

## Automobil- und Batterieproduktion in Berlin/Brandenburg – global gerecht?

Klima-, rohstoff- und entwicklungspolitische Implikationen der  
Elektromobilität. Ein Diskussionspapier vom BER, PowerShift und VENROB.

Der US-Technologiekonzern Tesla, das deutsche Chemieunternehmen BASF und der US-amerikanische Batterieproduzent Microvast bauen derzeit in Brandenburg neue Kapazitäten für die Produktion von Elektroautos und Batterien auf. Diese industriellen Großvorhaben stehen für die ‚Antriebswende‘ in der Automobilindustrie, also den dringend notwendigen Umstieg vom Verbrennungsmotor (Benzin, Diesel) auf die Elektromobilität. Diese Entwicklung hat allerdings auch eine Vielzahl von rohstoff-, energie-, verkehrs-, klima- und menschenrechtspolitischen Implikationen vor Ort und in Ländern des Globalen Südens. Kann die lokale und regionale Produktion von Elektroautos global gerecht funktionieren? Und welche Handlungsmöglichkeiten gibt es für entwicklungspolitische Akteur:innen?

Die Ankündigung von Tesla-Chef Elon Musk, im brandenburgischen Grünheide die erste Gigafactory für seine Elektroautos und Batterien in Europa errichten zu wollen, sorgt seit November 2019 nicht nur in der Region Berlin-Brandenburg für großes Aufsehen, sondern auch weit darüber hinaus. Das Unternehmen aus dem Silicon Valley/USA baut seitdem – noch vor Erhalt einer endgültigen Baugenehmigung – in atemberaubendem Tempo seine riesigen Fabrikanlagen. Anfang 2022 soll die Serienproduktion an den Start gehen. Bis zu einer halben Million Autos sollen laut Berichten pro Jahr hergestellt werden. Damit greift Tesla die deutsche Automobilindustrie in ihrem Heimatland an. Zweifellos beschleunigte sich dadurch der Umstieg der bis dato eher zögerlichen deutschen Automobilkonzerne (VW, Daimler, BMW) vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität. Im Mai 2021 kündigte Tesla an, sein Werk durch eine eigene Batterieproduktion zu ergänzen.

Damit steht Tesla nicht allein. In Schwarzheide (Brandenburg) errichtet der Chemieriese BASF einen neuen Produktionsstandort für



Foto: Michael Reckordt / PowerShift

Batteriematerialien. Ab 2022 sollen dort Kathodenmaterialien produziert werden, welche zunächst die Ausstattung von rund 400.000 vollelektrischen Fahrzeugen pro Jahr ermöglichen. Ferner plant BASF dort auch eine europaweite Pilotanlage, in der wertvolles Lithium aus alten Batterien von Elektroautos zurückgewonnen werden soll. Für den Konzern sind diese Investitionen Teile einer auf Kreislaufwirtschaft und klimaneutrale Produktion ausgerichteten Strategie bis 2030.

Einige Größenordnungen kleiner, aber vom Land Brandenburg auch freudig begrüßt, wurde die Eröffnung der neuen Europazentrale des Batterieherstellers Microvast in Ludwigsfelde bei Berlin. Hier sollen zukünftig Lithium-Ionen-Akkus für Busse und Nutzfahrzeuge gebaut und vermarktet werden. Verbunden mit anderen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in und um Berlin, dem Aufbau von Ladeinfrastrukturen und einer Fülle weiterer politischer Fördermaßnahmen lässt sich formulieren: Berlin und Brandenburg sind im Elektromobilitäts-Fieber.

### Lokale Hoffnungen und Proteste – aber wo bleibt die entwicklungspolitische Dimension?

In Grünheide demonstrieren sowohl Befürworter:innen als auch Gegner:innen der Tesla-Pläne. Die Unterstützer:innen des Vorhabens, inklusive fast aller Parteien und politischen Entscheider:innen der Berliner und Brandenburger Landes- und Bundespolitik, hoffen auf neue Arbeitsplätze und wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven für die Region. Lokale Kritiker:innen prangern dagegen unter anderem Umweltfolgen, den hohen Wasserverbrauch, absehbar schlechte, gewerkschaftsfeindliche Arbeitsbedingungen und das erhöhte Verkehrsaufkommen in Zusammenhang mit der Autofabrik an.

Noch relativ wenig Beachtung finden dagegen bislang die ökologischen, sozialen und menschenrechtlichen Implikationen, welche die Elektroauto- und Batterieproduktion in den globalen Lieferketten weit über Deutschland hinaus hat. Aus der Perspektive von Klimagerechtigkeit und Nord-Süd-Solidarität ist klar: Wir brauchen einen schnellen Verbrennerausstieg und eine Abkehr vom klima-, umwelt- und menschenrechtspolitischen katastrophalen Erdölgeschäft. Verbrennerautos

benötigen riesige Mengen an Erdöl, die als Treibstoff (Benzin, Diesel) verbrannt oder als Schmierstoffe eingesetzt werden. Die Verbrennung erdölbasierter fossiler Brennstoffe trägt in erheblichem Maße zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit zur globalen Klimakrise bei. Zusätzlich ist Erdöl Ausgangsstoff für viele Autoteile (Autolack, Kunststoffe). Seit Jahrzehnten weisen Menschenrechtsorganisationen, Umweltaktivist:innen und Vertreter:innen indigener Gemeinden außerdem auf die unmittelbaren sozial-ökologischen Folgen der Geschäftspraktiken der Erdölkonzerne hin: Verseuchung von Böden und Gewässern, Luftverschmutzung, Fragmentierung von Lebensräumen, Abholzungen und Absterben von Flora und Fauna. Viele Menschen in Fördergebieten leider unter Trinkwasserkontamination, Atemwegs-, Haut-, Magen-Darm- und Herz-Kreislaufkrankungen. Hinzu kommen politischer Druck, Gewalt, Korruption und meist massive Menschenrechtsverletzungen an Kritiker:innen der Ölförderung.

### Rohstoffe für E-Autos: Schlecht für Umwelt und Menschenrechte

Vor dem Hintergrund des dreckigen Ölgeschäftes ist es also höchste Zeit, an der Dekarbonisierung (Abkehr von Kohlenstoff/-verbrennung) des Automobilsektors zu arbeiten. Dies kann zur Klimagerechtigkeit beitragen und insbesondere die entwicklungspolitischen UN-Ziele SDG 7 („Nachhaltige Energie für alle“) und SDG 13 („Bekämpfung des Klimawandels“) unterstützen.

Aber: In jedem Auto stecken große Mengen metallischer Rohstoffe. Diese werden zu fast 100 Prozent nach Deutschland importiert und unter teils katastrophalen Arbeitsbedingungen vor allem in Ländern des Globalen Südens abgebaut. Hinzu kommen Klimabelastungen beim Abbau und dem Transport. Neu ist dieses Phänomen keineswegs: Es

lässt sich schon seit Jahrzehnten in der Automobilindustrie beobachten. Diese ist in Deutschland auch für einen Großteil des Verbrauchs an Eisen, Stahl, Platinmetallen, Kupfer, Aluminium sowie vieler weiterer Rohmaterialien verantwortlich. Mit dem Hochfahren der Elektromobilität ändert sich dies nicht grundsätzlich.

Allein ein Mittelklasse E-Auto verbraucht 700 Kilogramm Aluminium und Stahl für seine Karosserie. Der E-Motor mit einem Gewicht von 60 Kilogramm bedarf neben Seltenen Erden einen hohen Anteil an Kupfer.<sup>1</sup> Tesla selbst hat angekündigt, überwiegend Mittelklasse-SUV des Models Y zu produzieren. Würde nicht die von Tesla genannte Anzahl 500.000 Wagen jährlich genommen werden, sondern „nur“ die Hälfte, entsteht allein schon hier die Zahl von 175.000 Tonnen Aluminium und Stahl für die Karosserie pro Jahr.

Für Irritationen hat die Ankündigung von Tesla im Sommer 2020 gesorgt, Kobalt für die Gigafactory vom schweizerischen Bergbaugiganten Glencore zu beziehen. Glencore baut den Rohstoff im großen Umfang in der Demokratischen Republik Kongo ab und gilt als eines der am stärksten kritisierten Bergbauunternehmen weltweit. So weist die schweizerische Organisation Public Eye immer wieder auf Unzulänglichkeiten im Geschäftsgebaren von Glencore hin. Zwar betont das Unternehmen, keinen durch Kleinschürfer:innen abgebauten Kobalt auszuführen und ist mit Tesla der "Fair Cobalt Alliance" beigetreten. Doch die Lieferkette ist längst nicht so fair und nachvollziehbar, wie sie sein sollte: Die von der Industrie geführte

Responsible Minerals Initiative (RMI), auf die sich Tesla beruft, umfasst nur den Bereich der Schmelzen und Raffinerien und deckt selbst hier nicht alle Menschenrechts-, Sozial- und Umweltrisiken ab bzw. enthält keine Forderungen zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen.<sup>2</sup>

#### Zur Illustration: Aluminium

Um die Karosserie und andere Teile leichter zu machen, wird in der Automobilindustrie immer mehr Aluminium eingesetzt. Ein Drittel der weltweiten Bauxit-Vorkommen, aus denen das Leichtmetall gewonnen wird, befindet sich in Guinea. Über 90 Prozent des in Deutschland verwendeten Bauxits stammten im Jahr 2017 aus dem afrikanischen Land. In den Abbaugebieten kommt es in Folge des extrem wasser- und flächenintensiven Bauxit-Abbaus zu Problemen mit der Trinkwasserversorgung, Landraub und einem Rückgang der Artenvielfalt. Um die Versorgung der Industrie mit Aluminium abzusichern, bürgt die deutsche Bundesregierung für Teile eines 800-Millionen-Kredits für die Erweiterung einer Mine in Guinea. Und das obwohl sie bereits frühzeitig über Menschenrechtsverletzungen im dortigen Bergbausektor informiert war. (Weitere Infos: <https://power-shift.de/landraub-fuer-deutsche-autos/>).

Und der Ausschluss von Kleinschürfer:innen aus den Lieferketten ist auch keine Lösung. Vielmehr muss darauf hingearbeitet werden, die Arbeitsbedingungen im artisanalen Bergbau zu verbessern.

---

<sup>1</sup> Misereor, Brot für die Welt, PowerShift: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Berlin 2019, S. 8.

---

<sup>2</sup> INKOTA und PowerShift: Performance-Check Automobilindustrie: Verantwortungsvoller Rohstoffbezug? Eine Analyse von Industrieinitiativen und Nachhaltigkeitsberichten, Berlin 2020, S. 16.

## Verschoben nicht aufgehoben: Batterien

Mit der Produktion des neuen Schlüsselproduktes im Automobilantrieb, der Batterie, geht eine Verschiebung der Umweltbelastungen einher: weg von der Verbrauchs- hin zur Produktionsphase. Hinzu kommt eine teilweise Veränderung der benötigten Rohstoffe. So werden für die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien Kobalt, Nickel, Lithium, Graphit, Aluminium, Zinn, Mangan und Kupfer verwendet. Für die ressourceneffiziente Verwendung dieser Rohstoffe ist bedeutsam, ob diese nach ihrer Nutzung in Elektroautos noch ein „Second Life“ in anderen Bereichen finden. Es ist wichtig, Batterien zu recyceln, um die eingesetzten Rohstoffe so möglichst in einem Nutzungskreislauf zu halten. Je nach Batterietyp ist ferner wichtig, ob der Einsatz besonders problematischer Rohstoffe anteilmäßig reduziert oder ganz substituiert wird. Zwar bemüht sich Tesla um eine zukünftige Reduktion von bzw. den Verzicht auf Kobalt, der Vertrag mit Glencore könnte dies jedoch erschweren..

## Unternehmen wie BASF tun etwas – doch verbindliche Regeln fehlen

Nach eigenen Angaben bemüht sich das Unternehmen BASF sehr um eine verantwortungsvolle Beschaffung von Mineralien. Es verarbeitet u.a. Kobalt, Lithium, Nickel, Aluminium und Mangan. BASF hat sich verpflichtet, eine verantwortungsvolle und nachhaltige globale Lieferkette von Rohstoffen, einschließlich Kobalt, zu fördern.

BASF bezieht kein Kobalt aus Kleinstbergwerken in der Demokratischen Republik Kongo und lässt seine Lieferanten bestätigen, dass sie dies auch nicht tun. Das Unternehmen engagiert sich in Industrie- und Multi-Stakeholder-Initiativen u.a. zur Förderung höherer Standards für den Kleinst-

### Zur Illustration: Nickel

Schon heute verbraucht die Autoindustrie in Deutschland 26 Prozent des hier genutzten Nickels. Dieser kommt bisher in erster Linie als Korrosionsschutz zum Einsatz. Der weltweit größte Exporteur des Rohstoffs sind die Philippinen. Weitreichende Sonderregeln für den Bergbau ermöglichen in den Philippinen den Abbau von Rohstoffen selbst in Naturschutzgebieten. Da die Weiterverarbeitung des Rohstoffs und damit die Wertschöpfung im Ausland stattfinden, profitiert die lokale Bevölkerung so gut wie nicht. Die Menschen in den Abbaugebieten wehren sich zunehmend dagegen, denn die daraus resultierende Umweltverschmutzung führt dazu, dass der Anbau von Agrarprodukten und der Fischfang nur noch eingeschränkt möglich sind. Indonesien hat den Export von Nickel ab dem Jahr 2022 verboten, um eine einheimische Industrie aufzubauen. Zwar ist die Strategie begrüßenswert, sie findet aber dennoch auf Lasten der Gemeinschaften im Abbaugbiet und zugunsten einzelner Unternehmen statt.

bergbau und unterstützt das branchenübergreifende Projekt Cobalt for Development. Darüber hinaus verweist BASF auf eigene Due-Diligence-Ansätze und Analysen seiner Lieferketten. BASF ist an Initiativen wie der Global Battery Alliance (GBA) und der Responsible Minerals Initiative (RMI) beteiligt und bekennt sich zum Ziel einer Kreislaufwirtschaft.

Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte mit Ansätzen freiwilligen Engagements von Unternehmen für verantwortungsbewussteres Wirtschaften zeigen, dass entwicklungs- und menschenrechtspolitische Akteur:innen solche

Unternehmensvorsätze immer wieder kritisch überprüfen müssen. Nach Möglichkeit sollte dies in Zusammenarbeit mit Süd-Partnern vor Ort geschehen. Ferner können freiwillige Initiativen und Praxisansätze einzelner Unternehmen nicht verbindliche gesetzliche Regeln und Überprüfungs-, Beschwerde- und Klagemechanismen ersetzen.

Das erscheint notwendig: Im Rahmen eines langfristigen Liefervertrages bezieht BASF Nickel und Kobalt aus einer Metallraffinerie des russischen Bergbauunternehmens Nor Nickel in Finnland. Erst jüngst haben Vertreter:innen indigener Gemeinschaften in Russlands an BASF geschrieben, um die Geschäftsbeziehungen zwischen BASF und Nor Nickel zu überprüfen. Die Vertreter:innen weisen auf die umfangreichen Umweltverschmutzungen des Unternehmens hin. Bereits ein Jahr zuvor, im Sommer 2020, haben Vertreter:innen an Elon Musk geschrieben, kein Nickel vom russischen Bergbaugiganten Nor Nickel zu beziehen.

### Entwicklungspolitische Handlungsmöglichkeiten und Forderungen

Die rohstoff- und entwicklungspolitischen Probleme in den Lieferketten der Automobil- und Batterieproduktion fallen zusammen mit den vielen klima- und verkehrspolitischen Problemen des Systems Auto nach Auslieferung an die Kunden – also in der Nutzungsphase. Umwelt- und verkehrspolitische Gruppen aus Berlin und Brandenburg formulierten daher im Frühjahr 2020 eine kritische Erklärung zum Bau neuer Elektro-SUVs in der Tesla-Fabrik. U.a. schrieben sie: „Der Austausch von 47 Millionen Verbrenner-Autos in Deutschland durch 47 Millionen E-Autos ist keine Verkehrswende! In urbanen Großräumen – und schnellstmöglich auch auf dem Lande – muss die Zeit des motorisierten Individualverkehrs mit dem

Auto zu Ende gehen. Wir wollen ‚Städte und Straßen für alle‘ und eine konsequente Verkehrswende weg vom PKW. Tesla und die deutschen Autokonzerne gaukeln vor, dass ein Antriebswechsel weg vom Verbrennungsmotor hin zum Elektromotor schon ausreicht. Dies wird dazu führen, dass zu viele und rasante E-Autos weiterhin Menschen töten und verletzen, öffentlicher Raum zugeparkt wird sowie riesige Flächen und Ressourcen für ihre Herstellung verschwendet werden. Der massenhafte Bau schwerer, übermotorisierter E-SUVs und E-PKWs widerspricht einer klima- und global gerechten Verkehrswende.“<sup>3</sup>

Vor diesem Hintergrund können und sollten klima- und entwicklungspolitische Akteur:innen im Raum Berlin/Brandenburg auf vielfältige Art aktiv werden, um angesichts des neuen Runs auf die Elektromobilität und neue Produktionsstätten:

- 1) auf möglichst verantwortliche Geschäftspolitiken der Unternehmen zu drängen und das Geschäft mit den Rohstoffen für Autos und Batterien durch ein **Lieferkettengesetz** und andere Elemente einer **Rohstoffwende** sozial- und umweltverträglicher zu gestalten,
- 2) durch den Einsatz für eine wirkliche Verkehrswende in Stadt und Land mitzuhelfen, die Anzahl der Autos im Sinne von „weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“ zu reduzieren,
- 3) die landes- und bundesweite Verkehrspolitik im Sinne einer gerechten Mobilitätswende zu beeinflussen.

---

<sup>3</sup> Tesla Gigafactory: Ein Elektromotor macht noch keine Verkehrswende! Erklärung von klima-, umwelt- und entwicklungspolitischen Initiativen. April 2020 (<https://bit.ly/3uSnV7O>).

## Von Unternehmen sozial und ökologisch verantwortliches Wirtschaften einfordern<sup>4</sup>

In Gesprächen und öffentlichen Debatten mit den neuen und alten Unternehmen der Automobil- und Batterieproduktion in Berlin/Brandenburg sollten folgende Forderungen für alle Unternehmen entlang der Batterie-Wertschöpfungskette, von der Extraktion bis zum Endverbraucher, einschließlich Bergbauunternehmen, Elektronikmarken und Herstellern von Elektrofahrzeugen und Batterien gelten; ebenso für Finanzinstitutionen wie Banken und Investmentfonds.

### 1.1 Menschenrechte und Umwelt respektieren

Unternehmen müssen sicherstellen, dass ihre Geschäftstätigkeit sowie die ihrer Tochtergesellschaften und Zulieferer die internationalen Umwelt- und Menschenrechtsstandards einhalten. Unternehmen müssen kontinuierlich und proaktiv tatsächliche und potenzielle Risiken für Mensch und Umwelt, die mit ihrer Geschäftstätigkeit, ihren Produkten und Geschäftsbeziehungen verbunden sind, identifizieren, verhindern und abmildern. Sie sollten Rechenschaft darüber ablegen, wie sie diese Risiken angehen, und im Falle von negativen Auswirkungen für angemessene Abhilfe sorgen. Unternehmen müssen außerdem alle bestehenden Gesetze oder internationalen Umweltstandards – die jeweilige Regelung, die strenger ist – einhalten, die sich auf den Schutz der Umwelt, Gesundheit und Sicherheit, die Gewinnung und das Management natürlicher Ressourcen, den Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen, die Abfallwirtschaft, Aktivitäten mit gefährlichen Stoffen sowie die Verschmutzung von Luft, Wasser, Boden und Grundwasser beziehen.

---

<sup>4</sup> Die nachfolgenden Forderungen basieren auf der internationalen Erklärung „Powering Change: Principles for Businesses and Governments in the Battery Value Chain“ und sind ergänzt (<https://bit.ly/3tKk7nB>).

Regierungen müssen Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden, die von Unternehmen begangen werden, sowohl auf eigene Initiative als auch aufgrund von Berichten Dritter untersuchen. Das langjährige Drängen entwicklungs- und menschenrechtspolitischer Gruppen auf verbindliche Regeln für das globale Agieren von Unternehmen hat mit dem im März 2021 vorgelegten Entwurf für ein Lieferkettengesetz in Deutschland eine erste Hürde genommen. Die vorliegenden Schwächen verlangen von Berliner und Brandenburger Gruppen Verbesserungen einzufordern, die für lokal angesiedelte Unternehmen verpflichtend werden. Dazu zählen u.a. vollumfängliche Sorgfaltspflichten für den eigenen Geschäftsbereich, für unmittelbare und auch mittelbare Zulieferer; eine explizite zivilrechtliche Haftungsregel, wonach Unternehmen vor deutschen Zivilgerichten für Schäden haften, die sie durch Missachtung ihrer Sorgfaltspflichten verursacht haben. Der Geltungsbereich ist auf alle Unternehmen mit über 250 Mitarbeitenden sowie auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in Sektoren mit besonderen menschenrechtlichen Risiken auszuweiten.

### 1.2 Gemeinsam gegen Menschenrechts- und Umweltrisiken im Zusammenhang mit Geschäftsaktivitäten vorgehen

Regierungen von Staaten, in denen Unternehmen, die an irgendeiner Stufe der Wertschöpfungskette beteiligt sind, ihren Sitz haben, sollten eng mit den Regierungen von Staaten zusammenarbeiten, in denen Batteriematerialien gewonnen oder Batterien hergestellt werden. Sie sollten diese unterstützen, um sicherzustellen, dass Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette die Menschenrechte und Umweltstandards einhalten. Botschaftsmitarbeiter:innen des Heimatstaates sollten von Wirtschaftsdiplomatie auf Kosten der Menschenrechte Abstand nehmen.

### 1.3 Transparent sein

Um zu zeigen, dass sie die Menschenrechte und Umweltstandards respektieren, müssen Rohstoffunternehmen und Käufer:innen von Batteriemineralien wissen und zeigen, woher und unter welchen Bedingungen ihre Mineralien bezogen und Batterien hergestellt werden. Diese Informationen müssen fortlaufend und zeitnah öffentlich zugänglich sein. Unternehmen müssen zudem ihre Treibhausgasemissionen während ihrer gesamten Geschäftstätigkeit (einschließlich Bergbau-, Transport- und Fertigungsprozessen) ermitteln und offenlegen. Darüber müssen sie relevante Informationen über ihre Bemühungen zur Schadensbegrenzung veröffentlichen, auch für ihre größeren Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen und, soweit dies praktikabel ist, auch für ihre Lieferkette.

### 1.4 Respekt für betroffene Gemeinschaften und indigene Völker und Zusammenarbeit mit ihnen

Während der Konsultationsphase müssen die Regierungen sicherstellen, dass die Unternehmen den Gemeinschaften Zugang zu aussagekräftigen Informationen über die potenziellen Risiken sowie die möglichen Vorteile eines Projekts gewähren, damit die Menschen fundierte Entscheidungen treffen können. Unternehmen müssen sich mit betroffenen und potenziell betroffenen Rechteinhaber:innen, einschließlich der Gemeinschaften, die in der Nähe von Minen, Raffinerien und Fabriken leben, beraten, mit ihnen kommunizieren und kontinuierlich zusammenarbeiten. In Fällen, in denen betroffene Gemeinschaften indigene Völker sind, müssen Unternehmen sie in Übereinstimmung mit der ILO Norm 169 konsultieren, um ihre freie, vorherige und informierte Zustimmung für den geplanten Betrieb zu erhalten. Unternehmen sollten nur Mineralien aus Betrieben beziehen, in denen die

betroffenen Gemeinschaften ihre Zustimmung zum Abbau gegeben haben.

Die Regierungen müssen mit den Gemeinden zusammenarbeiten, um die gewünschten No-Go-Zonen einzurichten und das Verbot des Bergbaus in diesen Regionen durchzusetzen.

### 1.5 Respekt für die Rechte von Arbeiter:innen

Die Regierungen sollten strenge Arbeitsstandards einführen und effektiv durchsetzen und sicherstellen, dass das Recht der Arbeiter:innen, sich zu organisieren, respektiert wird. Unternehmen sollen die Rechte von Arbeitnehmer:innen respektieren, einschließlich des Rechts auf Information, auf Gesundheits- und Sicherheitsstandards am Arbeitsplatz, das Recht, unsichere Arbeitsbedingungen abzulehnen, sowie auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen zur Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und Löhne.

#### **Zur Illustration: Arbeitnehmer:innenrechte**

Tesla ist Mitglied der Brancheninitiative "Responsible Minerals Initiative". Deren Programm "Responsible Minerals Assurance Process" fragt jedoch nicht den Schutz von Arbeiter:innenrechten sowie Maßnahmen zum Wohlergehen von Arbeiter:innen in ihren Zulieferer ab.

Die Achtung von gewerkschaftlichen Organisationsrechten bei Tesla in Brandenburg ist nach Medienberichten unzureichend und muss sichergestellt werden.

### 1.6 Unternehmen sollen Umwelt- und Menschenrechtsverteidiger als Verbündete und nicht als Gegner betrachten

Unternehmen sollen Äußerungen oder Ansichten unterlassen, die Umwelt- und Menschenrechts-

verteidiger diskreditieren, verunglimpfen oder stigmatisieren. Die Unternehmen müssen sinnvolle Konsultationen und Treffen mit ihnen in kritischen Phasen der Projektplanung und -durchführung abhalten und alle relevanten Informationen über Geschäftsprojekte zeitnah offenlegen - einschließlich möglicher Auswirkungen auf die Menschenrechte und die Umwelt.

#### 1.7 Unternehmen müssen eine Bewertung der mit ihren Sicherheitsvorkehrungen verbundenen Menschenrechtsrisiken durchführen

Unternehmen, die mit öffentlichen und privaten Sicherheitsdienstleistern zusammenarbeiten, müssen eine Due-Diligence-Prüfung durchführen, um Risiken und Gewaltpotenziale zu erkennen und zu verhindern. Unternehmen müssen alle Vorwürfe von Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit ihren Sicherheitsvorkehrungen melden. Unternehmen sollen die "Freiwilligen Grundsätze zur Wahrung der Sicherheit und Menschenrechte" (Voluntary Principles on Security and Human Rights) in ihre Verträge mit privaten Sicherheitsdienstleistern aufnehmen und garantieren, dass das Personal eine Menschenrechtsschulung erhält und Anti-Bergbau-Protesten nicht unterdrückt.

#### 1.8 Keine Bestechungsgelder zahlen, Korruption bekämpfen

Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette von Batterien sollen weder direkt noch indirekt Bestechungsgelder, "Erleichterungszahlungen" oder andere unzulässige Vorteile anbieten, versprechen, gewähren oder fordern, um Geschäfte oder andere unzulässige Vorteile zu erhalten oder zu bewahren. Unternehmen sollen über Whistleblower-Hotlines und Richtlinien zum Schutz von Hinweisgebern, Schulungen, Verhaltenskodizes für Lieferanten und die Befugnis verfügen, Verträge im Falle eines Verdachts auf Bestechung oder Erpressung zu annullieren. Unternehmen sollten

Steuertransparenzstandards wie die Extractive Industry Transparency Initiative und die Payment-to-Government-Gesetzgebung einhalten und transparent über die Schritte zur Vermeidung von Korruption informieren. Sie sollten sich auch dazu verpflichten, sich nicht in anderen Bereichen der Korruption oder in aggressiven Strukturen zur Steuervermeidung und -minimierung zu engagieren.

#### 1.9 Keine Nutzung von Mineralien aus dem Tiefseebergbau

Unternehmen sollen sich öffentlich verpflichten, keine Mineralien aus dem Tiefseebergbau zu beziehen. Unternehmen sollten proaktiv ein Moratorium unterstützen, um den Bergbau von der Tiefsee fern zu halten. Mögliche Gedankenspiele, z.B. für Batterien notwendigen Kobalt aus der Tiefsee abzubauen, sind abzulehnen.

#### 1.10 Ressourceneffizientes Design, Reparatur und Wiederverwendung anstreben

Hersteller müssen Autos und Batterien für maximale Ressourceneffizienz konstruieren, einschließlich Innovationen, um weniger Materialien und Mineralien zu verwenden, die Lebensdauer von Batterien zu verlängern, ausgediente Batterien wiederzuverwenden und ein kostengünstiges, sicheres und energieeffizientes Recycling zu gewährleisten. Die Hersteller müssen Geräte und Fahrzeuge so konstruieren, dass die Batterien mit Standardwerkzeugen entfernt werden können, ohne das Produkt zu beschädigen, und sie müssen für alle aktuellen und zukünftigen Produkte Anleitungen zum sicheren Entfernen bereitstellen. Wenn die Batteriehersteller in alternative Batteriechemie investieren, müssen sie die hier dargelegten Forderungen weiterhin befolgen. Über die Batterien hinaus müssen die Automobilhersteller Fahrzeuge entwickeln, die kleiner, leichter und energieeffizienter sind (da dies die Größe der Batterien und den Materialbedarf



reduziert) und die so konzipiert und vermarktet werden, dass sie Carsharing fördern.

#### 1.11 Auf 100 Prozent recycelten Inhalt in Batterien und sicheres Recycling hinarbeiten

Die Hersteller von Batterietechnologien müssen die Verwendung von recycelten Mineralien drastisch erhöhen und Batterien so konstruieren, dass sie sicher und einfach zerlegt und wiederverwendet werden können, wobei alle anderen in der Batterie enthaltenen Mineralien und Materialien effizient recycelt werden können. Die Herstellung sollte die Verwendung von gefährlichen Materialien minimieren und wenn möglich vermeiden. Unternehmen, die Recyclingbetriebe unterhalten, müssen die Rechte der Arbeiter:innen auf sichere und gesunde Arbeitsbedingungen und die Rechte der Gemeinden auf eine gesunde und saubere Umwelt garantieren. Bei der Entwicklung von Autos und Elektronikgeräten sollte auf Recycling geachtet werden, damit das Gerät weiterleben kann, auch wenn die Kapazität der ersten Batterie nachlässt. Es sollte einfach sein, eine Batterie sicher zu entfernen, um sie zu recyceln oder für ein zweites Leben vor Ort zu lagern. Akkus sollten nicht auf Mülldeponien landen.

#### 1.12 Unterstützung des schnellen Übergangs zu einem Netz mit 100 Prozent erneuerbaren Energien

Unternehmen sollten ihre Energienutzung auf 100 Prozent erneuerbare Energien umstellen und aktiv eine starke Politik für erneuerbare Energien unterstützen. Batteriehersteller sollten kurzfristig einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von nicht mehr als 30 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro produzierter Kilowattstunde Batterie anstreben.

Um sicherzustellen, dass Transport und Produktion durch erneuerbare Energiequellen angetrieben werden, müssen die Regierungen die Stromversorgung schnell auf 100 Prozent erneuerbare Energie umstellen, wobei Deutschland dies bis spätestens 2035 erreichen sollte.

### Die Verkehrswende in Stadt und Land vorantreiben – denn: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit!

Entwicklungspolitische Akteur:innen müssen vor Ort in Berlin und Brandenburg dazu beitragen, die Nachfrage nach Autos zu reduzieren und Alternativen zu stärken. Ein entsprechender Umbau der Verkehrssysteme hierzulande ‚weg vom Auto‘ wird einen Beitrag zu mehr globaler Gerechtigkeit leisten.

- In Berlin gibt es eine breite mobilitätspolitische Landschaft. So organisiert das Bündnis „Berliner Straßen für alle“ (<https://berliner-strassen-fuer-alle.de>) Bildungs- und Advocacy-Aktivitäten mit dem Ziel einer lebenswerten Stadt und Gerechter Mobilität für alle. Selbst gewählter Erfolgsmaßstab ist die Reduktion der Anzahl der Autos um 50 Prozent bis 2030.
- In so genannten „Kiezblock“-Initiativen versuchen immer mehr Bürger:innen, ihre Wohnviertel vom Durchgangsverkehr zu befreien und den öffentlichen Raum klima- und menschenfreundlicher zu gestalten (<https://kiezblocks.de>)
- Im ländlichen Raum ist die Abkehr vom Auto schwieriger, weil bislang oft noch die ÖPNV- und Sharing-Alternativen fehlen und Entfernungen für aktive Mobilitätsformen (Rad-, Fußverkehr) zu groß sind (oder scheinen). Dennoch gibt es auch hier interessante Ansätze zur Reduktion, Verlagerung und ökologisch verträglicheren Gestaltung des Verkehrs, z.B. die Vorschläge der Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg Jetzt! (<https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/>).

## Landes- und Bundesverkehrspolitik für eine Mobilitätswende

Nach Jahren relativen Stillstands zeichnen sich unter dem Eindruck der Klimakrise und anderer Umbrüche im Verkehrssektor auch zahlreiche politische Debatten und neue Weichenstellungen in den landes- und bundespolitischen Entscheidungen zur Verkehrs-, Energie- und Finanzpolitik ab. Entwicklungspolitische Akteur:innen sollten hier in Zusammenarbeit mit der Verkehrswende-Bewegung u.a. auf folgende Reformen drängen:

- Eine zügige und vollständige Abkehr vom Verbrennungsmotor (Verbot von Verbrenner-Neuwagen ab 2025).
- Ein genereller Vorrang für den Umweltverbund aus Bahn, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr vor dem Autoverkehr in der Verkehrs- und Steuerpolitik, sowie der Stadt- und Raumplanung.
- Ein generelles Verbot für die Herstellung und Zulassung von SUVs und anderen besonders ineffizienten Autos.
- Eine absolute Senkung des Verbrauchs von Primärrohstoffen durch eine drastische Reduktion der Zahl und Größe der Autos in Deutschland, sowie durch konsequentes Recycling. Das Produktdesign bestimmt den Energieverbrauch und die Möglichkeit, kleinere und ressourceneffizientere Batterien zu verwenden: Die Batterie eines SUVs und einer Limousine sind in etwa gleich groß. Dennoch benötigt ein SUV im Durchschnitt über 10 Prozent mehr Energie als eine Limousine, um die gleiche Strecke zurückzulegen. Durch klare Standards und Anreize (z.B. durch Besteuerung) für energieeffiziente Fahrzeuge kann sichergestellt werden, dass kleinere und weniger ressourcenintensive Batterien verbaut werden

und so während der Nutzungsphase Energie gespart wird.

- Eine Vorschrift, dass EV-Batterien in der ersten Nutzungsphase mindestens zwölf Jahre oder 200.000 Meilen (320.000 km) halten - je nachdem, was länger ist. Für andere elektronische Geräte muss die Lebensdauer von Lithium-Ionen-Batterien ebenfalls auf mindestens fünf Jahre verlängert werden. Die Geräte müssen für einen sicheren und kostengünstigen Batteriewechsel ausgelegt sein.
- Verbindliche Anforderungen für die Messung und Berichterstattung über den Kohlenstoff- und Energie-Fußabdruck jeder Batterie („Klima-Fußabdruck“): Sobald verlässliche Daten und Verifizierungsprozesse etabliert sind, sollten Regierungen Mindestwerte für den Carbon Footprint festlegen, bei deren Überschreitung Batterien aus dem Verkehr gezogen werden. Die Verwendung gefährlicher Materialien bei der Herstellung von Batterien sollte ebenfalls schrittweise eingestellt und streng kontrolliert werden, um eine giftfreie Wertschöpfungskette für Batterien zu gewährleisten.
- Eine Vorschrift zu Reparatur, Sammlung und Recycling: Regierungen sollten firmeneigene Hindernisse für den Wiederverwendungs- und Wiederaufbereitungsmarkt beseitigen und Regulierungen nutzen, um die Haltbarkeit, Reparierbarkeit und den Wiederverwendungswert von batteriebetriebenen Produkten zu erhöhen.
- Einen schnellen und massiven Ausbau der erneuerbaren Energieträger als Basis für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors.

---

## Impressum

Herausgeber:

**Berliner Entwicklungspolitischer Ratschlag e.V. (BER)**, Am Sudhaus 2, 12053 Berlin, [www.eineweltstadt.berlin](http://www.eineweltstadt.berlin);  
[info@eineweltstadt.berlin](mailto:info@eineweltstadt.berlin)

Der Berliner Entwicklungspolitische Ratschlag (BER) ist ein Netzwerk von mehr als 110 entwicklungspolitischen Gruppen und das Sprachrohr für Menschen, die sich in Berlin für globale Gerechtigkeit einsetzen. Der BER bietet eine Plattform zum Austausch und zur Qualifizierung der entwicklungspolitischen Arbeit. Er setzt sich gegenüber der Berliner Landespolitik für ein zukunftsfähiges Berlin in einer globalisierten Welt und für eine starke Zivilgesellschaft ein.

**PowerShift - Verein für eine ökologisch-solidarische Energie- und Weltwirtschaft e. V.**, Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin, [www.power-shift.de](http://www.power-shift.de); [info@power-shift.de](mailto:info@power-shift.de)

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.

**Verbund Entwicklungspolitischer Nichtregierungsorganisationen Brandenburgs e.V. (VENROB)**, Tuchmacherstraße 49, 14482 Potsdam, [www.venrob.de](http://www.venrob.de), [info@venrob.org](mailto:info@venrob.org)

Der Verbund Entwicklungspolitischer Nichtregierungsorganisationen Brandenburgs e.V. (VENROB) wurde 1995 gegründet. Als Landesnetzwerk vertritt und bündelt er die Interessen von entwicklungspolitischen Initiativen, Vereinen und anderen Einrichtungen im Land Brandenburg. Zudem fördert er die Bildungsarbeit im Zusammenhang mit dem Globalen Lernen, berät Akteure aus Politik und Verwaltung bei der Umsetzung der Entwicklungspolitischen Leitlinien des Landes und ist Akteur innerhalb der Brandenburger Nachhaltigkeitsstrategie

**Autor:** Peter Fuchs (PowerShift) mit Vorarbeiten von Laura Weis, Sophie Scherger

**Redaktion:** Andreas Bohne, Vanessa Fischer

**Satz/Reinzeichnung:** Andreas Bohne

Für den Inhalt dieser Publikation sind allein die Herausgeber verantwortlich, die dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung oder der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe wieder. Berlin, Mai 2021

