

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christopher Gohl, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Michael Georg Link, Frank Schäffler, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte und der Fahrzeugbau

Der deutsche Fahrzeugbau ist heute durch Unternehmensniederlassungen, Forschungsstandorte sowie Unternehmen, die Dienstleistungen, Rohstoffbeschaffung oder Produktionsschritte im Namen oder im Auftrag deutscher Firmen durchführen, global aktiv. Daraus ergeben sich unterschiedlichste Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung arbeits- und menschenrechtlicher Vorgaben sowie bezüglich des Erhalts unserer Umwelt. Die Bundesregierung hat diesbezüglich, unter Federführung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, einen Branchendialog angestrengt und durch Gesetzesvorhaben neue Anforderungen für Unternehmen geschaffen.

Für die Fragesteller ist klar: Durch ihr hohes Handelsvolumen und ihre hohen Standards tragen deutsche Unternehmen erheblich zum Wohlstand der Menschen weltweit bei. Sie leisten einen wichtigen Beitrag im Kampf gegen Armut und Hunger und bringen wirtschaftliche Entwicklung, höhere Löhne und höhere soziale Standards in Schwellen- und Entwicklungsländer. Das hohe Verantwortungsbewusstsein vieler Unternehmen spiegelt sich auch in den bestehenden und passgenauen Branchenstandards wider, die auf freiwilliger Basis entwickelt wurden und bereits heute Wirkung zeigen. Deshalb gilt es, deutsche Unternehmen zu ermutigen, Investitionen in diesen Ländern zu tätigen und mit ihnen Handel zu treiben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Umgang deutscher Fahrzeugbauunternehmen mit den Themen „Menschenrechte“ sowie „angemessene Liefer- und Wertschöpfungsketten“ in den vergangenen 15 Jahren entwickelt?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf die bestehenden Rahmenbedingungen sowie die Notwendigkeit gesetzlicher Anpassungen?
3. Plant die Bundesregierung diesbezüglich Maßnahmen in Bezug auf den Fahrzeugbau?
4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung bisher aus dem Branchendialog Automobilindustrie?

5. Wie wird der Branchendialog Automobilindustrie von Seiten des Bundes begleitet, und gibt es diesbezüglich ein eigenständiges Referat bzw. eine Abteilung?
 - a) Wenn ja, seit wann existiert diese?
 - b) Wie ist diese personell und materiell aufgestellt (bitte aufschlüsseln)?
 - c) Welche Leistungen hat sie bisher erbracht?
 - d) Welche Kosten sind hierdurch bisher entstanden?
6. In welcher Form ist die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) am Branchendialog Automobilindustrie beteiligt?
 - a) Wie ist diese organisatorisch, personell und materiell beteiligt (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Welche Leistungen hat sie bisher erbracht?
 - c) Welche Kosten sind hierdurch bisher entstanden?
7. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch das Lieferkettengesetz für die Einfuhr von Lithium, Kobalt und Seltenen Erden sowie damit hergestellten Produkten nach Deutschland?
 - a) Wie schätzt die Bundesregierung diesbezüglich das Risiko einer Verknappung oder Verteuerung ein?
 - b) Welche Auswirkungen hätte dies auf den deutschen Fahrzeugbau?
8. Welche Auswirkungen auf den deutschen Fahrzeugbau erwartet die Bundesregierung durch das Lieferkettengesetz?
9. Liegen der Bundesregierung Studien über die branchen- sowie gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Lieferkettengesetzes vor, und wenn ja, welche Aussage treffen diese bezüglich Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und weiteren Auswirkungen in Deutschland?

Berlin, den 3. August 2021

Christian Lindner und Fraktion