

# Nachhaltig nur auf dem Papier?

## Die ambivalente Rolle der Wirtschaft bei der Umsetzung der SDGs

von Karolin Seitz

Immer mehr Unternehmen setzen sich öffentlich für die Umsetzung der Agenda 2030 ein und beziehen sich in ihren Nachhaltigkeitsberichten auf die Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Ihre Unternehmenspraxis sieht jedoch oft anders aus: Immer wieder klagen Betroffene über Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung entlang der Lieferkette transnationaler Unternehmen. Der Umsetzungsprozess der Agenda 2030 wird von einer wachsenden Zahl von Wirtschaftsakteuren als willkommene Gelegenheit gesehen, dieser Kritik zu begegnen, den Diskurs in ihrem Sinne zu gestalten und politische Entscheidungen entsprechend zu beeinflussen.

Das Briefing zeigt auf, dass das Engagement der Wirtschaft für die SDGs und der Unternehmenseinfluss auf den SDG-Diskurs mit Risiken und Nebenwirkungen verbunden sind. Sie betreffen die Botschaften, die Problem-

analysen, die Lösungsvorschläge und die von führenden Wirtschaftsvertreter/innen befürworteten Governance-Modelle. Unternehmen spielen bei der Umsetzung der SDGs zweifellos eine wichtige Rolle. Diese Rolle anzuerkennen darf jedoch keinesfalls bedeuten, die weitere Akkumulation von privatem Reichtum und wirtschaftlicher Macht zu fördern, die Tür für den Einfluss der Wirtschaftslobby auf die Politik weiter zu öffnen und die Verantwortung zu ignorieren, die einige Industriesektoren für die Schaffung und Verschärfung genau der Probleme tragen, die mit der Agenda 2030 bewältigt werden sollen. Vielmehr ist es notwendig, dass Regierungen und Parlamente politische Gestaltungsmacht für die sozial-ökologische Transformation zurückgewinnen, verbindliche Regeln für den Bereich Wirtschaft und Menschenrechte etablieren und den Unternehmenseinfluss auf die Politik grundsätzlich begrenzen.

Die Regierungen haben dem Privatsektor bei der Umsetzung und Finanzierung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen (UN) und ihrer Ziele für nachhaltige Entwicklung (*Sustainable Development Goals*, SDGs) eine zentrale Rolle zugewiesen. Um die Finanzierungslücke zur Umsetzung der Agenda 2030 und ihrer SDGs zu schließen, betrachten es viele in der internationalen Gemeinschaft als notwendig, sich stärker dem Privatsektor zuzuwenden.

Durch die Einbeziehung des Privatsektors in den politischen Prozess rund um die SDG-Umsetzung erwarten die Regierungen nicht nur eine Schließung der Finanzierungslücke, sondern auch Anreize für Unternehmen, soziale und ökologische Belange besser in ihre Geschäftsstrategien und -praktiken einzubeziehen.

### Öffentliche Rhetorik versus Unternehmenspraxis

Während sich immer mehr Unternehmen öffentlich, u.a. in politischen Foren wie den Vereinten Nationen, für die Umsetzung der Agenda 2030 einsetzen und ihre Corporate Social Responsibility (CSR)-Aktivitäten und Nachhaltigkeitsberichte an den SDGs ausrichten, sieht ihre Unternehmenspraxis oft anders aus. Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung entlang der Lieferkette transnational agierender Unternehmen sind nach wie vor keine Seltenheit.

Gleichzeitig setzen sich die Interessenvertreter der Wirtschaft seit Jahren erfolgreich gegen weitere nationale und internationale Regulierungen im Be-

reich Wirtschaft und Menschenrechte ein. Insbesondere die Internationale Handelskammer (ICC), die Internationale Arbeitgeber-Organisation (IOE) und das Business and Industry Advisory Committee bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD, BIAC) stellen sich vehement gegen Initiativen wie die Formulierung eines rechtsverbindlichen internationalen Abkommens zu Wirtschaft und Menschenrechten („UN-Treaty“). In Deutschland lobbyierte der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erfolgreich gegen die Aufnahme von verbindlichen menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte.<sup>1</sup> Die Diskrepanz zwischen öffentlicher Nachhaltigkeitsrhetorik und Unternehmenspraxis deutscher Unternehmen ist oftmals enorm.

### **Business as usual durch die Hintertür – Risiken und Probleme des SDG-Engagements der Unternehmen**

Weltweit nutzen mittlerweile viele Konzerne, Unternehmensverbände und neu initiierte Unternehmensallianzen Nachhaltigkeitsbezüge in ihrer Außenkommunikation.

Der Umsetzungsprozess der Agenda 2030 wird dabei von einer wachsenden Zahl von Wirtschaftsakteuren als willkommene Gelegenheit gesehen, sich mit politischen Entscheidungsträgern auszutauschen, ihren Diskurs mit zu gestalten und ihre politischen Entscheidungen zu beeinflussen.

Die verschiedenen Wirtschaftsakteure und Plattformen variieren hinsichtlich ihrer Aktivitäten, ihrer Zielsetzung, Größe und Funktionsweise. Ihre Ansätze zur Umsetzung der Agenda 2030 und ihre Botschaften an die Regierungen sind jedoch oft ähnlich. Ein genauerer Blick hinter die oft blumige Sprache zeigt, dass das zur Schau gestellte Engagement für die SDGs und der Unternehmensseinfluss auf den SDG-Diskurs mit Risiken und Nebenwirkungen verbunden sind. Sie betreffen die Botschaften, die Problemanalysen, die Lösungsvorschläge und die von führenden Wirtschaftsvertreter/innen befürworteten Governance-Modelle. Zu den Kernproblemen zählen:

### **1. Die SDGs als „Business Case“: Wachstumsgläubigkeit vs. planetare Grenzen**

Obwohl sich gezeigt hat, dass Wirtschaftswachstum nicht automatisch zu mehr Wohlstand und Nachhaltigkeit führt, predigen Wirtschaftsverbände es weiter als Allheilmittel für Wohlstand und Entwicklung. Zwar mögen die Beschreibung als „Business Case“ und die langfristigen finanziellen Vorteile Wirtschaftsakteure tatsächlich dazu ermutigen, sich an der Umsetzung der SDGs zu beteiligen. Es besteht jedoch die Gefahr, dass der Diskurs über die SDGs sich dadurch von seiner menschenrechtlichen Begründung entfernt und Umsetzungsmaßnahmen bevorzugt werden, die für die Wirtschaft profitabel sind. Es besteht die Gefahr, dass dadurch der Anspruch der Agenda 2030 „to leave no one behind“ untergraben wird, und gerade die ärmsten und am stärksten marginalisierten Gruppen und Regionen vernachlässigt werden. Solange es zudem keine absolute Entkopplung von Wachstum und Ressourcenverbrauch gibt, werden die Treibhausgasemissionen weiter steigen, und die Belastungsgrenzen des Planeten werden weiter überschritten.

### **2. Drängen auf Deregulierung und ein förderliches Umfeld für private Investoren**

Die Schaffung von unternehmensfreundlichen Rahmenbedingungen für private Akteure ist eine der Hauptforderungen der Wirtschaftsvertreter/innen an die Regierungen, um sich an der Umsetzung der SDGs zu beteiligen. Gute Regierungsführung, Regulierung mit minimaler Bürokratie, Rechtsstaatlichkeit, gut funktionierende Institutionen und die Bekämpfung der Korruption sind zwar unabdingbare Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung und die Demokratisierung von Gesellschaften. Die Forderungen des Privatsektors gegenüber der Politik gehen jedoch weit darüber hinaus. Sie betonen insbesondere die Notwendigkeit weitreichender Förderinstrumente und Schutzregelungen für private Investoren. Bisherige Formen des Investitionsschutzes im Rahmen bi- und multilateraler Investitionsabkommen können allerdings die Fähigkeit der Regierungen, die SDGs zu erreichen, beeinträchtigen, da sie ihren Handlungsspielraum hinsichtlich notwendiger sozial- und umweltpolitischer Regulierungen erheblich einschränken können.

<sup>1</sup> Siehe Kerkow, Uwe/Seitz, Karolin (2018): Regeln zu Wirtschaft und Menschenrechten. Wirtschaftslobby gegen jegliche Verbindlichkeit und wie die Politik darauf reagiert. Briefing. Aachen/Bonn/Berlin: Brot für die Welt, Global Policy Forum, Misereor ([https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/Briefing\\_0518\\_Wirtschaftslobby\\_NAP.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/Briefing_0518_Wirtschaftslobby_NAP.pdf)).

### 3. Innovation als Heilmittel: Fokus auf kurzfristige technische Lösungen

Nach Ansicht vieler Unternehmensverbände stellen Innovationen und neue technologische Entwicklungen das zentrale Mittel zur Erreichung der SDGs dar. Darunter fallen angereicherte Lebensmittel, gentechnisch veränderte Organismen und die Entwicklung neuer Impfstoffe. Im Agrar- und Ernährungssektor spiegelt sich dies im Werben für „moderne“ Landwirtschaftstechnologien wider, einschließlich gentechnisch veränderten Saatguts und des umfassenden Einsatzes von Chemikalien. Die potenziellen Risiken dieser Technologien und die strukturellen Ursachen der Entwicklungsprobleme werden dabei allerdings vernachlässigt. Experten und zivilgesellschaftliche Organisationen wie die ETC Group fordern daher ein „technologisches Umdenken“, die strikte Anwendung des Vorsorgeprinzips und transparente und partizipative Formen der Technologiebewertung.<sup>2</sup>

### 4. Vorzugsbehandlung für Wirtschaftsakteure unter dem Deckmantel von Multi-Stakeholder-Partnerschaften

Eine weitere Kernbotschaft von Wirtschaftsakteuren im SDG-Diskurs ist das Plädoyer für verstärkte Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor (PPPs), sei es auf nationaler, regionaler oder internationaler Ebene. Dabei geht es nicht nur um Projektpartnerschaften bei der Umsetzung der SDGs. Unternehmensvertreter/innen stellen sich vielfach als unerlässliche Partner der UN und ihrer Mitgliedstaaten in allen Bereichen von Politikgestaltung und Global Governance dar. In vielen der weltweit etablierten Partnerschaften zur Umsetzung der SDGs nehmen Wirtschaftsakteure Schlüsselpositionen ein. Obwohl sie ohnehin bereits bessere Zugänge zu den Beratungen und Entscheidungsprozessen der UN haben als zivilgesellschaftliche Organisationen und Gewerkschaften, beharren die Unternehmensvertreter/innen weiterhin auf einer stärker formalisierten Beziehung. Dadurch steigt die Gefahr, dass das Ungleichgewicht zwischen Unternehmensinteressen und den Interessen der Zivilgesellschaft in der globalen Politik zunimmt.

### Politische Gestaltungsmacht zurückgewinnen, Unternehmenseinfluss begrenzen

Unternehmen spielen bei der Umsetzung der SDGs zweifellos eine wichtige Rolle. Diese Rolle anzuerkennen darf jedoch keinesfalls bedeuten, die weitere Akkumulation von privatem Reichtum und wirtschaftlicher Macht zu fördern, die Tür für den Einfluss der Wirtschaftslobby auf die Politik weiter zu öffnen und die Verantwortung zu ignorieren, die einige Industriesektoren für die Schaffung und Verschärfung genau der Probleme tragen, die mit der Agenda 2030 bewältigt werden sollen.

Die Forderungen nach einer stärkeren Rolle der Wirtschaftsakteure bei der Umsetzung der SDGs basieren häufig auf der Annahme, dass die globalen Probleme zu groß und der öffentliche Sektor zu schwach sei, um diese allein zu lösen. Warum aber ist der öffentliche Sektor scheinbar zu schwach, um die Herausforderungen der Agenda 2030 zu meistern? Weshalb sind die öffentlichen Kassen leer? Im Grunde sind fehlende Fähigkeiten und Mittelknappheit keine zwangsläufige Erscheinung – sie sind Folge bewusster politischer Entscheidungen. Verschlimmert wird die Situation noch durch die weitverbreiteten Praktiken der Steuerhinterziehung und -vermeidung von transnationalen Unternehmen und Vermögenden. Hier zeigt sich ein Teufelskreis in der Schwächung des Staates: Die Kombination aus neoliberaler Ideologie, Wirtschaftslobbyismus, unternehmensfreundlicher Finanzpolitik sowie Steuervermeidung und -hinterziehung hat zu einer enormen Schwächung des öffentlichen Sektors und seiner Fähigkeit geführt, lebenswichtige Güter und Dienstleistungen bereitzustellen.

Statt weiter den irreführenden Diskurs über „Multistakeholderism“ und Partnerschaften zwischen grundsätzlich ungleichen Beteiligten zu führen, ist ein grundlegender Kurswechsel notwendig. Um die SDGs und die transformative Vision für eine bessere Welt, wie es im programmatischen Titel der Agenda 2030 heißt, zu verwirklichen, muss die öffentliche Hand ordnungspolitischen Gestaltungsraum zurückgewinnen. Dies umfasst unter anderem folgende Maßnahmen:

#### 1. Stärkung politischer Entscheidungsmacht und öffentlicher Finanzen:

Die Finanzpolitik kann zu einem wirkungsvollen Instrument werden, soziale Ungleichheiten abzubauen, Diskriminierung zu beseitigen und den Übergang zu nachhaltigen Produktions- und Konsummustern zu fördern. Dazu gehören proaktive Steuerpolitiken, um umwelt- und sozialpolitische

<sup>2</sup> Vgl. [www.etcgroup.org/issues/technology-assessment](http://www.etcgroup.org/issues/technology-assessment)

Ziele zu erreichen und gleichzeitig menschenrechtliche Verpflichtungen zu erfüllen. Der fiskalpolitische Spielraum kann durch die Abschaffung von Steuervergünstigungen für Unternehmen und von schädlichen Subventionen erweitert werden. Um ihren Regulierungsspielraum im Sinne der Agenda 2030 zu sichern, sollten die Regierungen ihre Politik der Handels- und Investitionsliberalisierung grundlegend überdenken und verpflichtende Menschenrechtsfolgeabschätzungen sowie die Grundsätze nachhaltiger Entwicklung in den Mittelpunkt aller künftigen Handels- und Investitionsabkommen stellen.

## **2. Infragestellung des Multi-Stakeholder-Konzepts:**

Öffentlich-private Partnerschaften und –Initiativen zwischen der UN, einzelnen Regierungen, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Unternehmen, Unternehmensverbänden und privaten Stiftungen sind kein Allheilmittel für die Umsetzung der Agenda 2030. Um die potenziellen Vorteile von öffentlich-privaten Initiativen und Partnerschaften sicherzustellen und Risiken und Nebenwirkungen zu vermeiden, sollte eine grundlegende Prüfung der bestehenden und zukünftigen Partnerschaften und ihres Mehrwerts erfolgen. Partnerschaften werden häufig als Quelle für die Mobilisierung zusätzlicher Finanzmittel gepriesen. Bislang liegen dazu jedoch nur lückenhafte Informationen vor. In der Regel ist es meist schwierig nachzuprüfen, ob die Finanzierungsversprechen tatsächlich eingelöst wurden. *Impact Assessments* und Evaluierungen sind daher dringend erforderlich. Sie sollten sich nicht auf die Frage beschränken, ob die Partnerschaften ihre selbstdefinierten Ziele erreichen. Weit grundsätzlicher wäre unter anderem zu prüfen, welchen Einfluss private Akteure auf die Problemanalyse, die politische Prioritätensetzung und die Finanzierung solcher Partnerschaften haben. Außerdem wäre natürlich zu prüfen, welchen Beitrag die Partnerschaftsprojekte tatsächlich zur Verwirklichung der SDGs leisten.

## **3. Festlegung von Regeln für die Zusammenarbeit zwischen den Vereinten Nationen, der EU, der Bundesregierung und dem Privatsektor:**

Die Interaktion zwischen UN und Wirtschaft ist bislang kaum geregelt. Daher sollten UN-weite Regeln für die Zusammenarbeit mit dem Privatsektor geschaffen werden, um Mindeststandards für das Engagement zwischen den Vereinten Nationen und dem Privatsektor festzulegen, den unangemessenen Einfluss von Unternehmen auf die Politik der UN zu verhindern und Unternehmen, die international anerkannte Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards verletzen oder auf andere Weise gegen UN-Prinzipien verstoßen, von einer Zusammenarbeit auszuschließen. Entsprechende robuste Regeln werden auch auf EU-Ebene und in Deutschland benötigt. Dazu zählen ein verbindliches Lobbyregister, eine „legislative Fußspur“ zur Dokumentation des Einflusses von Interessengruppen auf die Formulierung von Gesetzesentwürfen, eine mindestens dreijährige Abkühlungsphase, in denen Spitzenpolitiker/innen und –beamte nicht in die Lobby-Abteilungen von Unternehmen wechseln dürfen, und mehr Transparenz beim Parteinisponsoring.

## **4. Verbindliche Regeln für Wirtschaft und Menschenrechte schaffen:**

Um die in der Agenda 2030 beschriebene Vision zu erreichen, müssen nicht nur zusätzliche Ressourcen und Investitionen mobilisiert werden. Die bestehenden und zusätzlichen Investitionen müssen die Menschenrechte und Umweltstandards einhalten. Es bedarf einer grundlegenden Veränderung der Art und Weise, wie unsere Güter und Dienstleistungen produziert und konsumiert werden. Verbindliche Regeln, die Unternehmen dazu verpflichten, Menschenrechts- und Umweltstandards in ihren Wertschöpfungsketten sicherzustellen, sollten sowohl auf nationaler, als auch auf internationaler Ebene etabliert werden. Regierungen sollten sich für ein ambitioniertes verbindliches Abkommen zu Wirtschaft und Menschenrechten („UN-Treaty“) einsetzen, wie es derzeit im UN-Menschenrechtsrat verhandelt wird.

## Fehlendes Nachhaltigkeitsbewusstsein der deutschen Wirtschaft

### Fallbeispiel: VWs ambivalentes Engagement für nachhaltige Entwicklung

„Bis 2018 will der Volkswagen Konzern als weltweite Nr. 1 an der ökologischen Spitze der Automobilhersteller stehen. Um das zu erreichen, haben wir uns insbesondere im Umweltschutz ehrgeizige Ziele gesetzt. [...] Unsere Umweltstrategie erstreckt sich über alle unsere Marken, Regionen und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette.“<sup>3</sup> Dieses Ziel, vorgestellt im Nachhaltigkeitsbericht 2014 der Volkswagen Group, liest sich nach der Enthüllung des Dieselskandals wie eine Parodie.

Am 18. September 2015, ein halbes Jahr nach Veröffentlichung des Nachhaltigkeitsberichts, wurde der Dieselskandal bekannt. Der Volkswagen-Konzern wurde seither von US-Gerichten für schuldig befunden, die US-Regierung über die tatsächlichen Stickoxidemissionen seiner Dieselautos getäuscht zu haben. VW manipulierte seine Dieselmotoren so, dass die Software zur Emissionskontrolle Testsituationen erkannte und den Stickoxid-Ausstoß über eine Abschaltvorrichtung drosselte. Außerhalb des Testlabors, im realen Fahrbetrieb, stießen die Autos jedoch bis zu 40-mal mehr Emissionen aus. VW erklärte sich 2017 bereit, eine Geldstrafe in Höhe von 4,3 Milliarden US-Dollar an die US-Justiz zu zahlen.<sup>4</sup> Darüber hinaus wurden zwei frühere Volkswagen-Spitzenmanager in den USA zu mehrjährigen Haftstrafen verurteilt.

### VW und die SDGs

VW bekennt sich seit Jahrzehnten öffentlich zu sozial und umweltverantwortlichen Geschäftspraktiken und engagiert sich in Initiativen für nachhaltige Entwicklung.

Seit 2002 war VW Mitglied im deutschen UN Global Compact Netzwerk. Der Konzern ist auch Mitglied in der Global Reporting Initiative (GRI), der Extractive Industries Transparency Initiative (EITI) und von CSR Europe. Aufgrund des Dieselskandals hat VW u.a. seine Mitgliedschaft im Deutschen Global Compact Netzwerk vorübergehend eingestellt.

Nach dem Dieselskandal hat VW eine Reihe von Nachhaltigkeitsinitiativen in die Wege geleitet. Seit September 2016 berät ein internationaler Nachhaltigkeitsrat den Volkswagenkonzern zu den Themen Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung. Mit dem Programm „TOGETHER – Strategie 2025“ will sich Volkswagen zu einem „weltweit führenden Anbieter für nachhaltige Mobilität“ entwickeln.<sup>5</sup>

In seinem Nachhaltigkeitsbericht 2017 stellt Volkswagen fest:

„Klimawandel, Ressourcenverfügbarkeit und Urbanisierung zählen zu den großen globalen Herausforderungen, denen wir uns im Volkswagen Konzern stellen. Mit der ‚TOGETHER – Strategie 2025‘ wollen wir maßgeblich dazu beitragen, dass Mobilität die Umwelt weniger belastet – und wir wollen helfen, die Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen zu verwirklichen. Unser Anspruch ist es, Vorbild beim Umweltschutz zu sein. Die Transformation unseres Kerngeschäfts sehen wir dabei als den richtigen Weg an.“<sup>6</sup>

Über drei Jahre nach Enthüllung des Dieselskandals sind jedoch noch immer nicht alle Umstände aufgeklärt. In Anbetracht der schleppenden Ermittlungen und zögerlichen Offenlegung wirken die Nachhaltigkeitsberichte von Volkswagen wie reine PR-Maßnahmen. Nachhaltigkeitsziele tatsächlich in das Tagesgeschäft des Konzern zu integrieren, scheint in weiter Ferne.

3 [https://web.archive.org/web/20160321045626/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/konzern-nachhaltigkeitsbericht-2014-/\\_jcr\\_content/renditions/rendition.file/volkswagen\\_nachhaltigkeitsbericht\\_2014.pdf](https://web.archive.org/web/20160321045626/http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/konzern-nachhaltigkeitsbericht-2014-/_jcr_content/renditions/rendition.file/volkswagen_nachhaltigkeitsbericht_2014.pdf), S. 86

4 <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/vw-zahlt-43-milliarden-dollar-an-die-us-justiz-348.html>

5 [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/VW\\_Nachhaltigkeitsbericht\\_2016\\_DE.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/VW_Nachhaltigkeitsbericht_2016_DE.pdf), S. 5.

6 [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nichtfinanzieller\\_Bericht\\_2017\\_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nichtfinanzieller_Bericht_2017_d.pdf), S. 49

Im Dezember 2018 kündigte VW schließlich an, mittelfristig aus dem Geschäft mit Diesel- und Benzin-Autos auszustiegen.<sup>7</sup> Das geplante Ausstiegsdatum von 2040 ist – laut Greenpeace – jedoch viel zu spät, um einen angemessenen Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5° Celsius zu leisten.<sup>8</sup>

Gleichzeitig setzt VW immer stärker auf den anhaltenden SUV-Boom, d.h. die Produktion großer, schwerer Wagen, mit denen die deutsche Automobilindustrie gerade gute Geschäfte macht. Noch im Oktober 2018 erklärte VW-Marken-Vertriebschef Jürgen Stackmann das Ziel von VW, bis 2025 das Angebot von derzeit elf auf 30 SUV-Modelle weltweit zu steigern. Bis dahin solle jeder zweite verkaufte Personenwagen von VW ein SUV sein. Bislang sei es jeder fünfte Wagen.<sup>9</sup>

Die Diskrepanz zwischen öffentlicher Nachhaltigkeitsrhetorik und Praxis des Konzerns stellt die Wochenzeitung „Die Zeit“ bereits anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2017 fest: „Das Gesagte passt nicht zum Gezeigten.“<sup>10</sup>

### **VWs Menschenrechtsbilanz**

Die SDGs stellen klare Anforderungen an Wirtschaftsakteure nicht nur hinsichtlich ökologischer Aspekte, sondern auch mit Blick auf Transparenz, Korruptionsbekämpfung und die Berücksichtigung der Menschenrechte in Wertschöpfungsketten.

Im November 2017 kritisierte Amnesty International mehrere große Elektronik- und Elektrofahrzeughersteller dafür, nicht ausreichend gegen Menschenrechtsverletzungen bei der Förderung von Kobalt für ihre Akkus vorgegangen zu sein.<sup>11</sup> Fast zwei Jahre zuvor hatte Amnesty International Kinderarbeit in Kobaltminen in der Demokratischen Republik Kongo nachgewiesen und die Konzerne damit konfrontiert. Mehr als die Hälfte des globalen Kobaltbedarfs u.a. für Batterien der Automobilhersteller wird aus diesen Mienen gedeckt. Neben den Unternehmen Sony und Samsung Electronics würden die deutschen Automobilhersteller Volkswagen und Daimler nur minimale Maßnahmen zur Überprüfung ihrer Zulieferer anstellen, wie z.B. die Verifizierung der Erklärungen ihrer Batterie-Lieferanten, dass diese kein Kobalt aus der Demokratischen Republik Kongo beziehen würden, so Amnesty International.<sup>12</sup>

Im Dezember 2017 kündigte Volkswagen an, die Nachhaltigkeit seiner Lieferketten, insbesondere für Rohstoffe in Elektrofahrzeugen, zu verbessern. Das Unternehmen hat seine Unternehmensrichtlinie gestärkt und fordert von seinen Lieferanten mehr Transparenz über die Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt- und Sozialstandards in der Rohstoffbeschaffung.

Während die Auskünfte des Nachhaltigkeitsberichts 2017 über den Umgang von VW mit Menschenrechtsrisiken noch dürftig bleiben, geht der im März 2018 vorgestellte Bericht für 2018 näher ins Detail und beschreibt, mit welchen Schritten der Konzern seiner menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachkommt. Auch wenn es ein wesentlicher Schritt in die richtige Richtung ist, so beschränken sich die vertraglich festgelegten Sorgfaltspflichten für Lieferanten allerdings noch auf die sogenannten Konfliktmineralien.<sup>13</sup>

7 Vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/auto-von-morgen/handelsblatt-autogipfel-volkswagen-kuendigt-das-ende-des-verbrennungsmotors-an/23715746.html?ticket=ST-1248105-B5ivVFSgNFtiumP12wVq-ap1>.

8 Vgl. <https://blog.greenpeace.de/artikel/volkswagen-will-aus-diesel-und-benzinern-ausstiegen>

9 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autoindustrie-volkswagen-plant-19-neue-suv-modelle/23228538.html?ticket=ST-1316728-e6jSa2YAfw3qHMrRKq4e-ap1>

10 Koschnitzke, Lukas (2017): Die E-Autokanzlerin. In: Zeit Online, 14. September 2017 (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-09/iaa-automesse-angela-merkel-volkswagen>).

11 <https://www.amnesty.de/allgemein/pressemitteilung/demokratische-republik-kongo-vw-daimler-und-andere-konzerne-muessen>

12 Vgl. Amnesty International (2017): Time to recharge: Corporate action and inaction to tackle abuses in the cobalt supply chain, S. 52.

13 VW-Nachhaltigkeitsbericht 2018, Seiten 32 ff., [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nichtfinanzieller\\_Bericht\\_2018\\_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2018/Nichtfinanzieller_Bericht_2018_d.pdf)

Doch die Risiken sind wesentlich komplexer: Ende Januar 2019 wurden mehr als 300 Menschen in der brasilianischen Kleinstadt Brumadinho bei einem Dammbbruch getötet. Vale, dem brasilianischen Bergbaukonzern und Besitzer des Rückhaltebeckens für giftige Schlämme aus der anliegenden Eisenerzmine, wird vorgeworfen, über die Risiken eines Dammbbruchs informiert gewesen zu sein. Die deutsche Industrie importiert fast 56 Prozent seiner Eisenerze aus Brasilien. Im Jahr 2017 waren es rund 26 Mio. Tonnen.<sup>14</sup> ThyssenKrupp und einige andere Unternehmen verarbeiten das Eisenerz zu Stahl. 26 Prozent des in Deutschland produzierten Stahls werden von der Automobilindustrie, darunter auch VW, verwendet.<sup>15</sup> ThyssenKrupp, Europas größter Stahlproduzent und wichtiger Stahllieferant von VW, hat zwischen 2016 und 2018 mehr als 40 Mio. Tonnen Eisenerz von Vale und dessen Tochterunternehmen in Brasilien bezogen.<sup>16</sup>

VW erklärte nach Medienberichten im März 2019, er wolle seine Zulieferer nun stärker in die Pflicht nehmen.<sup>17</sup> Der Konzern habe einen detaillierten Fragenkatalog für seine Zulieferer zu den Themen Umwelt, Soziales und Korruption erarbeitet, der im Sommer 2019 eingeführt werden solle. Ob ein solcher Fragenkatalog ein wirksames Instrument ist, um zu gewährleisten, dass VW keinen Stahl verbaut, der aus menschenrechtlich bedenklicher Produktion stammt, bleibt abzuwarten.

### **VWs Lobbyarbeit gegen Umweltvorschriften in Brüssel**

Nicht erst seit dem Dieselskandal werden deutsche Automobilhersteller für ihre massive Lobbyarbeit in Berlin und vor allem auf EU-Ebene in Brüssel kritisiert.<sup>18</sup> Laut LobbyControl gab Volkswagen im Jahr 2017 2,66 Millionen Euro für Lobbyarbeit in Brüssel aus und traf sich mehr als 50-mal mit Vertreter/innen der Europäischen Kommission.<sup>19</sup> Darüber hinaus wird das Unternehmen – genau wie die anderen großen Autobauer – in Brüssel vom Verband der Automobilindustrie (VDA) vertreten, der 2017 weitere 2,5 Millionen Euro für Lobby-Aktivitäten ausgegeben hat.<sup>20</sup> Ziele der Lobbyarbeit in Brüssel waren u.a. die Verhinderung strengerer Abgastests bei Dieselaautos und niedrigerer Grenzwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei Neuwagen.<sup>21</sup>

14 Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2018): Deutschland – Rohstoffsituation 2017.

15 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/236768/umfrage/anteil-der-branchen-am-stahlbedarf-in-deutschland/>

16 <https://blog.misereor.de/2019/02/19/die-schlammlawine-von-brumadinho-eine-katastrophe-mit-ansage/> und vgl. Antworten auf Rückfragen der „Kritischen Aktionäre“ bei der Aktionärsversammlung von ThyssenKrupp am 1. Februar 2019

17 Seiwert, Martin (2019): Berlin will Autokonzerne zur Lieferketten-Kontrolle zwingen. In: Wirtschaftswoche, 8. März 2019 ([www.wiwo.de/unternehmen/auto/nach-vale-dammbbruch-berlin-will-autokonzerne-zur-lieferketten-kontrolle-zwingen/24077872.html](http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/nach-vale-dammbbruch-berlin-will-autokonzerne-zur-lieferketten-kontrolle-zwingen/24077872.html)).

18 Vgl. Katzemich, Nina (2018): Dieselgate and the German Car Industry. In: Corporate Capture in Europe, ALTER-EU. Brüssel, S. 88 ff. ([www.foeeurope.org/sites/default/files/corporate\\_capture/2018/corporate\\_capture\\_vf4\\_web.pdf](http://www.foeeurope.org/sites/default/files/corporate_capture/2018/corporate_capture_vf4_web.pdf)) und Greenpeace (2016): Schwarzbuch Autolobby. Hamburg ([https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s01841\\_web\\_greenpeace\\_schwarzbuch\\_autolobby\\_04\\_16.pdf](https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s01841_web_greenpeace_schwarzbuch_autolobby_04_16.pdf)).

19 [https://lobbypedia.de/wiki/Volkswagen\\_AG](https://lobbypedia.de/wiki/Volkswagen_AG)

20 Vgl. [https://lobbypedia.de/wiki/Volkswagen\\_AG#cite\\_note-6](https://lobbypedia.de/wiki/Volkswagen_AG#cite_note-6).

21 Vgl. [https://lobbypedia.de/wiki/Verband\\_der\\_Automobilindustrie#Lobby.C3.A4tigkeit\\_der\\_deutschen\\_Automobilindustrie\\_in\\_Br.C3.BCssel](https://lobbypedia.de/wiki/Verband_der_Automobilindustrie#Lobby.C3.A4tigkeit_der_deutschen_Automobilindustrie_in_Br.C3.BCssel).

**Dieses Briefing ist eine Zusammenfassung des englischen Arbeitspapiers**

**Seitz, Karolin et al. (2019):** A Fatal Attraction? Business engagement with the 2030 Agenda. Aachen/Berlin/Bonn/ New York: Brot für die Welt, Global Policy Forum, MISEREOR.  
[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/A\\_Fatal\\_Attraction\\_online.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/A_Fatal_Attraction_online.pdf)

**Weitere Informationen**

**Abshagen, Marie-Luise/Cavazzini, Anna/Graen, Laura/Obenland, Wolfgang (2018):** Vereinnahmung oder echte Transformation? Der Privatsektor und die Sustainable Development Goals. Analyse 78. Aachen/Berlin/Bonn: Brot für die Welt, Forum Umwelt und Entwicklung, Global Policy Forum, MISEREOR, Unfairtobacco.  
[https://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2\\_Downloads/Fachinformationen/Analyse/Analyse78\\_Vereinnahmung\\_oder\\_Transformation.pdf](https://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2_Downloads/Fachinformationen/Analyse/Analyse78_Vereinnahmung_oder_Transformation.pdf)

**Groneweg, Merle/Weis, Laura (2018):** Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Aachen/Berlin: Brot für die Welt, MISEREOR, PowerShift.  
<https://www.misereor.de/fileadmin/publikationen/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit-2018.pdf>

**Kerkow, Uwe/Martens, Jens/Müller, Axel (2012):** Vom Erz zum Auto – Abbaubedingungen und Lieferketten im Rohstoffsektor und die Verantwortung der deutschen Automobilindustrie. Aachen/Berlin/Bonn: Brot für die Welt, Global Policy Forum, MISEREOR.  
[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Vom\\_Erz\\_zum\\_Auto-final.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Vom_Erz_zum_Auto-final.pdf)

**Kerkow, Uwe/Seitz, Karolin (2018):** Regeln zu Wirtschaft und Menschenrechten. Wirtschaftslobby gegen jegliche Verbindlichkeit und wie die Politik darauf reagiert. Aachen/Berlin/Bonn: Brot für die Welt, Global Policy Forum, MISEREOR.  
[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/Briefing\\_0518\\_Wirtschaftslobby\\_NAP.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/Briefing_0518_Wirtschaftslobby_NAP.pdf)

**Pingeot, Lou (2014):** Corporate influence in the Post-2015 process. Aachen/Berlin/Bonn/New York: Brot für die Welt, Global Policy Forum, MISEREOR.  
[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Corporate\\_influence\\_in\\_the\\_Post-2015\\_process\\_web.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Corporate_influence_in_the_Post-2015_process_web.pdf)

**Treaty Alliance Deutschland (2017):** Für eine menschenrechtliche Regulierung der globalen Wirtschaft. Positionspapier der Treaty Alliance Deutschland zum UN-Treaty-Prozess zu transnationalen Konzernen und anderen Unternehmen.  
[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/images/pdfs/Treaty\\_Alliance-D\\_Positionspapier\\_12-2017.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/images/pdfs/Treaty_Alliance-D_Positionspapier_12-2017.pdf)

**Impressum****Nachhaltig nur auf dem Papier?**

Die ambivalente Rolle der Wirtschaft bei der Umsetzung der SDGs

**Herausgeber**

Global Policy Forum Europe e.V.  
 Königstr. 37 a  
 53115 Bonn  
 Deutschland  
 europe@globalpolicy.org  
 www.globalpolicy.org  
 Kontakt: Karolin Seitz

Brot für die Welt  
 Evangelisches Werk für  
 Diakonie und Entwicklung e.V.  
 Caroline-Michaelis-Str. 1  
 10115 Berlin  
 Deutschland  
 info@brot-fuer-die-welt.de  
 www.brot-fuer-die-welt.de  
 Kontakt: Daniel Jüttner

Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR  
 Mozartstr. 9  
 52064 Aachen  
 Deutschland  
 info@misereor.de  
 www.misereor.de  
 Kontakt: Klaus Schilder

**Autorin:** Karolin Seitz

**Redaktion:** Daniel Jüttner, Jens Martens, Klaus Schilder

**Layout/Produktion:** www.kalinski.media

Aachen/Berlin/Bonn, März 2019