

Responsible Minerals Initiative. (2017). *Responsible Minerals Assurance Process: Tin and Tantalum Standard*. 4–47. http://www.responsiblemineralsinitiative.org/media/docs/standards/Responsible Minerals Assurance Process_Standard_SnTa_EN.pdf

ResponsibleSteel. (2020). *ResponsibleSteel Requirements, Options and Consultation Questions on Responsible Sourcing of Input Materials Draft Version 1.0*. 3–24. https://www.responsiblesteel.org/wp-content/uploads/2020/09/ResponsibleSteel-Responsible-Sourcing-Requirements-Draft-1-0-for-Consultation.pdf

ResponsibleSteel. (2019a). *ResponsibleSteel Standard Version 1.0*. 5–96. https://www.responsiblesteel.org/wp-content/uploads/2019/11/ResponsibleSteel_Standard_v1–0.pdf

ResponsibleSteel. (2019b). *ResponsibleSteel Assurance Manual Version 1.0*. 7–84. https://www.responsiblesteel.org/wp-content/uploads/2019/12/ResponsibleSteel-Assurance-Manual-v1-0.pdf

Rosa Luxemburg Stiftung. (2019). *Road to Ruin: Challenging the Sustainability of Nickel-based Production for Electric Vehicle Batteries*. 5–23. https://www.rosalux.de/en/publication/id/41300/road-to-ruin

Sheffield Political Economy Research Institute. (2018). *Ethical Audits and the Supply Chains of Global Corporations*. SPERI Global Political Economy Brief No. 1. https://speri.dept.shef.ac.uk/wp-content/uploads/2018/11/Global-Brief-1-Ethical-Audits-and-the-Supply-Chains-of-Global-Corporations.pdf

Stone, M. (2020). *Russian Indigenous communities are begging Tesla not to get its nickel from this major polluter*. Grist. https://grist.org/justice/russian-indigenous-communities-are-begging-tesla-not-to-get-its-nickel-from-this-major-polluter/

SÜDWIND e. V. ; Global Nature Fund (GNF). (2019). *Nachhaltigkeit beim Anbau von Naturkautschuk Empfehlungen für Unternehmen*. 1–6. https://www.suedwind-institut.de/files/Suedwind/Publikationen/2019/2019-10 Nachhaltigkeit beim Anbau von Naturkautschuk. Empfehlungen für Unternehmen.pdf

terre des hommes. (n. d.). *Kinderarbeit bei Rohstoffabbau für Fahrzeuge und Elektronik*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.tdh.de/was-wir-tun/arbeitsfelder/kinderarbeit/meldungen/kinderarbeit-bei-rohstoffabbau-fuer-fahrzeuge-und-elektronik/

The Copper Mark Company. (2020a). *Faqs*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://coppermark.org/faqs/

The Copper Mark Company. (2020b). *GOVERNANCE*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://coppermark.org/about/governance/

Umweltbundesamt. (2019). *Weiterentwicklung von Handlungsoptionen einer ökologischen Rohstoffpolitik ÖkoRess II Abschlussbericht*. 8–69. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-17_texte_79-2020_oekoressii_abschlussbericht.pdf

UNCTAD. (2020). COMMODITIES AT A GLANCE: Special issue on strategic battery raw materials. In *UN Conference on Trade and Development (UNCTAD)* (Issue 13). 1–49. https://unctad.org/system/files/official-document/ditccom2019d5_en.pdf

Valuing Respect by Shift. (2018). *ENGAGING AFFECTED STAKEHOLDERS Evaluating the quality of processes for company-community engagement*. 4–20. https://shiftproject.org/wp-content/uploads/2019/09/VRP_Quality of Processes_Stakeholder Engagement.pdf

Volkswagen AG. (2019). *Nachhaltigkeitsbericht 2019*. 4–98. https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2019/Nichtfinanzieller_Bericht_2019_d.pdf

World Economic Forum. (n. d.(a)). *Global Battery Alliance Partners*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.weforum.org/global-battery-alliance/our-members

World Economic Forum. (n. d.(b)). *42 Global Organizations Agree on Guiding Principles for Batteries to Power Sustainable Energy Transition*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.weforum.org/press/2020/01/42-global-organizations-agree-on-guiding-principles-for-batteries-to-power-sustainable-energy-transition/

World Economic Forum. (n. d.(c)). *World Economic Forum Global Battery Alliance*. Zugriffsdatum 23 Oktober, 2020, unter https://www.weforum.org/global-battery-alliance/action

World Economic Forum; Global Battery Alliance. (2019). *A Vision for a Sustainable Battery Value Chain in 2030 Unlocking the Full Potential to Power Sustainable Development and Climate Change Mitigation.* 5-44. http://www3.weforum.org/docs/WEF_A_Vision_for_a_Sustainable_Battery_Value_Chain_in_2030_Report.pdf

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AIAG	Automotive Industry Action Group
ASI	Aluminium Stewardship Initiative
BGR	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BHRRC	Business and Human Rights Resource Centre
BPO	Business Practices Office
CERA	Certification of Raw Materials
CFSP	Conflict Free Smelter Program
CMRT	Conflict Minerals Reporting Template
CRT	Cobalt Reporting Template
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CSR	Corporate Social Responsibility
CSR-RUG	Corporate Social Responsibility-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes
DFA	Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act
EU	Europäische Union
FPIC	Free Prior and Informed Consent
GPSNR	Global Platform for Sustainable Natural Rubber
ICA	International Copper Association
IG Metall	Industriegewerkschaft Metall
ILO	International Labour Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRMA	Initiative for Responsible Mining Assurance
IUCN	International Union for Conversation of Nature
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LME	London Metal Exchange
NAP	Nationaler Aktionsplan
NGO	Non-govermental organization
NRO	Nicht-Regierungsorganisation
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OEM	Original Equipment Manufacturer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RMAP	Responsible Minerals Assurance Process
RMI	Responsible Minerals Initiative
RRA	Risk Readiness Assessment
RSI	Responsible Steel Initiative
SAQ	Self-Assessment Questionnaire
TÜV	Technischer Überwachungsverein
UN	United Nations

INKOTA netzwerk

Das INKOTA-netzwerk ist eine entwicklungspolitische Organisation, die mit politischen Kampagnen und in Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen im globalen Süden Hunger und Armut bekämpft und für eine gerechte Globalisierung eintritt. INKOTA stärkt Menschen im globalen Süden, damit sie sich selbstbestimmt von Hunger und Armut befreien können.

www.inkota.de

PowerShift

Klimawandel, Handelspolitik, Rohstoffausbeutung – bei PowerShift finden Sie kritische Infos und Vorschläge für eine gerechtere Politik. Mit Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit, Forschung und politischen Aktivitäten setzen wir uns für eine ökologisch-solidarische Energie- und Weltwirtschaft ein.

https://power-shift.de

www.inkota.de

https://power-shift.de

ISBN: 978-3-9818609-2-4