

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31870 –**

Der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte und der Fahrzeugbau

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Das Bewusstsein deutscher Fahrzeugbauunternehmen, der Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte entlang ihrer Lieferketten nachzukommen, ist in den vergangenen Jahren gewachsen. Eine im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) erstellte Studie („Die Achtung von Menschenrechten entlang globaler Wertschöpfungsketten – Risiken und Chancen für Branchen der deutschen Wirtschaft“ abrufbar unter <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/Aktuelles/Meldungen/2020/branchen-studie-menschenrechtliche-ris>

iken-wertschoepfungsketten-deutschen-wirtschaft.html) hat die Automobilindustrie als eine von elf Fokusbranchen identifiziert und vertieft analysiert. Sie zeigt auf, dass Unternehmen der Branche durch ihre starke Einbindung in globale Absatz- und Beschaffungsmärkte in besonderer Weise mit Risiken für negative menschenrechtliche Auswirkungen in ihren Lieferketten konfrontiert sind. Neue Herausforderungen ergeben sich zusätzlich durch den Wandel der Automobilindustrie hin zur Elektrifizierung von Antrieben und dem damit verbundenen veränderten Bedarf an spezifischen Rohstoffen. Im Rahmen der Studie wurden zudem auf Basis von Gesprächen mit Expertinnen und Experten bereits bestehende Branchenaktivitäten zur Ausübung menschenrechtlicher Sorgfalt sowie Lücken und Anknüpfungspunkte für künftige Branchenaktivitäten erfasst.

Andere Untersuchungen bestätigen ein gewachsenes Bewusstsein deutscher Fahrzeugbauunternehmen bei gleichzeitig weiterem Handlungsbedarf der Unternehmen (World Benchmarking Alliance „Corporate Human Rights Benchmark“ abrufbar unter <https://www.worldbenchmarkingalliance.org/publication/chrb/rankings/>; Powershift & WEED „Performance-Check Automobilindustrie“ abrufbar unter <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2020/12/ONLINE-INK-Autostudie-141220.pdf>).

Im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte haben Branchenakteure aus Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften sowie aus zivilgesellschaftlichen Organisationen beschlossen, gemeinsam mit dem BMAS ab dem Jahr 2020 in einem „Branchendialog Automobilindustrie“ Lösungsansätze zu entwickeln, um die menschrechtliche Lage entlang der globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten der deutschen Automobilindustrie zu verbessern. Der Dialog bietet Unternehmen Orientierung und unterstützt sie dabei, die im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte beschriebenen Anforderungen zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht angemessen in betriebliche Managementprozesse umzusetzen.

Darüber hinaus ist im Zuge der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans bei einer branchenübergreifenden repräsentativen Unternehmensbefragung im Jahr 2020 (NAP-Monitoring) deutlich geworden, dass weniger als ein Fünftel aller in Deutschland ansässigen Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten ihren Sorgfaltspflichten entlang ihrer Lieferketten ausreichend nachkamen.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf die bestehenden Rahmenbedingungen sowie die Notwendigkeit gesetzlicher Anpassungen?

Die Bundesregierung ist auf Basis der Ergebnisse des unter Antwort zu Frage 1 beschriebenen NAP-Monitorings zu dem Schluss gekommen, dass eine freiwillige Selbstverpflichtung allein nicht ausreicht, damit Unternehmen ihrer menschenrechtlichen Sorgfalt entlang ihrer Lieferketten angemessen nachkommen. Im Koalitionsvertrag hatte die Bundesregierung für diesen Fall vereinbart, national gesetzlich tätig zu werden und sich gleichzeitig auf europäischer Ebene für verbindliche Regeln einzusetzen. Auf dieser Grundlage hat der Deutsche Bundestag im Juni 2021 das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) verabschiedet (BGBl. 2021 I Seite 2959).

Zudem unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben der EU-Kommission, noch in diesem Jahr einen europäischen Legislativakt zur nachhaltigen Unternehmensführung vorzuschlagen, der auch verbindliche Sorgfaltspflichten in globalen Wertschöpfungsketten enthalten soll. Eine EU-weite Regelung kann zum einen die Wirksamkeit des Schutzes von Menschenrechten erhöhen, zum anderen einheitliche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt schaffen.

Der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) bildet den Ausgangspunkt für die kontinuierliche Umsetzung der Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (VNLP) in Deutschland. Der NAP-Prozess bedarf wiederkehrender Wirksamkeitskontrollen und verpflichtet die Bundesregierung über Legislaturperioden hinweg. Die Bundesregierung wird auch die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern für eine möglichst weitflächige Umsetzung der VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte fortführen und sich darüber hinaus weiterhin vielfältig für die Verbesserungen entlang globaler Lieferketten einsetzen. Dazu zählen auch die Zusammenarbeit in Multi-Stakeholder-Initiativen und Unterstützungsangebote wie beispielsweise der „Branchendialog Automobilindustrie“.

3. Plant die Bundesregierung diesbezüglich Maßnahmen in Bezug auf den Fahrzeugbau?

Die Bundesregierung plant den „Branchendialog Automobilindustrie“ fortzuführen.

4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung bisher aus dem Branchendialog Automobilindustrie?

Das Konzept und die praktische Ausgestaltung des Branchendialogs Automobilindustrie haben sich bisher bewährt. Dies betrifft die ergebnisorientierte Zusammenarbeit auf Basis einer zuvor gemeinsam abgestimmten Dialogvereinbarung, in deren Mittelpunkt ein Mitgliederkreis als zentrales Dialog- und Beschlussgremium steht, der durch mehrere themenspezifische Arbeitsgruppen ergänzt wird. Dies ermöglicht die Arbeit an praxisorientierten und ambitionierten Sorgfaltspflichten-Handlungsanleitungen. Zugleich können durch die Auseinandersetzung mit spezifischen Herausforderungen – etwa in tieferen Lieferketten und bei mittelbaren Zulieferern – Lücken geschlossen werden, die Unternehmen alleine schwieriger abdecken können. Exemplarisch soll dies im Branchendialog zu einzelnen Rohstoffen und einem unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko erfolgen. Ebenfalls hat sich bewährt, dass die Bundesregierung eine aktive Rolle einnimmt, um Prozessverbindlichkeit, internationale Anschlussfähigkeit und eine inklusive Stakeholder-Einbindung sicherzustellen.

Der Branchendialog Automobilindustrie übernimmt eine Vorreiterrolle. Die Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht ist für jedes Unternehmen ein individueller und fortwährender Prozess. Zugleich sind Herausforderungen oft komplex und strukturell, so dass ein gemeinschaftliches Vorgehen zusätzlich Wirkung erzielen kann. Die Stärken des Branchendialogs sind der partizipative Multi-Stakeholder-Ansatz, die Beteiligung von Herstellern und Zulieferern sowie das kooperative Vorgehen. Im Branchendialog bündeln relevante Akteure der Automobilindustrie sowie Gewerkschaften, zivilgesellschaftliche Organisationen, Politik und weitere Organisationen Kompetenzen und Ressourcen. Einen Ausgangspunkt stellt dabei die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses zu branchenspezifischen menschenrechtlichen Risiken sowie zu Anforderungen an die Umsetzung von Sorgfaltspflichten in komplexen Wertschöpfungsnetzwerken dar. In einem Umfeld weltweit steigender Sorgfalts-Anforderungen stärkt der Branchendialog in diesem Kontext auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen.

Über die Wirkung auf die Automobilbranche hinaus leistet der Branchendialog Grundlagenarbeit und setzt Maßstäbe für verantwortliches Handeln in weiteren Branchen. Als hochgradig vernetzte und volkswirtschaftliche bedeutsame Bran-

che übt die Automobilindustrie eine Leitfunktion aus. Ergebnisse des Branchendialogs zur Umsetzung der im NAP beschriebenen Kernelemente menschrechtlicher Sorgfaltspflicht in Managementprozesse werden auch auf weitere Sektoren übertragbar sein und dort Anwendung finden.

Die Umsetzung von Dialogprozessen als Unterstützungsangebot im Bereich Sorgfaltspflicht erscheint auch für weitere Branchen sinnvoll und wird angestrebt.

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?

Die Fragen 5 bis 5d werden gemeinsam beantwortet.

Das BMAS ist stellvertretend für die Bundesregierung für die Durchführung des Gesamtprozesses der Branchendialoge – einschließlich des Branchendialogs Automobilindustrie – zuständig und koordiniert die Umsetzung in Abstimmung mit dem Interministeriellen Ausschuss für Wirtschaft und Menschenrechte (IMA). Im Branchendialog Automobilindustrie übt das BMAS in der Rolle als ständiges, ordentliches Mitglied ein Stimmrecht im Kreis der Akteure aus.

Im BMAS ist die Abteilung VI „Europäische und internationale Beschäftigungs- und Sozialpolitik, ESF“ für das Thema Wirtschaft und Menschenrechte zuständig. Der Branchendialog gehört zum Aufgabengebiet eines Referates innerhalb dieser Abteilung. Ein eigenständiges Referat bzw. eine eigenständige Abteilung nur für die Begleitung der Branchendialoge existiert nicht.

Das Auswärtige Amt und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wirken als Beobachter am Branchendialog Automobilindustrie mit. Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wirkt punktuell in einer der Arbeitsgruppen des Branchendialogs Automobilindustrie mit.

6. In welcher Form ist die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) am Branchendialog Automobilindustrie beteiligt?

Die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH unterstützt beauftragt durch BMAS die Umsetzung der Branchendialoge. Die Beauftragung betrifft das Gesamtvorhaben der Branchendialoge. Dies umfasst den Branchendialog Automobilindustrie, aber auch Dialogprozesse mit weiteren Branchen sowie übergreifende Aufgaben. Die nachfolgenden Angaben zur personellen und materiellen Beteiligung (a.) sowie den entstandenen Kosten (c.) beziehen sich jeweils auf das Gesamtvorhaben Branchendialoge.

- a) Wie ist diese organisatorisch, personell und materiell beteiligt (bitte aufschlüsseln)?

Die GIZ hat das BMAS bei der konzeptionellen Ausarbeitung der Branchendialoge beratend unterstützt. Sie ist zudem mit der Einrichtung, Ausstattung und Unterhaltung einer Geschäftsstelle NAP-Branchendialoge beauftragt. Die Steuerung der Geschäftsstelle obliegt dem BMAS. Die Geschäftsstelle ist unter

anderem für die fachliche, methodische und operative Planung und Umsetzung des Branchendialogs Automobilindustrie verantwortlich; die strategische Ausrichtung erfolgt in enger Abstimmung mit dem BMAS.

Personell sind in der Geschäftsstelle eine Projektleitung, vier Fachkräfte sowie eine administrative Kraft am Gesamtvorhaben Branchendialoge beteiligt (Stand: 4. August 2021).

Der Wert der Beauftragung beläuft sich in der Zeit von 2018 bis 2021 für das Gesamtvorhaben Branchendialoge auf insgesamt bis zu 3 877 536,68 Euro. Die Beauftragung umfasst unter anderem den Branchendialog Automobilindustrie, geht wie oben erläutert jedoch darüber hinaus.

b) Welche Leistungen hat sie bisher erbracht?

Zu den bisher erbrachten Leistungen der GIZ im Branchendialog Automobilindustrie zählen insbesondere die Erstellung eines Konzepts für das Dialogformat, die Etablierung und Unterhaltung einer effektiven Projektstruktur/-steuerung einschließlich der Einrichtung und Unterhaltung der Geschäftsstelle, die Planung, Koordination und Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung des Branchendialogs wie die Koordination und Steuerung des Prozesses zur Erstellung und Verabschiedung der Dialogvereinbarung, dem Aufbau der Governance-Struktur des Dialogs (inklusive Mitgliederkreis und Arbeitsgruppen), die anlassbezogene Einbindung externer Fachexpertise und die Steuerung von Dienstleistern sowie die Qualitätssicherung. Zur Erreichung des Ziels, Handlungsanleitungen und Best-Practice-Beispiele zu erarbeiten sowie um gemeinsame Pilotprojekte zu entwickeln, wurden im Branchendialog Automobilindustrie nach einer Anbahnungsphase von der Geschäftsstelle bislang insgesamt 64 Sitzungen des Mitgliederkreises, der Arbeitsgruppen sowie weitere ergänzende Termine durchgeführt.

c) Welche Kosten sind hierdurch bisher entstanden?

Durch die Beauftragung der GIZ sind seit 2018 für das Gesamtvorhaben bisher Kosten von 2 880 000,00 Euro entstanden. Die Beauftragung umfasst unter anderem den Branchendialog Automobilindustrie, geht wie oben erläutert jedoch darüber hinaus.

7. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch das Lieferkettengesetz für die Einfuhr von Lithium, Kobalt und Seltenen Erden sowie damit hergestellten Produkten nach Deutschland?

Grundsätzlich erwartet die Bundesregierung, dass durch das LkSG die unter den Anwendungsbereich fallenden Unternehmen in ihren Lieferketten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten künftig besser nachkommen. Mit dem LkSG sollen zum einen die Rechte der von Unternehmensaktivitäten betroffenen Menschen in den Lieferketten gestärkt und zum anderen den legitimen Interessen der Unternehmen an Rechtssicherheit und fairen Wettbewerbsbedingungen Rechnung getragen werden.

Zu den Auswirkungen des LkSG auf die Einfuhr der genannten Rohstoffe sowie den damit hergestellten Produkten liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- a) Wie schätzt die Bundesregierung diesbezüglich das Risiko einer Verknappung oder Verteuerung ein?

Nach Einschätzung der Bundesregierung können sich durch die Einhaltung der Sorgfaltspflicht bei vollständiger Überwälzung sämtlicher Kosten in den Lieferketten die Preise für einige Güter und Dienstleistungen erhöhen. Weitere Erkenntnisse hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

- b) Welche Auswirkungen hätte dies auf den deutschen Fahrzeugbau?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. Welche Auswirkungen auf den deutschen Fahrzeugbau erwartet die Bundesregierung durch das Lieferkettengesetz?

Bezüglich den Auswirkungen auf den deutschen Fahrzeugbau durch das LkSG wird auf die in der Antwort zu Frage 7 dargestellte grundsätzliche Erwartung der Bundesregierung verwiesen. Diese trifft auch auf den Fahrzeugbau zu.

Bei der Zusammenarbeit mit dem deutschen Fahrzeugbau im Rahmen des „Branchendialog Automobilindustrie“ zeigt sich darüber hinaus, dass durch das LkSG das Bewusstsein für die Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte vor allem in der Breite der Branche noch weiter zunimmt. Die Branchendialoge und weitere Unterstützungsangeboten für Unternehmen, die die Bundesregierung im Rahmen des Nationalen Aktionsplanes geschaffen hat, werden die Handlungssicherheit der Unternehmen erhöhen.

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?

Die Bundesregierung verweist diesbezüglich auf den im Gesetzentwurf ausgewiesenen Erfüllungsaufwand.

