

Stellungnahme

INKOTA beendet Mitarbeit im NAP Branchendialog Automobil

Nach fünf Jahren intensiver Mitwirkung wird INKOTA seine Mitarbeit im vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales initiierten Branchendialog Automobil zum Jahresende beenden und sich nicht aktiv an der geplanten Fortsetzung des Multi-Stakeholder-Dialogformats beteiligen.

Diese Entscheidung erfolgte nach der gemeinsamen zivilgesellschaftlichen Bilanzierung anlässlich des fünfjährigen Bestehens der Branchendialoge. Leider ist es in dieser Zeit im Dialog mit der Automobilindustrie nicht gelungen, durch gemeinsames Handeln die gewünschte Hebelwirkung zu erreichen. Besonders enttäuschend ist die geringe Beteiligung der Unternehmen an Maßnahmen, die konkrete Verbesserungen für die Menschen am anderen Ende der Lieferkette bedeuten würden.

Wir sehen aktuell zu wenig Anzeichen dafür, dass sich dies in der nächsten Phase grundsätzlich ändern wird und unsere Anforderungen an wirkungsvolle Multi-Stakeholder-Initiativen in Bezug auf Ambitionsniveau, Verbindlichkeit, die Einbeziehung von Rechteinhabenden und Wirkungen entlang der Lieferkette zukünftig ausreichend Beachtung finden.

INKOTA wird sich daher ab 2025 nur noch an der Pilotierung eines Beschwerdemechanismus der deutschen Automobilindustrie in Mexiko beteiligen, der aus dem Branchendialog als nunmehr eigenständiges Pilotprojekt hervorgegangen ist. Hier sehen wir ein hohes Potential, konkrete Wirkungen für Rechteinhabende vor Ort zu erzielen und Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten der Autoindustrie zu verringern. Dafür ist es wichtig, dass sich weitere deutsche Unternehmen mit Produktionsstätten in Mexiko an dem Projekt beteiligen.

INKOTA arbeitet als entwicklungspolitische Nichtregierungsorganisation zum Thema Lieferkettenverantwortung in verschiedenen Branchen eng mit Partnerorganisationen in Afrika, Asien und Lateinamerika zusammen. Die Mitarbeit an Multi-Stakeholder-Initiativen (MSI) muss sich daran messen lassen, ob konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, die zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitssituation der Rechteinhabenden führen. Unsere Beteiligung muss einen Beitrag zur ambitionierten Umsetzung und Wirkung von Sorgfaltspflichten in der Praxis leisten, die über die reine Erfüllung gesetzlicher Anforderungen hinaus geht. Daher überprüfen wir kontinuierlich unsere Beteiligung und hinterfragen die Ziele, Formate, den Umsetzungsfortschritt, die Beteiligung und Einbeziehung der verschiedenen Akteur*innen sowie die Wirkung von MSI. Uns ist dabei wichtig sicherzustellen, dass wir mit unserer Mitarbeit in MSI keine Maßnahmen, Projekte oder ggf. auch Standards legitimieren, die ein aus unserer Sicht zu niedriges Ambitions- und Wirkungsniveau aufweisen oder Rechteinhabende nicht ernsthaft einbeziehen. Die reine Beratung und Begleitung von Unternehmen bei der Umsetzung gesetzlicher Regeln, wie beispielsweise dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, sehen wir nicht als unsere Aufgabe an.

Branchendialoge – ein neues MSI-Format

Die vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2020 im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte initiierten Branchendialoge sind vom Ansatz breiter angelegt als andere MSI, die sich auf spezifische Lieferketten mit hohen menschenrechtlichen Risiken fokussieren. Ebenso unterscheidet die anfangs vereinbarte begrenzte Laufzeit sowie der Verzicht auf

unternehmensindividuelle Ziele und deren Monitoring die Branchendialoge von anderen MSI, in denen INKOTA mitarbeitet, wie dem Bündnis für nachhaltige Textilien und dem Forum Nachhaltiger Kakao.

Trotz des unverbindlichen Konzeptes haben wir darin eine Chance gesehen, ein gemeinsames Risikoverständnis von Zivilgesellschaft, Unternehmen und Bundesregierung zu entwickeln und davon ausgehend in die Konzipierung und Umsetzung kollektiver Maßnahmen zur Durchsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten der Automobilindustrie entlang ihrer komplexen Lieferketten zu gelangen.

Gemischte Bilanz nach fünf Jahren

Wir haben die Bereitschaft der beteiligten Akteursgruppen zum offenen Wissens- und Erfahrungsaustausch und zum gemeinsamen Lernen sehr geschätzt. Es ist dabei gelungen, das notwendige Vertrauen aufzubauen, um ein gemeinsames Risikoverständnis zu entwickeln und branchenweite Standards zu definieren. Hervorzuheben sind die dabei entstandenen Handlungsanleitungen zu den Kernbereichen unternehmerischer Sorgfaltspflichten gemäß der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die aus unserer Sicht eine sehr gute Basis für eine ambitionierte Umsetzung durch die Unternehmen in der Praxis bieten. Positiv zu bewerten ist auch die Referenzierung der Handlungsanleitungen über den Mitgliederkreis hinaus, unter anderem durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle als der für die Überprüfung des Lieferkettengesetzes zuständigen Behörde.

Zur Umsetzung der Handlungsanleitungen in der Praxis sollten in der zweiten Phase des Branchendialogs Pilotprojekte dienen, bei denen die Mitglieder mit kollektiven Maßnahmen gemeinsam auf eine langfristige Verbesserung der menschenrechtlichen Situation in den Lieferketten deutscher Unternehmen hinarbeiten. Hierbei ist aus Sicht von INKOTA insbesondere das gemeinsame Pilotprojekt eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko hervorzuheben, das gemeinsam konzipiert wurde und in der Theorie sehr vielversprechend ist.

Darüber hinaus können wir aber kaum messbare Wirkungen verzeichnen, die über vereinzelte unternehmensindividuelle Wirkungen hinausgehen und den hohen Aufwand der Beteiligung für Nichtregierungsorganisationen wie INKOTA rechtfertigen würden.

Gründe für den Ausstieg von INKOTA

INKOTA hat sich daher entschieden, sich nicht an der geplanten Verstetigung des Dialogformats zu beteiligen und die Mitarbeit zum Ende der laufenden Phase im Dezember 2024 zu beenden. Insbesondere folgende Aspekte und Erfahrungen in der bisherigen Mitarbeit spielten bei unserer Entscheidung eine Rolle:

- (1) Wie alle Branchendialoge war auch der Dialog mit der Automobilindustrie als befristeter Multi-Stakeholder-Prozess geplant. Der Dialogprozess und vor allem die Konzeptionsphase dauerte jedoch deutlich länger als ursprünglich vorgesehen. So wurden wichtige Prozesse durch das zögernde Agieren und Hinterfragen des Ambitionsniveaus durch Unternehmen und Verbände immer wieder ausgebremst. Nach Verabschiedung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes beobachteten wir eine weitere Abschwächung des Engagements bei verschiedenen Unternehmen. Die Beteiligung an ambitionierten Vorhaben wurde in Frage gestellt oder die Umsetzung verzögert. Stattdessen trat die gewünschte Unterstützung bei der Umsetzung gesetzlicher Anforderungen in den Vordergrund. In den letzten zwei Jahren kam hinzu, dass die

Diskussionen über die Fortsetzung und Verstärkung des Branchendialogs mit Detailfragen zur Governance-Struktur und Finanzierung im Verhältnis zu inhaltlichen Debatten und Fortschritten in konkreten Projekten und Maßnahmen sehr viel Raum einnahmen. Statt an der konkreten Verbesserung der Lebens- und Arbeitssituation in der Lieferkette zu arbeiten, beschäftigte sich der Branchendialog viel mit sich selbst.

- (2) Die Bilanz der Umsetzung gemeinsam geplanter Projekte und Maßnahmen ist ernüchternd. Ausgehend von den ambitionierten Handlungsanleitungen und Projektkonzeptionen sind bisher kaum Vorhaben in die praktische Umsetzung überführt worden. Einen wichtigen Grund hierfür sehen wir in der sehr geringen und extrem schwankenden Unternehmensbeteiligung an Projekten und kollektiven Maßnahmen. Nur sehr wenige Unternehmen haben sich von der Konzeptionierung bis zur Umsetzung an den Pilotprojekten beteiligt. Dagegen haben sich mehrere Unternehmen aktiv an der Konzeptionierung von Projekten beteiligt, Zielsetzung und Ambitionsniveau stark beeinflusst und sich dann teils ohne Begründung kurz vor der Umsetzung zurückgezogen. Das zeigt sich eindrucksvoll am Pilotprojekt für einen unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko, das als Einziges in die Umsetzung vor Ort gegangen ist. Von den 26 Mitgliedsunternehmen des Branchendialogs haben 24 Unternehmen Produktionsstätten in Mexiko. Dennoch haben sich nur elf Unternehmen an der Konzeption der Pilotphase beteiligt. An der praktischen Umsetzung beteiligen sich nun lediglich noch drei Unternehmen. Von kollektiven Maßnahmen kann so kaum noch gesprochen werden, wodurch auch viel Wirkungspotential verschenkt wurde.
- (3) Es besteht die Gefahr, dass sich diese Fehlentwicklung in der nächsten Phase fortsetzen wird. Auch an der Konzeptionierung der kollektiven Maßnahmen, die ab 2025 umgesetzt werden sollen, beteiligen sich aktuell jeweils nur etwa drei bis sechs von insgesamt 26 Unternehmen. Viele geplanten Maßnahmen betreffen nur die erste Stufe der Lieferkette und sind noch sehr unkonkret, so dass für uns offenbleibt, ob und wie ambitioniert sie tatsächlich umgesetzt werden. Darüber mangelt es zum Teil an der Bereitschaft die notwendige Lieferkettentransparenz herzustellen, um Maßnahmen wirkungsvoll umzusetzen.
- (4) Die ernsthafte Einbeziehung von Rechteinhaber*innen und deren Vertreter*innen, wie wir sie wiederholt im Branchendialog gefordert haben, wurde durch unterschiedliches Verständnis der Wichtigkeit der Einbeziehung und mangelnde Priorisierung eines solchen Austauschs sowie starren Zeitfristen in Teilen sehr erschwert bzw. unmöglich gemacht. Auch bei der Mehrzahl der aktuell in der Planung befindlichen Vorhaben erleben wir, dass die rechtzeitige und adäquate Einbeziehung von Rechteinhaber*innen nicht priorisiert wird.
- (5) Schließlich beobachten wir eine starke Diskrepanz zwischen dem geringen Engagement einiger Unternehmen im Branchendialog Automobil und der Darstellung ihrer Mitarbeit als Stakeholder Engagement im Kontext der Berichtspflichten gemäß der Lieferkettengesetzgebung.

Wir wünschen uns, dass das Signal, welches INKOTA mit seinem Ausstieg aus dem Branchendialog sendet, Gehör findet und zur Reflektion des eigenen Engagements anregt. Im besten Fall trägt es dazu bei, bei Ambitionsniveau, Wirksamkeit und der ernsthaften Einbeziehung von Rechteinhabenden nachzubessern und damit einen echten Mehrwert für alle Beteiligten entlang der Lieferketten der deutschen Automobilindustrie zu erreichen, insbesondere für Rechteinhaber*innen am anderen Ende der Lieferketten.

INKOTA Beteiligung an Multi Stakeholder Projekten mit der Automobilindustrie:

INKOTA wird ab 2025 seine Arbeit zum Sektor auf die Mitwirkung im Beschwerdemechanismus der deutschen Automobilindustrie in Mexiko fokussieren. Dieses aus dem Branchendialog hervorgegangene, nunmehr eigenständige Pilotprojekt befindet sich seit Mai 2024 in der Umsetzung, die gemeinsam mit Vertreter*innen der mexikanischen Zivilgesellschaft, Gewerkschaften und weiteren Akteur*innen erfolgt. Wirksame nichtstaatliche Beschwerde- und Abhilfesysteme gibt es derzeit kaum. Wir sehen daher in diesem Pilotvorhaben eine reelle Chance, die Menschenrechts- und Umweltsituation in den Lieferketten deutscher Automobilunternehmen in Mexiko zu verbessern und eine konkrete Wirkung für Rechteinhabende vor Ort zu erzielen. Um das Wirkungspotential optimal zu nutzen ist allerdings die Beteiligung weiterer für das Produktionsland Mexiko relevanter Unternehmen der Automobilindustrie erforderlich sowie eine längerfristige Perspektive und finanzielle Ressourcen für das Projekt, das vorerst nur bis Ende 2025 läuft.

Berlin, 18. September 2024

Weiterführende Informationen

[5 Jahre Branchendialoge – Eine zivilgesellschaftliche Bilanz \(September 2024\)](#)

[5 Jahre Branchendialoge – Eine zivilgesellschaftliche Bilanz – Zusammenfassung](#)

[Bewertung der Zivilgesellschaft zum Launch des Beschwerdemechanismus der deutschen Automobilindustrie in Mexiko \(Mai 2024\)](#)

[Positionspapier: Anforderungen an wirkungsvolle Multi-Stakeholder-Initiativen zur Stärkung unternehmerischer Sorgfaltspflichten - Empfehlungen aus Sicht der Zivilgesellschaft \(Juli 2020\)](#)

[Positionspapier: Rechteinhaber*innen wirksam in Multi-Stakeholder-Initiativen einbeziehen \(Mai 2022\)](#)

Kontakt

Arndt von Massenbach, Geschäftsführer INKOTA-netzwerk, massenbach@inkota.de