

Ein Dossier von MISEREOR und Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst in Zusammenarbeit mit der Redaktion WELT-SICHTEN.

# Vom Erz zum Auto

Rohstoffe für die Reichen – schlechte Lebensbedingungen für die Armen

**MISEREOR**  
IHR HILFSWERK

**Brot**  
für die Welt

Im Volkswagen-Werk in Bratislava, Slowakei, wird ein Fahrzeug montiert. In Autos stecken zahlreiche Rohstoffe, oft aus Ländern des Südens.

Foto: picture alliance / JOKER





**Pirmin Spiegel**  
ist Hauptgeschäftsführer  
von Misereor.

Liebe Leserinnen und Leser,

ein Leben ohne eigenes Auto ist für viele schwer vorstellbar. Welche Rohstoffe in diesen Gütern enthalten sind und welche ökologischen und sozialen Kosten mit dem Rohstoffabbau verbunden sind, ist oft nicht bewusst – insbesondere dann nicht, wenn die Abbauregionen außerhalb unseres unmittelbaren Blickfelds liegen.

In diesem gemeinsamen Dossier werfen Misereor und Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst am Beispiel Auto ein Schlaglicht auf eine Schattenseite unseres Lebensstils: Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden sind beim Abbau der zur Autoherstellung notwendigen Rohstoffe keine Seltenheit. Transnationale Rohstoffkonzerne werden in Schwellen- und Entwicklungsländern immer wieder unzureichend besteuert, Gewinne aus dem Bergbau verschwinden oft im Sumpf der Korruption und liefern wenig Impulse für eine gemeinwohlorientierte Entwicklung der betreffenden Länder. Komplexe Lieferketten, mangelnde Transparenzvorschriften und Gesetzeslücken machen es zudem fast unmöglich, die Herkunft von Rohstoffen zurückzuerfolgen und die Abnehmer in Deutschland zur (Mit-) Verantwortung zu ziehen.

Notwendig ist daher eine Stärkung von Zivilgesellschaften und Rechtsstaatlichkeit in den Abbauländern selbst. Ebenso müssen Unternehmen zu mehr Transparenz und menschenrechtlicher Sorgfalt verpflichtet werden. Dringend erforderlich, insbesondere für Industrienationen wie Deutschland, ist zudem eine Rohstoff- und Wirtschaftspolitik, die die durch Ökologie und Menschenrechte markierten Grenzen des Wachstums anerkennt. Und auch wir als Konsumenten werden nicht umhin kommen, uns zu fragen: Wie wollen und können wir leben, damit ein gutes Leben für alle möglich wird?

Mit besten Grüßen

*Pirmin Spiegel*

**3 Auf die Bremse treten!**

Dem Abbau von Rohstoffen für die Autoherstellung müssen ökologische und menschenrechtliche Grenzen gesetzt werden

**6 Vom Erz zum Auto**

Automobilrohstoffe und deren Herkunft

**8 Rohstoffeinsatz der Automobilindustrie**

Transparenzprobleme und Unternehmensverantwortung

**10 Bester deutscher Standard?**

Was deutsche Automobilunternehmen von ihren Zulieferern verlangen – und was nicht

**12 Fragwürdiger Partner der deutschen Wirtschaft**

Bauxit aus Guinea

**13 Die Folgen des Bergbaus in Brasilien**

Eisenerz aus dem Amazonasgebiet

**14 Von schmutzigem Wasser und Schmutzkampagnen**

Kupfer aus Peru

**15 „Die Mine bringt neue Konflikte“**

Interview mit Pfarrer Gillarme Joy B. Pelino

**17 Staat oder privat?**

Die Verantwortung für den Schutz der Menschenrechte im Rohstoffsektor liegt nicht nur bei den Nationalstaaten

**19 Materialbeschaffung für die imperiale Lebensweise**

Die Rohstoffstrategie Deutschlands zwischen Industrieinteressen und Alternativen

**21 Transparenzpflicht**

Als erster Schritt hin zum verantwortlichen Umgang mit Rohstoffen müssen die Zahlungsströme verbindlich offen gelegt werden

# Auf die Bremse treten!

Dem Abbau von Rohstoffen für die Autoherstellung müssen ökologische und menschenrechtliche Grenzen gesetzt werden

Foto: Petra Bork / pixelio.de



| Armin Paasch

Das Auto ist das liebste Kind der Deutschen. Es gilt als Symbol für Fortschritt, Wachstum und Wohlstand. Mit einem Jahresumsatz von 351 Milliarden Euro und fast 720.000 Beschäftigten im Jahr 2011 ist die Automobilindustrie einer der Schlüsselsektoren der deutschen Wirtschaft. Doch ohne Rohstoffe könnten sie kein einziges Fahrzeug herstellen. Die freie Fahrt für freie Konsumenten hat in den Rohstoffabbau-Ländern fatale Folgen.

Autos werden als Inbegriff von Freiheit, Mobilität und Autonomie gesehen. Schon der Eintritt in das Erwachsenenalter ist geradezu selbstverständlich vom Erwerb des Führerscheins begleitet. 2012 existierten in Deutschland knapp 42 Millionen PKWs, damit besitzt – statistisch gesehen – mehr als jeder zweite Bundesbürger ein Auto. Einige Schattenseiten dieser Erfolgsgeschichte – Verkehrslärm, tausende Verkehrstote, sommerlicher Smog, Waldschäden und die Anheizung des Klimawandels – sind seit langem Gegenstand öffentlicher Debatten. Weniger bekannt sind bislang die entwicklungspolitischen Implikationen des Abbaus von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Autos verwendet werden. Genau diesen Folgeerscheinungen – vor allem Menschenrechtsverletzungen, Umweltschäden und Steuer-

Zu viele Autos. Grenzen der individuellen Mobilität anzuerkennen – nicht nur gezwungenermaßen im Stau – ist eine Zukunftsaufgabe.

flucht, die Misereor, Brot für die Welt und das Global Policy Forum Europa in einer gemeinsamen Studie beleuchtet haben – ist dieses Dossier gewidmet.

| **Das Auto hat's in sich**

Von Glas über Gummi, Öl und Plastik bis zu den verschiedensten Metallen reicht die breite Palette von Materialien und Rohstoffen, die in einem Auto verarbeitet werden. Den größten Anteil haben dabei Stahl- und Eisen-

werkstoffe, Aluminium und Kupfer, die etwa 75 Prozent des Gewichts ausmachen. Wie die Beiträge in diesem Dossier zeigen, findet der Abbau der Rohstoffe für die Autoindustrie häufig unter äußerst problematischen Bedingungen statt. Immer wieder berichten Partner von Misereor und Brot für die Welt über massive Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörungen. Beides steht häufig in einem engen Zusammenhang.

So kommt es im Zuge des Bauxitabbaus in Guinea zu Landnahmen in großem Stil. Anwohnerinnen und Anwohnern werden vom Zugang zu den Flüssen abgeschnitten, und durch Sprengungen in den Steinbrüchen werden Wohnhäuser erschüttert und beschädigt. Im Umfeld von peruanischen Kupferminen weisen Wasser- und Bodenproben deutlich überhöhte Werte von Kupfer, Blei, Arsen und Quecksilber aus, welche für die Gesundheit von Menschen und Tieren äußerst schädlich sind. Und in den Philippinen eskaliert schon während der Vorbereitungen zu einer gigantischen Kupfer- und Goldmine die Gewalt zwischen Militär und Angehörigen einer indigenen Gemeinschaft, die sich gegen die geplante Umsiedlung wehren. Eine durch solche Bergbauprojekte geprägte Entwicklung verschärft die Armut, anstatt zu ihrer Überwindung beizutragen.

### | Intransparenz vernebelt die Herkunft von Rohstoffen

Ob und in welchem Maße die Rohstoffe aus einer bestimmten problematischen Mine tatsächlich in den Autos von BMW, Daimler oder VW landen, lässt sich in der Regel bislang kaum ermitteln. Vollständige Transparenz über die Herkunft der Rohstoffe wäre für die Automobilhersteller angesichts der Vielzahl von Verarbeitungsschritten und Zulieferbetrieben in der Tat eine hochkomplexe Herausforderung. Doch selbst über direkte Rohstofflieferanten erteilen deutsche Automobilunternehmen bislang keine Auskunft. Obwohl diese sich durchaus zur Einhaltung von Menschenrechten und Umweltstandards bekennen, finden Kontrollen bei den Lieferanten allenfalls stichprobenartig statt. Und wenn sie stattfinden, werden die Ergebnisse gegenüber Politik und Öffentlichkeit unter Verschluss gehalten.

Fakt ist, dass der größte Teil deutscher Rohstoffimporte aus Ländern stammt, in denen Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörungen im Bergbau gang und gäbe sind. So stammen über 70 Prozent der Kupferimporte aus Peru, Chile, Brasilien oder Argentinien, 73 Prozent des Bauxits kommt allein aus Guinea und 50 Prozent des Eisenerzes aus Brasilien. Die Wahrscheinlichkeit, dass auch

Foto: Vicaría de Sicuani, Espinar, Peru



in Ihrem Auto „schmutzige“ Rohstoffe enthalten sind, ist also außerordentlich groß.

### | Faire Autos Fehlanzeige

Eine faire Alternative mit unabhängig kontrollierten ökologischen und sozialen Standards, wie sie etwa für Kaffee, Bananen, Schokolade oder Blumen in Eine-Welt-Läden bis hin zu Discountern erhältlich sind, ist in der Automobilbranche nicht in Sicht. Selbst angeblich „grüne“ Alternativen wie Elektroautos erlauben mit Blick auf die verwendeten Rohstoffe kein reineres Gewissen als die herkömmliche Luxuskarosse. Für einige Rohstoffe wie Aluminium, Kupfer und Mangan kann der Bedarf bei batterie-elektrischen mittleren PKWs sogar weitaus höher ausfallen. Zu den kritischen Rohstoffen bei Elektrofahrzeugen gehören auch Lithium, Kobalt und die Seltenen Erden Neodym und Dysprosium.

Was können wir also tun? Die Antwort ist ernüchternd: Wer auf Nummer sicher gehen will, wird auf ein eigenes Auto wohl ganz verzichten müssen. Wer die Gefahren für Menschenrechte und Umwelt zumindest begrenzen will, sollte auf das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder Car-Sharing umsteigen. Neue Wege der Mobilität zu erkunden und zugleich bestimmte Grenzen der individuellen Mobilität anzuerkennen, wird somit zu einer zentralen Zukunftsaufgabe. Gelingen kann dies nur im Kontext einer breiteren Suche nach neuen, zukunftsfähigen und zugleich attraktiven Lebensstilen. Dabei geht es nicht um einen Verzicht auf Freiheit, sehr wohl aber um die Frage, ob der Besitz ei-



Foto: Elmar Noé / Misereor

Eisenerzmine des Konzerns Tata Steel in Noamundi im indischen Bundesstaat Jharkhand.



Konflikt um eine Kupfermine in Peru.  
Die Polizei geht gewaltsam gegen die  
Anwohner vor.

nes eigenen Autos tatsächlich eine unverzichtbare Voraussetzung für ein freies und gutes Leben ist.

### | Grenzen des Wachstums ernstnehmen

Problemlagen, die in diesem Dossier exemplarisch anhand der deutschen Automobilbranche aufgezeigt werden, haben allerdings eine weitaus größere Tragweite. Intransparenz und mangelnde Sorgfalt in Bezug auf Menschenrechte und Umwelt beim Rohstoffverbrauch sind keineswegs ein spezifisch deutsches oder europäisches Phänomen. Sie kennzeichnen überdies nicht nur die Automobilbranche, sondern auch die Produktion von Handys, Computern, Kaffeemaschinen, Fernsehern, Spülmaschinen bis hin zur elektrischen Zahnbürste. Die mit Bezug auf das Auto aufgeworfene Frage stellt sich also auf einer viel grundsätzlicheren und allgemeineren Ebene: Wie viel Luxus können und wollen wir uns in Zukunft noch leisten, wenn es uns mit dem Schutz von Umwelt und Menschenrechten wirklich ernst gemeint ist?

Zugleich macht die Dimension des Problems aber auch deutlich, dass die Lösung nicht allein in bewussteren Kaufentscheidungen auf individueller Ebene liegen kann. Auch auf gesellschaftlicher und politischer Ebene brauchen wir einen Konsens, dass dem Verbrauch und Abbau von Rohstoffen ökologische und menschenrechtliche Grenzen gesetzt werden müssen. Mit weitreichenden

Implikationen: Denn letztendlich geht es um nichts weniger als eine fundamentale Transformation unserer Produktions- und Konsummuster. Statt Wachstum und internationale Wettbewerbsfähigkeit um jeden Preis wären Menschenrechte, Ressourcenschonung, Klimaschutz, Suffizienz und globale Gerechtigkeit die grundlegenden Zielkoordinaten einer zukunftsorientierten Politik. Sprich: eine Entwicklung, welche den Menschen überall ein „gutes Leben“ ermöglicht.

### | Kurswechsel in der Rohstoffpolitik jetzt!

Zivilgesellschaftliche Forderungen zum Einstieg in eine solche Transformation werden in diesem Dossier für die Rohstoffpolitik skizziert. Verbindliche Verpflichtungen zur Transparenz von Zahlungs- und Rohstoffströmen wären eine erste Voraussetzung, damit Gewinne im Sinne einer am Gemeinwohl orientierten Entwicklung in den Abbauländern versteuert und die Herkunft von Rohstoffen in Autos und anderen Gütern nachvollzogen werden können. Damit Umwelt und Menschenrechte geachtet werden, müssen die zivilgesellschaftliche Beteiligung und die Unabhängigkeit von Justiz, Verwaltung und Politik in den Abbauländern gegenüber den Profitinteressen mächtiger Bergbaukonzernen gestärkt werden.

Doch auch in den Abnehmerländern von Rohstoffen müssen Unternehmen gesetzlich zu einer gebührenden Sorgfalt in Bezug auf Menschenrechte und Umwelt entlang ihrer Lieferkette verpflichtet werden. Bei groben

### Weiterführende Literatur

MISEREOR, Global Policy Forum und Brot für die Welt: **Vom Erz zum Auto. Abbaubedingungen und Lieferketten im Rohstoffsektor und die Verantwortung der deutschen Automobilindustrie**, Aachen/ Stuttgart/ Bonn 2012

PowerShift und Forum Umwelt und Entwicklung: **Oben Hui, Unten Pfui? Rohstoffe für die „grüne“ Wirtschaft. Bedarfe, Probleme, Handlungsoptionen für Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft**, Berlin 2011

Südwind: **Von der Mine bis zum Konsumenten. Die Wertschöpfungskette von Mobiltelefonen**, Siegburg 2012

Verstoßen in Tochter- und Zulieferunternehmen im Ausland müssen die Opfer auch in den Heimatländern der Mutterkonzerne oder Importeure Zugang zu Gerichten erhalten. Unternehmen, die gegen ihre Sorgfaltspflichten verstoßen, müssen zudem von staatlicher Außenwirtschaftsförderung und öffentlichen Aufträgen ausgeschlossen werden. Handels- und Investitionsabkommen sowie Rohstoffpartnerschaften müssen systematischen menschenrechtlichen Folgenabschätzungen unterzogen werden, um potenzielle Gefährdungen von vorne herein identifizieren und ausschließen zu können.

Es handelt sich nur um erste Mosaiksteine einer zukunftsorientierten Wirtschaftspolitik. Doch ihre Durchsetzung ist bereits eine Herkulesaufgabe. Die Voraussetzung ist, dass in der Öffentlichkeit ein breites Bewusstsein über Wirkungen und Nebenwirkungen unseres derzeitigen Rohstoffverbrauchs entsteht – und darüber hinaus die Bereitschaft, individuelle, gesellschaftliche und politische Konsequenzen zu ziehen. | |



**Armin Paasch**  
ist Referent für Wirtschaft und Menschenrechte bei Misereor.

# Vom Erz zum Auto

## Automobilrohstoffe und deren Herkunft

| Axel Müller

**Für den Bau von Fahrzeugen benötigt die Industrie eine Menge von Rohstoffen, wie Kupfer, Zink, Aluminium, Blei oder Eisen. Sie werden zum großen Teil in Entwicklungs- und Schwellenländern abgebaut und verarbeitet. Das verursacht dort eine Reihe von menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Problemen.**

Die Automobilindustrie ist einer der größten industriellen Endverbraucher von Rohstoffen. Über 900 Millionen PKWs gibt es rund um den Globus. Weltweit lieferten die 15 größten Automobilkonzerne 2012 rund 79 Millionen Fahrzeuge aus. Allein die drei deutschen Hersteller BMW, Daimler und VW fertigten 2012 insgesamt über 11,5 Millionen Fahrzeuge. Auch die deutsche Automobilindustrie ist also als Rohstoffabnehmer von zentraler Bedeutung. Eine Vielzahl verschie-

dener Rohstoffe wird im Automobilbau verarbeitet: vom Glas für die Fenster und dem Stahl für die Karosserie über das Gummi für die Reifen und die verschiedenartigen Plastikeile. Auch bei der Polsterung, den Sitzbezügen und der Lackierung kommen unterschiedliche Materialien zum Einsatz. Einen Eindruck davon, welchen Anteil verschiedene Werkstoffe an der Zusammensetzung eines typischen PKWs wie des VW-Golf haben, vermittelt Abbildung 1.

Besonders metallische Rohstoffe werden in einem Fahrzeug verbaut: Stahl und Eisenwerkstoffe machen etwa 65 Prozent des Gesamtgewichts eines VW-Golf (genauer des Golf VI 2.0 TDI) aus. Zu sechs Prozent besteht der Golf aus Leichtmetallen wie Aluminium und Magnesium. Buntmetalle wie Kupfer und Messing sind mit etwa drei Prozent vertreten. Verschiedene Kunststoffe (sogenannte Polymerwerkstoffe) haben einen Anteil von 17 Prozent. Hinzu kommen Keramiken und Glas, nachwachsende Rohstoffe und untrennbar miteinander verbundene Werkstoffe, zum Beispiel mit Kunststoffen ummantel-

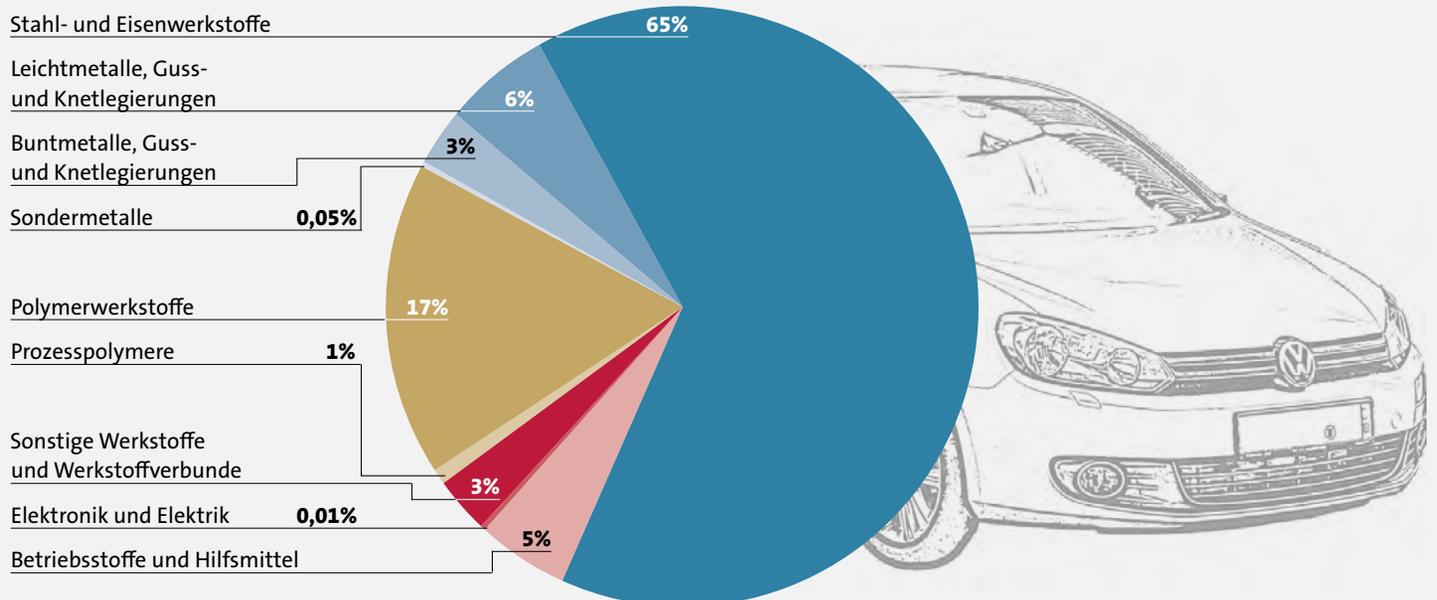
tes Metall. Unter dem Oberbegriff „Betriebsstoffe und Hilfsmittel“ werden vor allem Öle, Kraftstoff, Brems- und Kühlflüssigkeit sowie Wasch- und Batteriewasser zusammengefasst.

Vereinfacht dargestellt, vollzieht sich die Produktions- und Lieferkette vom Erz bis zum Auto in vier Stufen: Auf den Rohstoffabbau folgt die Rohstoffverarbeitung; in einem dritten Schritt erfolgt die Produktion von Einzelteilen, Komponenten und ganzen Systemen; in der vierten Stufe findet dann die Endmontage des Autos statt.

### | Rohstoffe aus Entwicklungs- und Schwellenländern

Die deutschen Automobilkonzerne VW, BMW und Daimler zählen zu den wichtigsten Abnehmern von metallischen Rohstoffen auf den Weltmärkten, und sie verfügen über eine entsprechende Marktmacht gegenüber Händlern und Produzenten. Doch woher stammen die Rohstoffe, die für den Automobilbau verwendet werden? Welches sind die Hauptlieferländer und -lieferanten

### Werkstoffzusammensetzung eines PKWs – Beispiel Golf



Quelle: Volkswagen AG (2008), S. 21. Bei dem untersuchten PKW handelt es sich um einen Golf VI 2.0 TDI mit Dieselpartikelfilter.

für die deutsche (Automobil-)Industrie? Und unter welchen ökologischen, sozialen und menschenrechtlichen Bedingungen werden diese Rohstoffe abgebaut und verarbeitet?

Diesen Fragen gingen Misereor, Brot für die Welt und das Global Policy Forum Europe nach und veröffentlichten im September 2012 die Studie mit dem Titel „Vom Erz zum Auto – Abbaubedingungen und Lieferketten im Rohstoffsektor und die Verantwortung der deutschen Automobilindustrie“. Anhand von Stahl- und Eisenwerkstoffen, Aluminium und Kupfer, die zusammengenommen 70 bis 75 Prozent aller in einem Mittelklassewagen (wie zum Beispiel in einem Golf) verarbeiteten Werkstoffe ausmachen, stellt die Studie die Problematik der Abbaubedingungen sowie die mangelnde Transparenz in der Liefer- und Produktionskette dar.

Die Studie zeigt, dass die deutsche Industrie fast vollständig auf Einfuhren aus dem Ausland angewiesen ist und dass die metallischen Rohstoffe, die auch für die Automobilkonzerne verwendet werden, vor allem aus

tinien (17,8 Prozent), Chile (16,7 Prozent) und Brasilien (14,3 Prozent). Die Importe von Bauxit, dem Erz, aus dem Aluminium gewonnen wird, stammen zu über 73 Prozent aus dem westafrikanischen Guinea und zu 14 Prozent aus Ghana. Eisenerz, das zu Stahl verarbeitet wird, kommt zu über 50 Prozent aus Brasilien, gefolgt von Schweden (17,1 Prozent), Kanada (16,1 Prozent) und Südafrika (6,0 Prozent).

Es ist inzwischen weithin bekannt, dass der Abbau von Bodenschätzen, wie Diamanten, Coltan und anderen „Konfliktrohstoffen“, in den armen und ärmsten Ländern immer wieder mit Menschenrechtsverletzungen und der Eskalation von Gewalt einhergehen.

Doch auch die Förderung von Rohstoffen wie Eisenerz, Kupfer und Bauxit ist häufig mit sozialen Problemen, gravierenden Umweltschäden, Konflikten und der Kriminalisierung von Aktivistinnen und Aktivisten aus Menschenrechtsorganisationen verbunden. Ob Abbau von Kupfererz in Peru oder Sambia, Eisenerz in Brasilien oder Indien, Bauxit in Guinea oder Indien – die Probleme



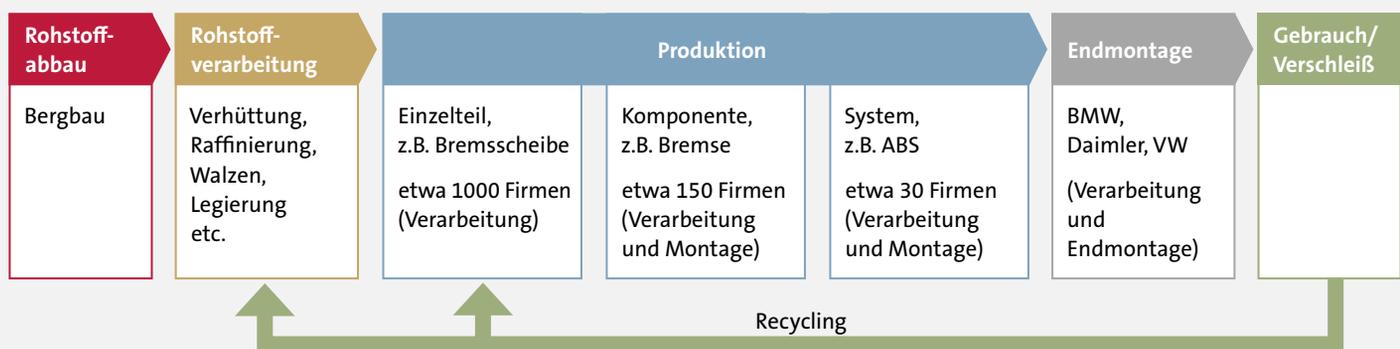
Als PDF erhältlich:  
<http://www.misereor.de/themen/wirtschaft-fuer-die-armen/rohstoffe.html>

Kurzfilm  
 „Vom Erz zum Auto“:  
<http://www.youtube.com/watch?v=gZ-CWrLIKwg>

Menschenrechtsverletzungen kommt. Sie betreffen sowohl die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Menschenrechte als auch die bürgerlichen und politischen Rechte.

In erster Linie sind die Bergbaukonzerne und Regierungen der Abbauländer in der Pflicht, für die Einhaltung der Menschenrechts- und Umweltstandards zu sorgen. Aber auch die Akteure am Ende der Produktions- und Lieferkette, die diese Rohstoffe in großen Mengen nachfragen, tragen eine Mitverantwortung. Zwar bekennen sich die deutsche Automobilindustrie und große Zulieferer ausdrücklich zu den Menschenrechten. Dennoch überprüft bislang kein Konzern deren Einhaltung über die gesamte Lieferkette hinweg. Damit können VW, Daimler und BMW derzeit nicht ausschließen, dass die Metalle, aus denen ihre Fahrzeuge bestehen, aus menschenrechtlich oder ökologisch bedenklicher Produktion stammen.

### Vom Erz zum Auto – Vereinfachte Darstellung des Materialflusses in der Automobilindustrie



Entwicklungs- und Schwellenländern stammen. Für die deutsche Kupferindustrie spielen die lateinamerikanischen Länder eine ganz wichtige Rolle. So kommt das Kupfererz überwiegend aus Peru (25,2 Prozent), Argentinien

und schädlichen Folgen sind vielfältig und werden in der Studie und den Artikeln dieses Dossiers (siehe S. 12-16) anhand ausgewählter Länderbeispiele beschrieben.

Die Beispiele belegen, dass es bei der für den Automobilbau essentiellen Eisenerz-, Bauxit- und Kupferförderung sowie der Stahl- und Aluminiumherstellung immer wieder zu



**Axel Müller**  
 ist Referent für Rohstoffe in der Bildungsabteilung bei Misereor und Mitautor der Studie „Vom Erz zum Auto“.

# Rohstoffeinsatz der Automobilindustrie

## Transparenzprobleme und Unternehmensverantwortung

| Uwe Kerkow

Werden die Hersteller von PKWs auf Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten angesprochen, argumentieren sie, dass eine Rückverfolgung der verwendeten Rohstoffe bis zur Mine nicht zu leisten sei. Doch Transparenz entlang der Produktions- und Lieferkette zu schaffen, ist kein Ding der Unmöglichkeit.

Die Herstellung eines Autos ist ein komplexer und längst globalisierter Prozess. Dabei

wird der Anteil der Wertschöpfung, den die Automobilfirmen leisten, immer geringer; er beträgt mittlerweile durchschnittlich nur noch 25 Prozent. Eingekauft und verarbeitet werden die Rohstoffe also längst in erheblichem Umfang von ihren Zulieferern. Dadurch verlängert sich die Wertschöpfungskette, was es erheblich erschwert, einzelne Stoffströme – von der Erzmine zum Bauteil – nachzuvollziehen. Und die Zahl der Einzelteile, aus denen ein moderner PKW besteht, ist enorm. Die Angaben schwanken zwischen 10.000 und 40.000 – je nach dem, was als „Teil“ definiert wird. Fast ebenso groß ist die Zahl der Lieferanten, die einen großen Auto-

hersteller direkt oder indirekt beliefern. BMW schätzt, dass etwa 12.000 direkte Zulieferer weltweit an der Produktion der gesamten Modellpalette beteiligt sind.

### | Versorgung mit Rohstoffen ist ein wesentlicher Produktionsfaktor

Einerseits ist diese globalisierte Produktionsstruktur so unübersichtlich, dass die Kenntnisse der Automobilfirmen über die Herkunft der in den verschiedenen Vorstufen verwendeten Einzelteile und die darin verwendeten Rohstoffe lückenhaft sind. General Motors musste im März 2011 sogar eine Fabrik in den USA vorübergehend schließen:

## Ausgewählte Automobilkomponenten mit Zulieferfirmen (Beispiel Daimler AG)

Integrierter Regen-Licht-Sensor: **Hella**  
Verglasung: **St.-Gobain Sekurit**  
Diesel Common Rail Einspritzanlage: **Bosch**  
Elektrischer Kofferaumdeckel: **Valeo**  
Diesel-Management-System: **Bosch**

Montage der kompletten Auspuffanlage: **Zeuna Stärker**  
Turbolader: **Garrett**  
Auspuff-Schalldämpfer: **Eberspächer**  
Dieselleitungen: **Contitech**  
Auspuffanlage: **Faurecia**

Frontscheinwerfer: **Hella**  
Reifen: **Goodyear**  
Motor-Verkabelung: **Delphi**  
Seiten-Airbags: **TRW**  
Einpark-Assistent: **Bosch**  
Zierleisten: **Decoma Europe**  
Dachkonstruktion: **Johnson Controls**  
Türgriffe für „Keyless Go“: **HUF Velbett**  
Rückspiegel außen: **Schefenacker**  
„Keyless Go“: **Kostal**  
Pedalmodul: **AB Elektronik Werne**



Batterie: **Varta**  
Anti-Blockier-System: **Bosch**  
Antriebssystem der hydraulischen Kupplung: **FTE Automotive**  
Scheibenwischer vorne: **Valeo**

Getriebegehäuse: **Thyssenkrupp**  
Elektrische Fensterheber: **Bosch**  
Zylinderkopfdichtung: **Erling Klinger**  
Fahrer-Airbag: **TRW**  
Karosserieverkabelung: **Leoni**

Getriebe: **Draexlmaier**  
Einstiegsleisten: **Weidman Plastics**  
Hydraulik Schiebedach: **Cooper Standard**  
Getränkehalter: **Fischer Automotive**  
Kopfstützen: **Grammer**  
Sitze: **Lear**

Quelle: Legner et al. (2009).

**Hochofen in China: aus Eisenerz wird Stahl, nicht zuletzt für die Autoherstellung. Die deutsche Automobilindustrie ist dabei, ihre Produktionskapazitäten in China stark zu erhöhen.**

Nach der Erdbeben- und Reaktorkatastrophe von Fukushima fehlte plötzlich ein Sensor im Wert von zwei US-Dollar aus Japan. „Viele Unternehmen merkten nach dem Beben, dass ihnen ein Bauteil fehlt, wussten aber gar nicht, wer das herstellt“, erläuterte damals Stephan Wagner, Logistikprofessor an der ETH Zürich.

Andererseits identifizieren die Firmen die Frage des Zugangs zu und die Versorgung mit Rohstoffen als einen wesentlichen Produktions- (und Risiko-)faktor, der in der Betriebsorganisation auf verschiedenen Managementstufen auch berücksichtigt wird. Um Risiken (zum Beispiel unzureichende Kenntnisse über die exakte Qualität der Zulieferteile, logistische Herausforderungen oder mangelnde juristische Durchgriffsmöglichkeiten) zu minimieren und Effizienzreserven entlang der Lieferkette zu erkennen und auszuschöpfen, sind die Automobilhersteller daran interessiert, über ihre Lieferketten möglichst umfassend informiert zu sein.

In den Nachhaltigkeitsberichten der deutschen Automobilhersteller lassen sich eine ganze Reihe von Belegen für die Bemühungen der Firmen entdecken, auch ihre Zulieferer auf ökologische und menschenrechtliche Mindeststandards festzulegen. In den – juristisch maßgeblichen – Einkaufsbedingungen der Konzerne finden sich diese Ansätze jedoch nicht wieder.

### | Nicht aus der Verantwortung entlassen

Werden die Automobilhersteller auf Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten angesprochen, argumentieren sie, dass ihre Durchgriffsmöglichkeiten auf die Zulieferfirmen begrenzt seien und eine Rückverfolgung der verwendeten Rohstoffe bis zur Mine nicht zu leisten sei. Dass die Firmen gegenüber der Öffentlichkeit Aussagen über die Herkunft der von ihnen benötigten Rohstoffe vermeiden, begründen ihre Vertreter darüber hinaus mit der Notwendigkeit, die Einkaufsmodalitäten geheimhalten zu müssen.

Dennoch tragen die deutschen Automobilkonzerne, wie auch die Zulieferer in der Produktions- und Lieferkette, eine Verantwor-

tung, der sie sich nicht entziehen dürfen. Denn einige wichtige Lieferwege sind relativ übersichtlich, da die meisten Lieferverträge (gerade auch für Halbzeuge und Sonderanfertigungen) direkt mit den Produzenten abgeschlossen werden. So werden beispielweise Stahl und Aluminium von den Automobilkonzernen zu einem bedeutenden Teil direkt verarbeitet, oder sie laufen nur über eine Zwischenstation, wie im Fall von Thyssen-Krupp: Das Unternehmen hat Anteile eines Stahlwerkes in Brasilien. Von dort wird der Stahl nach Deutschland exportiert und vorrangig in der deutschen Automobilindustrie verwendet.

Und auch für Rohstofflieferungen, die über die Börse abgewickelt oder als Over-the-Counter (OTC)-Geschäfte erfolgen, wäre ein Herkunftsnachweis durchaus möglich. Teilweise versieht die Londoner Metallbörse Metalllieferungen ohnehin mit Herkunftsnachweis. Und bei OTC-Geschäften, die direkt zwischen zwei Unternehmen abgeschlossen werden, ist der Lieferant bekannt. Herkunftsnachweise sind umso eher sinnvoll und möglich, als die deutschen Automobilhersteller ihre Marktmacht nutzen und teilweise Rohstoffe für ihre Zulieferer kaufen oder Preis- und Währungsrisiken für sie absichern. Zudem gewinnen überbetriebliche Koordinations- und Kommunikationsprozesse stetig an Bedeutung.

Werden Rohstoffe oder Bauteile nach Deutschland importiert, ist ein zollrechtlicher Herkunftsnachweis selbstverständlich. Auch ist die Automobilindustrie schon heute verpflichtet, staatlichen Stellen umfangreiche Informationen über die Materialzusammensetzung der in ihren Fahrzeugen verarbeiteten Produkte bereitzustellen. Dazu zählt etwa das Internationale Materialdatensystem (IMDS). Dies ist eine internationale Datenbank, die einige Automobilhersteller in den 1990er Jahren gründeten, um der Vielzahl von gesetzlichen Anforderungen und Recycling-Vorschriften gerecht werden zu können. Mittlerweile wird das System auch genutzt, um eigene Anforderungen – etwa an die Zulieferer – umzusetzen. Auch die Europäische Chemikalienverordnung REACH verlangt eine Registrierung von verwendeten Chemikalien durch Anwender, Importeure und die Abnehmer. Dabei kommt es vor al-



Foto: Walter Haindl / pixelio.de

lem auf gefährliche Stoffe an. Zudem enthält REACH Bestimmungen zur Informationsweitergabe in der Lieferkette und Auskunftsrechte für Verbraucher. Über ein Online-Formular können Verbraucher anfragen, welche besonders gesundheitsgefährdenden Stoffe sich in Alltagsprodukten befinden.

Grundsätzlich wäre es also sowohl für die Automobilindustrie als auch für die großen Zulieferer möglich, Herkunftsnachweise über die Erzlagerstätten der verwendeten Primärrohstoffe in die längst elektronisch verwaltete Dokumentation des Materialflusses aufzunehmen. Es bedarf heutzutage keines übermäßigen technischen Aufwands mehr, ein maßgeschneidertes Informationssystem über die Herkunft von Rohstoffen in der Lieferkette zu realisieren und zu nutzen.

Eine Transparenz entlang der Produktions- und Lieferkette in der Automobilbranche kann somit durchaus hergestellt werden. Die selbst verschuldeten Informationsdefizite bei den Autoherstellern müssten nicht sein – zumal sie unangenehme Konsequenzen nach sich ziehen könnten, wenn Verbraucherorganisationen oder Kunden kritische Fragen stellen. Es ist zu erwarten, dass – ähnlich wie etwa bei Markenkleidung – Kunden auch beim Autokauf künftig verstärkt auf die ökologische und menschenrechtliche Unbedenklichkeit achten. Dafür gewappnet zu sein, ist für die Automobilindustrie nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern auch eine ökonomische Herausforderung. | |



**Uwe Kerkow**  
ist Entwicklungspolitischer  
Fachjournalist und Mitautor der  
Studie „Vom Erz zum Auto“.

# Bester deutscher Standard?

Was deutsche Automobilunternehmen von ihren Zulieferern verlangen – und was nicht

| Jens Martens

**Immer mehr Unternehmen erkennen an, dass ihre Verantwortung nicht am eigenen Werkstor endet. Unter Schlagworten wie „Sustainable Supply Chain Management“ befassen sie sich zunehmend mit Nachhaltigkeitsstrategien entlang der gesamten Lieferkette. Das gilt auch für die drei größten deutschen Autokonzerne BMW, Daimler und Volkswagen. Bei der Kontrolle, ob ihre Zulieferer soziale, ökologische und menschenrechtliche Mindeststandards einhalten, stehen sie jedoch noch am Anfang.**

BMW hat 2010 damit begonnen, Nachhaltigkeitsaspekte verstärkt in Auswahl, Monitoring und Schulung seiner Lieferanten zu integrieren. Langfristig will der Konzern nach eigenen Worten nur noch mit Partnern zusammenarbeiten, die die Grundsätze der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und des UN Global Compact, die UNEP Cleaner Production Declaration, die Leitsätze der OECD sowie die Charta der Internationalen Handelskammer ICC respektieren. BMW fordert seine mehr als 12.000 direkten Zulieferer auf, durch Selbstauskunft über die Einhaltung spezifischer Standards zu berichten. Dazu gehören unter anderem das Umweltmanagementsystem ISO 14001, die Recyclingfähigkeit bei der Produktentwicklung und Entsorgungskonzepte. Das Unternehmen betont, dass bei der Lieferantenauswahl grundsätzlich nur Firmen berücksichtigt werden sollen, die eine vollständige Selbstauskunft erteilen und keines der von der BMW Group formulierten Ausschlusskriterien – wie Kinderarbeit – verletzt haben.

BMW fordert seine direkten Zulieferer überdies auf, deren Lieferanten auf die Einhaltung der BMW-Standards zu verpflichten. Die Lieferanten sind gehalten, die Richtlinien des Global Compact sowie die ILO-Kernarbeitsnormen zu beachten und auch sämtli-

che Unterauftragnehmer vertraglich zur Einhaltung dieser Regelungen zu verpflichten. Diese Anforderungen sind jedoch nicht mit Sanktionsandrohungen gegenüber den Zulieferern verbunden, und die tatsächliche Einhaltung der Standards durch die Zulieferer wird von BMW nicht systematisch überprüft.

2012 war BMW an der Gründung der „Aluminium Stewardship Initiative“ beteiligt, die sich die verantwortungsvolle Produktion und Verarbeitung von Aluminium entlang der gesamten Wertschöpfungskette zum Ziel gesetzt hat.

Auch Daimler verfügt über eine spezielle „Richtlinie zur Nachhaltigkeit“ für Lieferanten. Darin wird ausdrücklich auf Kinder- und Zwangsarbeit Bezug genommen, auf die jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen wie Mindestlöhne und Sozialleistungen, auf die Rechte bei der Arbeit (unter anderem Organisationsfreiheit) sowie auf Arbeitssicherheit. Von den Lieferfirmen wird vorsorgender Umweltschutz gefordert sowie die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und Umweltrichtlinien. Daimler erwartet, dass seine direkten Lieferanten die Einhaltung dieser Richtlinie auch durch ihre Unterauftragnehmer und -lieferanten sicherstellen. Sie werden aufgefordert, die Inhalte dieser Richtlinie an alle Beteiligten ihrer Lieferkette wei-

terzugeben und deren Einhaltung „aktiv zu fördern.“

In den Einkaufsbedingungen von Daimler werden dagegen weder Nachhaltigkeitskriterien noch soziale Mindeststandards oder Menschenrechte erwähnt. Darüber hinaus existiert bei Daimler eine Arbeitsgruppe Supply Chain. In ihr diskutieren nach Aussage des Konzerns Lieferanten, Nichtregierungsorganisationen und Einkaufsverantwortliche Maßnahmen zur Unterstützung und Überprüfung von Geschäftspartnern. Dies schließt auch Reaktionen auf Verstöße gegen Nachhaltigkeitsgrundsätze ein. Wie diese Reaktionen aussehen und ab welcher Schwere der Verstöße sie greifen, wird jedoch nicht spezifiziert.

Und auch Volkswagen verfügt über ein Konzept zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Es beruht auf vier Bausteinen: Nachhaltigkeitsanforderungen für Lieferanten, ein Früherkennungssystem für Risikominimierung, Transparenz im Beschaffungsprozess sowie Lieferantenmonitoring und -entwick-

**In dieser Verzinkerei im brandenburgischen Eisenhüttenstadt werden vorwiegend Flachbandstahlrollen für die Autoindustrie hergestellt.**



Foto: Patrick Pleul/dpa/lba



**Industrieroboter fertigen im Audi-Werk Ingolstadt Karosserien. Die Bleche für den Karosseriebau kommen bei allen Autokonzernen von Zulieferern.**

lung. Das Konzept sei für alle Marken und Regionen verbindlich und seine Wirksamkeit werde kontinuierlich überprüft und bewertet.

Alle Lieferanten von VW müssen bestätigen, dass sie dessen Nachhaltigkeitsanforderungen „zur Kenntnis nehmen“. Diese Formulierung lässt allerdings Konsequenzen für Zulieferer vermissen, die den Anforderungskatalog missachteten. Wie bei Daimler fehlen auch in den Einkaufsbedingungen der Volkswagen AG Bezüge auf soziale, menschenrechtliche oder ökologische Mindeststandards.

Volkswagen hatte seinen Nachhaltigkeitsbericht 2010 der Global Reporting Initiative (GRI) zur Prüfung vorgelegt. Die Ergebnisse dieser Prüfung ergaben, dass die Berichterstattung in Bezug auf die Prüfung der Zulieferer in Menschenrechtsfragen lückenhaft sei.

Eine systematische Überprüfung der Einhaltung sozialer, menschenrechtlicher und ökologischer Mindeststandards durch die Zulieferer findet somit bislang bei keinem der drei großen deutschen Autobauer statt. Sie betonen meist, es läge im Verantwortungsbereich dieser Firmen, die Einhaltung von Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards gegenüber ihren Lieferanten einzufordern. Das gelte auch für Bergbauunternehmen und

Rohstofflieferanten. Außerdem argumentieren sie, ein Herkunftsnachweis wäre generell mit einem untragbaren Kostenaufwand verbunden.

Dieses Argument ist nicht stichhaltig. Denn bereits heute verfügen die Automobilhersteller über eine Vielzahl von Informationen über die von ihnen verwendeten Rohstoffe. Das schließt relevante Marktinformationen (Preis, Vorkommen, Verfügbarkeit, handelspolitische Herkunft) und Informationen über technische Eigenschaften ein. Auch kennen die Autohersteller in der Regel die Herkunft solcher Rohstoffe, deren Verfügbarkeit durch Versorgungsrisiken bedroht ist. Dies gilt vor allem für Seltene Erden und strategische Rohstoffe. Sowohl für die Automobilindustrie als auch für die großen Zulieferer wäre es daher grundsätzlich möglich, Herkunftsnachweise über die Erzlagerstätten der verwendeten Primärrohstoffe in die längst elektronisch verwaltete Dokumentation des Materialflusses aufzunehmen.

### Autokonzerne können mehr tun

Bislang reichen weder die zwischenstaatlichen Instrumentarien der Regierungen noch die freiwilligen Initiativen der Unternehmen aus, um Transparenz über die gesamte Produktionskette „vom Erz zum Auto“ herzustellen. Die Regierungen könnten hier durch klare Transparenz- und Berichtspflichten Abhilfe schaffen. Aber auch die Unternehmen könnten mehr tun.

Die Automobilfirmen sollten in ihren Lieferantenrichtlinien und Einkaufsbedingungen die Einhaltung ökologischer, sozialer und menschenrechtlicher Standards fordern

und entsprechende Vorgaben auch von ihren direkten Zulieferern verlangen. Sie sollten die Einhaltung dieser Standards aber nicht nur fordern, sondern auch systematisch überprüfen und bei Verletzung von Standards klare Konsequenzen ziehen.

Automobilunternehmen und Zulieferbetriebe sollten prüfen, inwieweit bestehende Informationssysteme wie das Internationale Materialdatensystem (IMDS, siehe dazu auch den Beitrag von Uwe Kerkow auf S. 8) und Compliance Data Exchange (CDX) weiterentwickelt werden könnten, um sie auch zur Rückverfolgung und für spezifische Herkunftsnachweise der von ihnen verarbeiteten Metalle nutzen zu können.

Schließlich sollten Automobilunternehmen die Einhaltung sozialer, ökologischer und menschenrechtlicher Standards entlang der gesamten Lieferkette systematisch in ihre Nachhaltigkeitsberichterstattung aufnehmen. Die Global Reporting Initiative (GRI) bereitet dazu derzeit Empfehlungen vor, die in der nächsten Generation der GRI-Leitlinien („G4“) berücksichtigt werden sollen.

Die Automobilkonzerne BMW und Daimler sowie große Zulieferer wie Bosch und ThyssenKrupp haben bald auch die Möglichkeit, direkt auf die Abbaubedingungen metallischer Rohstoffe Einfluss zu nehmen. Als Teilhaber an der Rohstoffallianz (RA), deren Ziel es ist, deutschen Unternehmen strategisch wichtige Rohstoffe auf den Weltmärkten zu sichern sind sie direkt an einem Explorationsunternehmen beteiligt. Dadurch haben sie die Möglichkeit und die Pflicht, dafür zu sorgen, dass in den Projekten der Allianz die höchsten Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards eingehalten werden. Die Bundesregierung sollte ihre Unterstützung für RA-Vorhaben von der nachweislichen Einhaltung dieser Standards abhängig machen.



**Jens Martens**  
ist Leiter des Europa-Büros des Global Policy Forums (GPF) und Mitautor der Studie „Vom Erz zum Auto“.

## Wer beim Rohstoffabbau auf der Strecke bleibt

# Fragwürdiger Partner der deutschen Wirtschaft

## Bauxit aus Guinea

| Thorsten Nilges

Die deutsche Wirtschaft importiert den Großteil ihres Bauxits (2011: 78,9 Prozent) aus Guinea in Westafrika. Schätzungen zufolge hat Guinea neben anderen Bodenschätzen die größten Bauxitvorräte der Welt, 25 Prozent des globalen Vorkommens. In dem westafrikanischen Land herrschen trotz des Rohstoffreichtums Armut, Korruption und politische Unfreiheit. Im Human Development Index (HDI) belegte Guinea 2011 Rang 178 von 187 Ländern. Auf dem Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International rangiert Guinea 2012 auf Platz 154 von 176 Ländern.

Das Bauxit wird im Tagebau gefördert, und der hat einen hohen Flächenverbrauch. Das führt in den Fördergebieten zu Landnahmen unvorstellbaren Ausmaßes. Die Verschmutzung von Gewässern und der Umwelt verletzt das Recht auf sauberes Trinkwasser und noch viel grundsätzlicher das Recht auf Nahrung, da die Möglichkeit der Subsistenzlandwirtschaft geraubt wird. Im Dezember 2012 besuchte der guineische Journalist Aboubacar Akoumba Diallo das Dorf Hamdalaye im Umfeld der Mine der Compagnie des Bauxites de Guinée (CBG). Die CBG gehört zu 49 Prozent dem guineischen Staat und zu 51 Prozent dem Konsortium HALCO, einer guineischen Firma, die nach US-amerikanischem Recht organisiert ist. Investor ist neben ALCOA (Aluminium Company of America; zu 45 Prozent) und ALCAN (Rio Tinto Alcan Canada Ltd; zu 45 Prozent) auch ein Unternehmen, das Produktionsstandorte in Deutschland unterhält (Dadco Alumina and Chemicals Ltd; zu 10 Prozent).

Gegenüber dem Journalisten Diallo beklagten sich die Anwohner in der Umgebung der CBG-Mine, dass die Flüsse, die ihnen als Trinkwasserreservoir dienten, vom Bergbau von ihren Quellen abgeschnitten wurden. Sprengungen in den Bauxit-Steinbrüchen erschüttern ihre Häuser, verursachen Risse im Mauerwerk und zerstören sogar Dächer. Zum Leiden der Anwohner kommen schlechte Arbeitsbedingungen in den Minen und Raffinerien. Streiks



Foto: Aboubacar Akoumba Diallo

Anwohner beschweren sich öffentlich über schädliche Folgen des Bauxit-Abbaus. So verursachen beispielsweise Sprengungen in den Steinbrüchen Risse im Mauerwerk ihrer Häuser.

und Proteste, auch wegen geringer Löhne, wurden von der Regierung teilweise blutig bekämpft.

2013 soll im Nordosten von Conakry die Aluminiumhütte von Sangarédi die Produktion aufnehmen. Sie wird von der Guinea Alumina Corporation S.A. (GAC) betrieben, einer Tochter der Global Alumina Corporation aus Kanada. Hierfür wurden laut Global Alumina nur 600 Menschen umgesiedelt. Erhebungen der guineischen nichtstaatlichen Organisation CECIDE (Centre du Commerce International pour le Développement) zufolge hatten die beiden umgesiedelten Dörfer Touldé und Petoun Djiga über 1000 Einwohner.

Die Umgesiedelten beklagen, dass die Gegend, in der sie nun leben, nicht mehr genügend kultivierbares Land hat. Vor ihrer Umsiedlung im Februar 2008 hatten sie nach Angaben von CECIDE einen Ertrag von 40 Reissäcken pro Person pro Jahr. Seit der Umsiedlung erwirtschaften sie jedoch durchschnittlich nur noch 10 Reissäcke. Ihre Erträge aus Obst- und Gemüseanbau sind vollständig verschwunden. Darüber hinaus haben die Frauen die Palmölproduktion als Einkommensquelle verloren.

Die neuen Häuser der umgesiedelten Familien sind nicht so groß, wie ursprünglich vom Konzern versprochen. Schlimmer noch: Jede

umgesiedelte Familie hat eine Entschädigungszahlung für den Verlust ihrer Kulturen erhalten. Der Betrag sollte zur Anschaffung und zum Pflege von Setzlingen dienen, bis die neuen Ländereien zugewiesen werden. Die Zuteilung von Ländereien dauerte jedoch zwei Jahre, weshalb Aussagen der Bevölkerung zufolge alle Setzlinge vertrockneten.

Schlussendlich resümiert die umgesiedelte Bevölkerung, dass sie lieber in ihren alten Dörfern leben möchte als in den neugebauten, modernen Orten. Denn da diese Orte sich in einem unwirtlicheren Gebiet befinden, verfügt sie über deutlich weniger Nahrungsmittel.

Die Zivilgesellschaft Guineas sieht auch Fortschritte: Das Minenministerium und das Landwirtschaftsministerium arbeiten gemeinsam mit ihr an einer Verbesserung der Entschädigungsmodalitäten. Darüber hinaus wecken jüngste Meldungen aus Guinea Hoffnung auf mehr Transparenz: Seit Februar 2013 werden in Guinea Verträge, die die Regierung mit Unternehmen aus der Rohstoffindustrie abgeschlossen hat, veröffentlicht. Bisher sind das insgesamt 60 Dokumente, die 18 verschiedene Abbauprojekte betreffen. | |



**Thorsten Nilges** ist in Yaoundé, Kamerun, AGEH-Fachkraft für Extraktive Rohstoffe und Menschenrechte bei der nationalen Justitia & Pax-Kommission.

Wer beim Rohstoffabbau auf der Strecke bleibt

## Die Folgen des Bergbaus in Brasilien

Eisenerz aus dem Amazonasgebiet

| Claudio Moser

Der größte Teil des in Deutschland zu Stahl verarbeiteten Eisenerzes kommt aus dem brasilianischen Amazonasgebiet. Der Abbau des Erzes in Carajás war der Startschuss zu einer beispiellosen Zerstörung des Regenwaldes. Jetzt plant der Eigentümer der Mine, der brasilianische Bergbaugigant Vale, die Fördermenge zu verdoppeln.

Am 14.11.2008 konnte die Pressestelle des brasilianischen Bergbaukonzerns von einer besonderen Feier in Essen berichten. In Anwesenheit des damaligen Vorstandsvorsitzenden der ThyssenKrupp AG, Ekkehard D. Schulz, und des Chefs der Stahlsparte des Konzerns, Karl-Ulrich Köhler, wurde auf die „einmilliardste“ Tonne Eisenerz aus Carajás angestoßen. Für Vale, den größten Eisenerzexporteur der Welt und ThyssenKrupp, Deutschlands Stahlunternehmen Nr. 1, das hierzulande für zirka ein Drittel der Stahlproduktion sorgt, wahrhaft ein guter Grund, die Gläser klirren zu lassen.

Mit einem Anteil von 55 Prozent kommt mehr als die Hälfte des Eisenerzes, das

in Deutschland zu Stahl verhüttet und anschließend von der Industrie verarbeitet wird, aus Brasilien. Hauptlieferant ist die Carajás-Mine. Sie ist die größte Eisenerzmine der Welt, doch hat ihre Ausbeutung der Region nicht viele Vorteile gebracht. Die Güterzüge der Minengesellschaft sind 220 bis 330 Waggons lang und transportieren den begehrten Rohstoff durch eines der ärmsten Gebiete Brasiliens.

Entlang der als „Entwicklungsumachse“ gedachten 890 Kilometer langen Eisenerzbahn ist heute so gut wie nichts mehr von der einstigen üppigen Regenwaldvegetation übrig. Entscheidenden Anteil daran hatte die Verhüttung eines Teils des Eisenerzes zu Roheisen, wofür Hunderte von Köhlereien, die sich nach und nach in den Wald fressen, Holzkohle liefern. Etwa 60 Prozent der Holzkohle stammt aus illegalem Einschlag. Sie kommt aus immer größeren Entfernungen, oft aus den Waldflächen, die nach den bisherigen Erschließungsvorhaben den indigenen Völkern noch geblieben sind. Regelmäßig werden zudem Fälle von Sklavenarbeit in den Köhlereien bekannt. Auf vielen Flächen wird inzwischen Eukalyptus in riesigen Monokulturen angebaut.

Zu den ökologischen Folgen gehören der Verlust der Biodiversität und die Veränderung des regionalen Klimas. Der Wasserkreislauf Amazoniens speist sich aus den feuchten Winden des Atlantiks, die von Osten herziehend sich in der Carajás-Region niederschlagen. Das verdunstete Wasser treibt weiter westwärts, wo es bis zu sechs oder sieben Mal erneut abregnet. Die hohen Entwaldungsraten im Osten des Amazonasgebietes stören den Wasserkreislauf und damit des empfindlichen Ökosystems des Regenwaldes massiv.

Zurzeit plant Vale, südwestlich der bisherigen Mine eine neue Förderstätte in Betrieb zu nehmen und damit die Produktionskapazitäten von derzeit rund 110 Millionen Tonnen jährlich auf 230 Millionen Tonnen erheblich zu steigern. Hierzu werden Investitionen in Höhe von 19,5 Milliarden US-Dollar veranschlagt, wovon rund 11 Milliarden in den Ausbau der Eisenbahn fließen sollen. Die in den Planungen als S11D bezeichnete neue Mine und der dazugehörige Bau von 504 Kilometern Bahnstrecke bedrohen direkt die indigenen Völker der Guajajara und Awá-Guajá, die bereits von der ersten Erschließungsphase des Carajás-Gebietes besonders stark betroffen waren.

Mehrere brasilianische Organisationen versuchen mit juristischen Mitteln gegen das Projekt vorzugehen. Aus Protest gegen die Expansionspläne blockierten im Oktober 2012 etwa 200 Guajajara und Awá-Guajá die Bahnlinie der Vale und konnten so zeitweise den Abtransport des Eisenerzes aus dem Carajás-Gebiet lahmlegen – eine Aktion, die auch vom Börsenportal wallstreet:online registriert wurde. Doch kurze Zeit später rollten schon wieder die endlos scheinenden Züge mit ihrer rot-braunen Fracht in Richtung Weltmarkt. Solange hier die Nachfrage ansteigt, stehen die Chancen für Amazonien schlecht. | |



Foto: Marcelo Cruz, Rede Justiça nos Trilhos

Die Eisenerzmine in Carajás, Brasilien, ist die größte der Welt. 2012 blockierten Indigene den Abtransport des Erzes.



**Claudio Moser**  
ist Länderreferent für Peru, Ecuador und Venezuela bei Misereor.

## Wer beim Rohstoffabbau auf der Strecke bleibt

# Von schmutzigem Wasser und Schmutzkampagnen

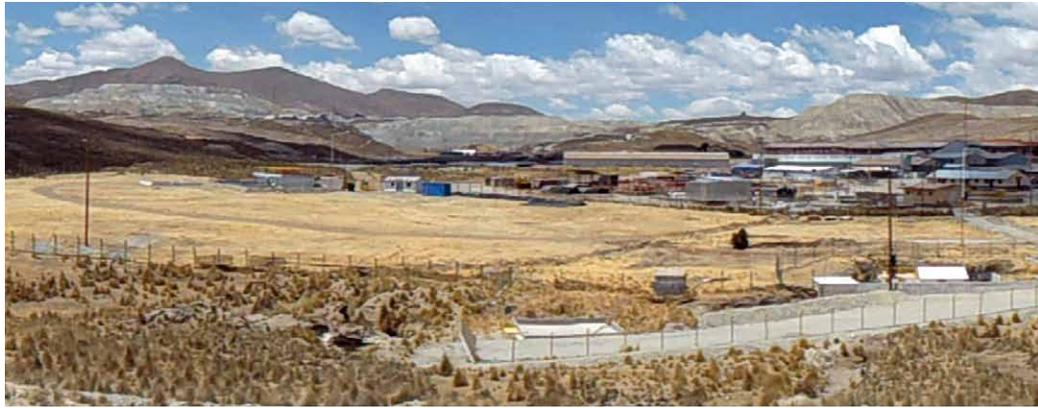
## Kupfer aus Peru

| Susanne Friess

Ein missgebildetes Lamm auf dem Schreibtisch der Direktorin des Vikariat von Sicuani. Besorgte Gesichter der Bauern, die das Tier zu Ruth Luque gebracht haben. Fragende Blicke: Was steckt hinter diesen Missbildungen? Wieso häufen sich die Fälle? Verursacht die Kupfermine in Espinar dieses Leid?

Die Bauern aus dem peruanischen Hochland in der Gegend von Espinar wissen nicht, wie sie mit der Situation umgehen sollen. Sie wenden sich deshalb an die Vicaría de Sicuani, das katholische Vikariat von Sicuani, mit der Bitte um Unterstützung. Die Bauern hegen den Verdacht, dass die Missbildungen der Tiere auf eine Umweltproblematik hinweisen könnten, die mit dem Bergbau zu tun hat. In Espinar betreibt der Konzern Xstrata Tintaya (ein Tochterunternehmen von Xstrata Schweiz) seit 2006 eine riesige Kupfermine und produziert jährlich um die 75.000 Tonnen Kupferkonzentrat und 20.000 Tonnen Kupferkathoden.

Bevor die Mine an Xstrata Tintaya überging, gehörte sie dem australisch-britischen Konzern BHP Billiton. Der Bergbau



existiert in der Region schon seit Jahrzehnten. Immer wieder gab es Phasen heftiger Auseinandersetzungen zwischen der ländlichen Bevölkerung und den wechselnden Minenbetreibern. Die sich häufenden Fälle von Totgeburten und Missbildungen bei Tieren in der Region nähren den Verdacht, dass die Umwelt unter dem jahrelangen intensiven Bergbau leidet.

Mit Unterstützung von Misereor haben 2011 die Vicaría de Sicuani und eine deutsche Wissenschaftlerin gemeinsam mit Vertretern der Stadtverwaltung Espinars sowie der lokalen Bevölkerung Boden- und Wasserproben im Umfeld der Mine entnommen, die in einem Speziallabor in Lima analysiert wurden. Das Ergebnis ist besorgniserregend: Mehr als die Hälfte aller Proben weisen Schwermetalle wie Arsen, Blei, Kupfer und Quecksilber auf, in vielen Fällen liegen die Werte deutlich über den zulässigen Höchstwerten. Nachdem die Stadtverwaltung von Espinar diese Ergebnisse veröffentlicht hatte, wurde bekannt, dass bereits ein Jahr zuvor die peruanische Gesundheitsbehörde Blut- und Urinproben von Menschen entnommen hatte, die im Umfeld der großen Tagebauminen leben, um diese auf Schwermetalle zu untersuchen. Aus Angst vor Protesten und Unruhen hielt man die Ergebnisse aber unter Verschluss.

Als diese Geheimhaltung öffentlich wurde, reagierten die Menschen mit Empörung und gingen auf die Barrikaden. Sie protestierten für den Schutz ihrer Gesundheit, für ihr Recht auf Wasser und eine saubere Umwelt.

Die Proteste wurden von der Regierung gewaltsam niedergeschlagen. Zwei Menschen kamen durch Polizeigewalt ums Leben. Die Regierung verhängte den Ausnahmezustand. Die Mitarbeiter der Vicaría de Sicuani wurden Opfer einer Intrige – sie wurden festgenommen und mit dem Vorwurf konfrontiert, man habe in ihrem Wagen Waffen gefunden. Die Mitarbeiter bestreiten vehement, jemals Waffen besessen oder transportiert zu haben. Von Klägern werden sie zu Angeklagten. Auch die deutsche Wissenschaftlerin wurde Zielscheibe einer regelrechten Schmutzkampagne: Im Fernsehsender der peruanischen Bergbaulobby wurden Bilder der Wissenschaftlerin aus ihrem Facebook-Account gezeigt. Man versucht ihre Ergebnisse der Boden- und Wasserproben in der Öffentlichkeit in Misskredit zu bringen und ihre Kompetenz in Frage zu stellen.

### | Runde Tische

Die Menschen in Espinar ließen sich durch diese Manöver jedoch nicht von den eigentlich wichtigen Fragen ablenken und forderten umfassende Untersuchungen, um die Ursache für die Schwermetallbelastung von Boden und Wasser aufzuklären. Ihr Druck zeigte Wirkung, denn vor fünf Monaten hat die Regierung einen runden Tisch eingerichtet, der – neben anderen Themen – Vorschläge erarbeiten soll, wie das Umweltthema im Bergbausektor in Zukunft unter Beteiligung aller Akteure (Staat, Bevölkerung, Zivilgesell-



Foto: Vicaría de Sicuani, Espinar, Peru

Selbst der Bürgermeister von Espinar erlitt Verletzungen, als Proteste der Bevölkerung niedergeschlagen wurden.

Wer beim Rohstoffabbau auf der Strecke bleibt

# „Die Mine bringt neue Konflikte“

## Interview mit Pfarrer Gillarme Joy B. Pelino



Foto: Vicaría de Sicutani, Espinar, Peru

Eine Siedlung von Grubenarbeitern am Eingang zu der Kupfermine Tintaya. Seit 2006 ist die Mine in den Händen des Schweizer Konzerns Xstrata.

schaft und Unternehmen) angegangen werden soll. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

Deutlich wird an diesem Beispiel, dass die Bevölkerung in Peru, einem Land, in dem mehr als 13 Prozent der gesamten Fläche des Landes für den Bergbau konzessioniert sind und in dem es Dutzende solcher Konflikte gibt, mehr informierte Mitsprache und aktive Beteiligung bei Entscheidungen einfordert. Die peruanische Regierung täte deshalb gut daran, runde Tische nicht nur dort einzuberufen, wo Konflikte völlig aus dem Ruder laufen. Vielmehr sollten sie als Instrument der Bürgerbeteiligung und Konfliktprävention bei allen großen Investitionsprojekten zur Regel gemacht werden, da dort immer verschiedene Interessen aufeinandertreffen und ein Ausgleich zwischen den – zwar legitimen, aber häufig sehr konträren – Anliegen der verschiedenen Akteure gefunden werden muss. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass viele Bergbauunternehmen, so auch Xstrata Tintaya in Espinar, in Zukunft ihre Operationen ausweiten werden. | |



**Susanne Friess**  
ist Beraterin auf Zeit (BAZ) für Bergbau und Entwicklung bei Misereor.

Im Distrikt Tampakan auf der philippinischen Insel Mindanao plant die Firma Sagitarius Mines Inc. (SMI), eine Tochtergesellschaft des Schweizer Konzerns Xstrata, eine riesige Kupfer-Gold-Mine. Damit sollen die größten bisher unerschlossenen Kupfervorkommen Südostasiens abgebaut werden. Doch das Megaprojekt bedroht die Lebensgrundlage der indigenen Gemeinschaften. Seit einigen Monaten nehmen die Spannungen zwischen Befürwortern und Gegnern des Bergbauprojektes zu, bis hin zu tödlichen Übergriffen. Michael Mondry von Misereor hat mit dem Leiter des „Social Action Center“, Pater Gillarme Joy Pelino, über das Projekt gesprochen.

In welcher Weise sind die in der Region lebenden Gemeinschaften vom Tampakan-Projekt betroffen?

Das von der Tampakan-Mine betroffene Flussgebiet ist seit Menschengedenken das angestammte Land der B'laan. Die nachhaltige Lebensweise der indigenen Gemeinschaften, die von der Landwirtschaft und den Ressourcen des Waldes leben, ist durch das Projekt gefährdet. Ihre Kultur und Identität werden unwiederbringlich verloren gehen. Eines der größten Probleme besteht darin, dass Tausende Bewohner umgesiedelt werden sollen. Die Mine wird die in der Region bestehenden Konflikte verstärken und neue Konflikte auslösen.

Die Drohungen gegen die Bergbaueegner und Menschenrechtsaktivisten nehmen zu. Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe dafür?

Es wäre eigentlich die Aufgabe des Staates, seine Bürger und lokalen Gemeinschaften zu schützen. Tatsache ist aber, dass die staatlichen Strukturen zu schwach sind, um das geltende Recht durchzusetzen. Wenn man keine Strafverfolgung zu



Foto: Fr. Gillarme Joy B. Pelino

Pfarrer Gillarme Joy B. Pelino ist als Leiter des Social Action Center der Diözese Marbel unter anderem in der Gemeinde Tampakan auf den Philippinen tätig, wo das umstrittene Bergbauvorhaben geplant ist.

befürchten hat, dann ermutigt das, illegale Mittel einzusetzen, um politische oder wirtschaftliche Interessen durchzusetzen, bis hin zur Ermordung von Menschenrechtsaktivisten.

Sehen Sie Möglichkeiten für eine Lösung des Konflikts?

*Eine Lösung ist nur möglich, wenn die Rechte der indigenen Völker anerkannt werden.*

Eine Lösung ist nur dann möglich, wenn die Rechte der indigenen Völker auch wirklich anerkannt werden. Wenn nicht nur ein Ja, sondern wenn auch ihr Nein bedingungslos respektiert wird, ohne dass Bestechung, Korruption und Ähnliches ins Spiel kommen.

Zahlreiche Verhandlungen aber wurden im Schnellverfahren durchgeführt und entschieden.

Die Betroffenen haben die Vorgänge und verschiedene Vereinbarungen, die sie eingegangen sind, gar nicht verstanden. Daher kommt es vor allem darauf an, dass sie über die Auswirkungen des Projekts, nicht nur über seinen möglichen wirtschaftlichen Nutzen, mit aller Transparenz und Offenheit aufgeklärt werden.

## Die tödliche Gewalt nimmt kein Ende

Die Militarisierung der Region Tampak hat in den letzten Jahren zu einer tödlichen Spirale der Gewalt geführt. In jüngster Zeit waren unter anderem die schwangere Ehefrau und zwei Kinder des indigenen Bergbauegners Daguil Campion Opfer des Gewaltkonflikts. Ein Bruder Daguil Campions wurde Opfer eines Schusswechsels zwischen Soldaten und bewaffneten Bergbauegnern. Bei einer Anhörung vor dem philippinischen Kongress Ende Februar bestätigten Zeugen, dass die Bergbau-firma SMI schon seit 2006 militärische und paramilitärische Einheiten in der Region finanziert. Aus Angst verlassen viele Menschen ihre Dörfer. Nachdem der Oberste Gerichtshof Mitte Februar, entgegen einer Entscheidung der Provinzregierung, dem Tampak-Projekt eine Unverträglichkeitsbescheinigung ausgestellt hat, ist mit weiteren Protesten und einer weiteren Eskalation der Gewalt zu rechnen.

Was könnte und sollte die philippinische Regierung Ihrer Meinung nach tun, um die vom Tampak-Projekt betroffenen Menschen vor Menschenrechtsverletzungen zu schützen?

Für das Tampak-Projekt fordern wir ein Moratorium, bis die Voraussetzungen geschaffen sind, dass die Menschenrechtsverletzungen und die Morde an Stammesführern, der Wille der Bevölkerung ernst genommen werden und auch negative Auswirkungen des Projekts bei der Beurteilung berücksichtigt werden. Hierzu zählen insbesondere die Gefährdung der Ernährungssicherheit, die langfristigen Umweltschäden und die Bedrohung der gesamten Existenz der indigenen Gemeinschaften. Der wirtschaftliche Nutzen und die Umweltschäden sowie die soziokulturellen Folgen müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.

Können Sie den Fall der kürzlich getöteten Familie von Daguel Capion schildern?

Am 18. Oktober 2012 in den frühen Morgenstunden wurden in Faya Halub bei einem Überfall die Familienangehörigen von Daguel Capion getötet. Die Opfer waren dessen schwangere Frau Juvy und die 13 und 8 Jahre alten Kinder Jordan und John. Die fünf Jahre

alte Tochter Vicky und ihre elfjährige Freundin Ressa Fiang überlebten das Massaker. Juvy, Jordan und John wurden erschossen. Daguel Capion ist Bergbauegner und Führer der indigenen Volksgruppe B'laan. Die Täter waren Soldaten des 27. Infanteriebatallions der philippinischen Armee.

Was tut die Katholische Kirche zur Unterstützung der Menschen, die vom Minenprojekt betroffen sind?

Die Kirche informiert die Menschen über die Risiken und möglichen Folgen des Bergbaus. Sie schafft Räume für eine echte Partnerschaft, in der die indigenen Gemeinschaften ihre Entwicklung selbst gestalten können. Sie vermittelt zwischen den betroffenen Gemeinschaften und den Behörden, denen sie die Missstände und Sorgen vorträgt. Und sie sucht nach Möglichkeiten, um die wirtschaftliche Lage der Betroffenen zu verbessern. So ermutigt das Social Action

Center (SAC) Marbel sie zum Beispiel, landwirtschaftliche Erzeugnisse, die nicht zur Deckung des Eigenbedarfs verwendet werden, zu vermarkten.

Wie stellen Sie sich die Zukunft der indigenen ethnischen Gruppen in Tampak vor? Welche Vision haben Sie?

Das Recht auf Selbstbestimmung der indigenen Gemeinschaften wird umgesetzt, sie werden als gleichberechtigte Partner betrachtet. Sie behalten ihr Land, bewirtschaften und pflegen es zum Wohle der heutigen, aber auch künftiger Generationen. Bei jeder Art von Entwicklung müssen die grundlegenden Menschenrechte einschließlich der kulturellen Rechte geschützt sowie die soziale Gerechtigkeit gefördert werden. Der Staat überarbeitet das Landrecht und richtet seine Politik an den Interessen der philippinischen Bevölkerung aus. | |

Die Fragen stellte Michael Mondry.



Foto: Elmar Noe / Misereor

Das Leben und die Würde schützen: Proteste gegen ein Bergbauvorhaben auf Mindanao.

# Staat oder privat?

Die Verantwortung für den Schutz der Menschenrechte im Rohstoffsektor liegt nicht nur bei den Nationalstaaten

| Armin Paasch

Was tun, wenn Nationalstaaten nicht willens oder in der Lage sind, die Menschenrechte zu schützen? Welche Verantwortung haben die Bergbau- und Förderunternehmen? Wie weit reicht die Verantwortung der Hersteller von Autos, Handys und Computern, in denen Rohstoffe verarbeitet werden? Und welche extraterritorialen Menschenrechtsverpflichtungen tragen jene Staaten, in denen die transnationalen Bergbau-, Automobil- oder Elektronikkonzerne ihren Hauptsitz haben?

Sei es in Peru, Kolumbien, Indien, den Philippinen, Sambia oder in der Demokratischen Republik Kongo: Schwere Menschenrechtsverletzungen sind beim Abbau von Eisenerz, Bauxit, Kupfer und anderen Rohstoffen an der Tagesordnung. Fast alle Staaten, wo dies geschieht, haben die grundlegenden UN-Menschenrechtsabkommen ratifiziert. Damit haben sie sich völkerrechtlich verpflichtet, diese Rechte selber zu achten, vor Verstößen durch private Akteure zu schützen und progressiv für alle zu gewährleisten. Sie müssen sie dementsprechend in ihrer Minen-, Land-, Umwelt- und Arbeitsgesetzgebung verankern. Bergbaulizenzen dürfen sie nicht ohne eine freie, vorherige und informierte Zustimmung indigener Gemeinschaften erteilen. Lokale Aktivisten und Gewerkschafter müssen sie vor Übergriffen durch private Sicherheitskräfte und Polizei schützen. Und wo es dennoch zu Menschenrechtsverstößen kommt, müssen diese durch eine unabhängige Justiz untersucht, geahndet und wieder gutgemacht werden.

Diese Rechte von nationalen Regierungen einzufordern, ist ein Schwerpunkt in der Arbeit von Misereor und vielen Partnerorganisationen. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass



Foto: Axel Müller

Regierungen oftmals nicht willens oder in der Lage sind, ihrer Pflicht nachzukommen. Autokratische Herrschaftsformen, Vetternwirtschaft und Korruption spielen dabei oft eine wichtige Rolle. Dennoch greift das Erklärungsmuster von „hausgemachten“ Problemen in seiner Reflexartigkeit häufig zu kurz.

## | Korruption – leicht gemacht

Ein Beispiel dafür ist Korruption, an der immer mindestens zwei Akteure beteiligt sind: der Empfänger von Schmiergeld und dessen Zahler. Dass beide sich auf Kosten der Bevölkerung bereichern können, liegt zunächst an mangelnder demokratischer Kontrolle und Unabhängigkeit staatlicher Institutionen. Vereinfacht werden solche Praktiken aber auch durch mangelnde Transparenzvorschriften in den Heimatländern transnationaler Bergbaukonzerne. Gegenüber projekt- und länderbezogenen Offenlegungspflichten für Zahlungen von Bergbaukonzernen an staatliche Stellen, wie sie in der EU derzeit diskutiert werden, ist die deutsche Bundesregierung bisher eher als Bremser aufgefallen.

**Zugang verboten!** In der Hafenstadt Pointe Noire konzentriert sich die Erdölindustrie der Republik Kongo. Die lokale Bevölkerung ist von den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsprozessen ausgeschlossen.

Dass Regierungen des Südens transnationalen Konzernen ihre Rohstoffe oft auf dem Silbertablett servieren, hat auch mit ungleichen Machtverhältnissen in einer globalisierten Wirtschaft zu tun. Der Jahresumsatz eines Bergbaukonzerns wie BHP Billiton (72 Milliarden US-Dollar in 2012) übersteigt den Staatshaushalt eines Landes wie von Sambia (3,6 Milliarden in 2011) um ein Zwanzigfaches. In ihrem Eifer, ausländische Direktinvestitionen ins Land zu holen, begeben sich viele Regierungen in einen Wettlauf um ein möglichst günstiges Investitionsklima, was häufig niedrige Abgaben, Steuern, Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards einschließt.

### Weiterführende Literatur

De Schutter, Olivier et al: **Human Rights Due Diligence: The Role of States, ECCJ und ICAR et al**, 2012.

John Ruggie: **Protect, Respect and Remedy: a Framework for Business and Human Rights**, 2008, Absatz 3: <http://www.reports-and-materials.org/Ruggie-report-7-Apr-2008.pdf>

**UN Guiding Principles on Business and Human Rights**, 2011: [http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR\\_EN.pdf](http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf)

**Maastricht Principles on extraterritorial Obligations of States in the area of economic, social and cultural rights**: [http://www.etoconsortium.org/nc/en/library/maastricht-principles/?tx\\_drblob\\_pi1%5BdownloadUid%5D=23](http://www.etoconsortium.org/nc/en/library/maastricht-principles/?tx_drblob_pi1%5BdownloadUid%5D=23)

### Investorenrechte und Menschenrechte aus dem Lot

International abgesichert wird eine solche Abwärtsspirale durch bilaterale Handels- und Investitionsschutzabkommen, wie sie die EU mit vielen Ländern bereits abgeschlossen hat oder anstrebt. Eine Begrenzung von Exportsteuern ist in solchen Abkommen ebenso verankert wie weit ausgelegte Schutzbestimmungen für ausländische Investoren. Neue nationale Gesetze zum Schutz von Wäldern, Grundwasser oder Landrechten geraten nach Abschluss solcher Abkommen zu einem riskanten Unterfangen, wenn dadurch die erwarteten Gewinne internationaler Konzerne geschmälert werden könnten. Diese können die betreffenden Staaten in solchen Fällen, unter Umgehung nationaler Gerichte, bei internationalen Investitionsschiedsgerichten wegen „indirekter Enteignung“ oder „unfairer Behandlung“ auf Schadensersatz verklagen, selbst wenn es zu einer physischen Enteignung nie gekommen ist.

Den überzogenen Investorenrechten stehen in solchen Abkommen weder Investorenpflichten noch Menschenrechte gegenüber. In der Regel können daher weder Unternehmen noch Staaten bislang vor internationalen Gerichten zur Verantwortung gezogen werden, wenn es beim Rohstoffabbau zu Menschenrechtsverletzungen gegenüber der lokalen Bevölkerung kommt. Nichts zu befürchten haben auch Konzerne in der EU, wenn deren Tochter- und Zulieferbetriebe an Menschenrechtsverletzungen beteiligt sind. Auf derlei „Regulierungslücken“, die im

Zuge wirtschaftlicher Globalisierung entstanden seien, hat 2008 auch der damalige UN-Sonderbeauftragte für Wirtschaft und Menschenrechte, Prof. John Ruggie, hingewiesen: „Diese Regulierungslücken bieten ein Umfeld, in dem fehlerhaftes Verhalten durch Unternehmen aller Art erlaubt ist und angemessene Sanktionen und Entschädigung ausbleiben.“

Diese Regulierungslücken zu schließen, ist daher ein zentrales Anliegen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die der UN-Menschenrechtsrat 2011 verabschiedet hat. Gemäß ihrer Schutzpflicht, so bekräftigen die Leitprinzipien, müssen Staaten Menschenrechtsverstößen „durch effektive Politik, Gesetzgebung, Regulierungen und Rechtsprechung vorbeugen, sie untersuchen, ahnden und wiedergutmachen“. Dazu gehört auch die Verpflichtung, den Opfern Zugang zu effektiven Rechtsmitteln zu ermöglichen.

Den Unternehmen selbst kommt laut den UN-Leitprinzipien zwar keine direkte völkerrechtliche Verpflichtung, sehr wohl aber eine Verantwortung zu, die Menschenrechte zu achten. Diese erstreckt sich nicht allein auf eigene Aktivitäten, sondern auch auf jene Operationen, Güter und Dienstleistungen entlang der Wertschöpfungskette. Mit anderen Worten: Auch Hersteller von Autos, Handys oder Computern tragen eine Mitverantwortung dafür, dass Menschenrechte beim Abbau der verwendeten Rohstoffe geachtet werden.

### Unternehmen zur Verantwortung ziehen

Zentral ist für Ruggie der Begriff der „gebührenden Sorgfalt“. Unternehmen müssen demnach menschenrechtliche Risiken frühzeitig identifizieren, in Risikobereichen umfassende menschenrechtliche Folgenabschätzungen vornehmen, auf dieser Grundlage die notwendigen Maßnahmen ergreifen und darüber Rechenschaft ablegen. Das Problem: Zu vage und unterverbindlich fallen die Leitprinzipien an vielen Stellen aus, um dem for-

mulierten Anspruch der Schließung von Regulierungslücken gerecht zu werden.

Dies wird auch in einer viel beachteten Studie des European Coalition for Corporate Justice (ECCJ) und der International Corporate Accountability Roundtable beanstandet. Die spezifischen Optionen, mit denen Staaten die Umsetzung gebührender Sorgfalt durch Unternehmen sicherstellen könnten, würden in den UN-Leitprinzipien nicht spezifiziert, so die Kritik. Als Ausweg schlägt die Studie vor, den Unternehmen eine gebührende menschenrechtliche Sorgfalt auch gesetzlich vorzuschreiben. Dass dies möglich wäre, zeigt sie an zahlreichen bereits bestehenden Gesetzen in den Bereichen Korruptionsbekämpfung, Arbeitssicherheit und Umweltschutz auf. Erst solche gesetzliche Sorgfaltspflichten würden es den Opfern letztendlich ermöglichen, ihre Menschenrechte auch einzuklagen.

### Menschenrechte auch im Ausland schützen

Menschenrechte auch gegenüber Verletzungen von Tochterunternehmen und Zulieferbetrieben im Ausland zu schützen, ist nach Meinung vieler Experten der Vereinten Nationen, der Wissenschaft und Zivilgesellschaft eine „extraterritoriale Staatenpflicht“. Zu diesen Pflichten gehört es auch, ein günstiges internationales Umfeld für die Umsetzung sozialer Menschenrechte zu schaffen. Außenwirtschaftsförderung, Handels- und Investitionsschutzabkommen oder auch bilaterale Rohstoffpartnerschaften dürfen demnach die Spielräume zum Menschenrechtsschutz niemals einschränken, sondern müssen sie im Gegenteil erweitern. Die deutsche Rohstoffpolitik, die einseitig den Zugang deutscher Unternehmen zu billigen Rohstoffen abzusichern trachtet, ist mit diesen menschenrechtlichen Verpflichtungen nicht vereinbar und gehört dringend auf den Prüfstand. ||



**Armin Paasch**  
ist Referent für Wirtschaft und Menschenrechte bei Misereor.

# Materialbeschaffung für die imperiale Lebensweise

Die Rohstoffstrategie Deutschlands zwischen Industrieinteressen und Alternativen



Foto: Stephan Suhner, Arbeitsgruppe Schweiz-Kolumbien

| Peter Fuchs

Was aus unserem Wirtschaftssystem als Abfall herauskommt, ist als Rohstoff hineingegangen. Diese „Durchflusswirtschaft“ ist nur möglich mit Rohstoffen aus aller Welt. Daher drängt die deutsche Industrie auf Freihandel mit Rohstoffen, auf Außenwirtschaftsförderung und Rohstoffdiplomatie – und wo das nicht reicht, auch auf „Sicherheitspolitik“, sprich den Einsatz von Militär. NGOs stellen dem Ansätze einer alternativen Rohstoffpolitik für Menschenrechte, Entwicklung und ein gutes Leben ohne Zerstörung des Planeten entgegen.

Foto oben: Kupfermine in Peru. Die Bundesregierung plant eine Rohstoffpartnerschaft mit dem Andenstaat – obgleich die dortige Bevölkerung sich seit langem gegen Bergbauprojekte wehrt, mit Slogans wie: „Das Leben ist mehr wert als alles übrige!“ (Foto rechts).

Die hierzulande laufenden Debatten um Rohstoffe lassen sich idealtypisch in drei verschiedene Diskurse gruppieren: Vorherrschend ist erstens ein von ökonomischen Interessen geprägter Versorgungssicherheits-Diskurs. Dieser zielt auf eine Ausweitung des Rohstoffangebots und die kostengünstige Versorgung der Industrie mit den Stoffen, aus denen unsere Träume von Autos, Smartphones und Windrädern sind. Ein zweiter rohstoffpolitischer Effizienz-Diskurs sieht durchaus ein Problem im inländischen Ressourcenverbrauch, will die Abhängigkeiten von Importen verringern und schädliche ökologische



Foto: Mirjam Leuze, Kigali Films

(manchmal auch: soziale) Auswirkungen der Rohstoffgewinnung vermindern. Viele Informationen sowie die privaten wie staatlichen Akteure dieser Debatte lassen sich über die Website [www.ressourcenpolitik.de](http://www.ressourcenpolitik.de) finden. Ein dritter entwicklungspolitischer Diskurs thematisiert die Folgen von Rohstoffexporten in Entwicklungsländern, die Verantwortung von Nord-Regierungen und Unternehmen beim weltweiten Rohstoffeinkauf. Die radikaleren Stimmen dieser Debatte stellen ganz grundsätzlich das Rohstoffmodell des „Extraktivismus“ in Frage.

### Weiterführende Literatur

Werland, Stefan (2012): **Debattenanalyse Rohstoffknappheit**, Berlin. (download via <http://www.ressourcenpolitik.de>)

**NGO-Erklärung zu einer zukunftsfähigen Rohstoffstrategie vom 25.10.2010** (Fassung vom März 2011): <http://power-shift.de/?p=271>

Brand, Ulrich / Wissen, Markus (2011): **Sozial-ökologische Krise und imperiale Lebensweise. Zu Krise und Kontinuität kapitalistischer Naturverhältnisse**. In: Demirović, A. et.al. (Hrsg.), *Vielfach-Krise im finanzdominierten Kapitalismus*, Hamburg, S. 78-93

### | Deutschlands Rohstoffversorgungs- politik Anfang 2013

Der Versorgungssicherheits-Diskurs wird spätestens seit 2004 geprägt vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), seinen Mitgliedsunternehmen sowie wirtschaftsnahen Akteuren in Politik, Behörden und Wissenschaft. Konkrete Aktivitäten sahen beispielhaft im ersten Vierteljahr 2013 so aus: Zum 1. Januar 2013 startete das beim Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) angesiedelte Explorationsförderprogramm. Das ist ein Programm mit bedingt rückzahlbaren Darlehen für Unternehmen, die im Bereich der Exploration der von der EU identifizierten „kritischen Rohstoffe“ (wie Kobalt und Seltene Erden) tätig werden wollen.

Ebenfalls noch im Januar 2013 unterzeichneten Vertreter des BMWi und Kanzlerin Merkel in Santiago de Chile mit der dortigen Regierung eine Absichtserklärung zur Zusammenarbeit im Bereich Bergbau und mineralische Rohstoffe. Wirksame Maßnahmen für Umwelt- oder Sozialstandards wurden nicht verabredet, wohl aber der Investitionsschutzvertrag zwischen den beiden Ländern noch einmal bekräftigt. Dieser gibt internationalen Investoren im Rohstoffgeschäft keinerlei Pflichten, aber vertraglich zugesicherte Rechte und sogar eigene internationale Klagemöglichkeiten gegen staatliche Politiken, falls diese in private Eigentums- oder Profitinteressen eingreifen. Im Februar 2013 veranstaltete der BDI im Vorfeld der Münchner Sicherheitskonferenz eine Fachveranstaltung zu den sicherheitspolitischen Aspekten der Rohstoffversorgung. Im Handelsblatt (18.2.2013) sagte dazu der Geschäftsführer der Rohstoffallianz Dierk Paskert: „Wir brauchen eine strategisch ausgerichtete Außenwirtschafts- und Sicherheitspolitik. Das Ziel freier und transparenter Rohstoffmärkte muss uns zwar lenken, es wäre aber naiv, dies in naher

Zukunft als gegeben anzunehmen. (...) Deshalb werden wir gemeinsam mit unseren Partnern in der EU und Nato noch mehr Verantwortung in Außenwirtschafts- und Sicherheitsfragen übernehmen müssen, um langfristig dieses Ziel zu erreichen.“ Die Rohstoffallianz GmbH ist ein gemeinsam von deutschen Konzernen wie Siemens, BASF, Bayer, Bosch, Thyssen-Krupp, VW und BMW getragenes, 2012 gegründetes Unternehmen, das zukünftig die Rohstoffversorgung deutscher Firmen durch eigenes Agieren im globalen Rohstoffgeschäft unterstützen soll. Auf politischer Seite lud schließlich die CDU/CSU als rohstoffpolitisch aktivste Fraktion im Bundestag noch im März 2013 zum schon vierten großen Rohstoffkongress in dieser Legislaturperiode nach Berlin ein.

### | Die Industrie rief – die Politik folgte

Diese Aktivitäten knüpfen an ein nunmehr seit 8 Jahren aufgebautes intensives Zusammenwirken von deutscher Wirtschaft und Politik beim Rohstoffthema an. Nach dem ersten großen Rohstoffkongress des BDI im Jahr 2005 wurde die Industrie intensiv in die Formulierung der Rohstoffpolitik der Bundesregierung einbezogen. Kanzlerin Merkel hatte dies öffentlich versprochen. 2007 erschien das Papier „Elemente einer deutschen Rohstoffstrategie“ und für dessen praktische Umsetzung wurde der Interministerielle Ausschuss (IMA) Rohstoffe unter Federführung des BMWi eingesetzt. Wie selbstverständlich wurde der BDI direkt in die Arbeit dieses Gremiums eingebunden. Im Oktober 2010 wurde dann auf dem 3. BDI-Rohstoffkongress die weiter ausformulierte „Rohstoffstrategie der Bundesregierung“ vorgestellt. Sie setzt vor allem auf:

- den entschlossenen Einsatz für Freihandel mit Rohstoffen, unter anderem durch EU-Freihandelsverträge und WTO-Klagen gegen Rohstoff-Exportsteuern in Entwicklungsländern;
- Deutschlands bilaterale Rohstoffpartnerschaften mit Lieferländern wie der Mongolei und Kasachstan (in Vorbereitung; Peru sowie eventuell weitere Länder);
- Programme im Bereich der Rohstoffforschung, Rohstoff- und Materialeffizienz;

- institutionelle Maßnahmen wie die Einrichtung der Deutschen Rohstoffagentur (DERA) und des Helmholtz-Instituts Freiberg für Ressourcentechnologie;
- die laufende enge Abstimmung mit der Industrie im Interministeriellen Ausschuss (IMA) sowie die Außenwirtschaftsförderung von Industrieprojekten im Rohstoffsektor
- und die Verzahnung dieser Maßnahmen mit der ähnlich ausgerichteten EU-Rohstoffpolitik.

### | Elemente alternativer Rohstoffpolitik

Auf eine nennenswerte Beteiligung von NGOs und kritischer Öffentlichkeit in diesem Prozess wurde und wird seitens der Regierung und der Wirtschaft bewusst verzichtet. Detaillierte zivilgesellschaftliche „Anforderungen an eine zukunftsfähige Rohstoffstrategie“ wurden aber 2010 vorgestellt. Kernelemente zivilgesellschaftlicher Vorschläge sind

- die absolute Reduktion des Rohstoffverbrauchs „zu Hause“;
- die verbindliche Regulierung von Unternehmen im Rohstoffgeschäft (Transparenz, sozial-ökologische Standards, Steuern, Partizipations- und Klagemöglichkeiten für Betroffene);
- ein fairer Deal gegenüber den Lieferländern inklusive des Schutzes der Menschenrechte der lokalen Bevölkerungen.

Die Rohstoffpolitik Deutschlands bleibt umkämpft. Bislang dominieren harte Wirtschaftsinteressen, die auf sichere und billige Rohstoffimporte drängen. Damit soll unser Produktions- und Konsummodell weiter ungebremst befeuert werden. Kritische Wissenschaftler nennen dies zu Recht eine „imperiale Lebensweise“. Vorschläge einer alternativen Rohstoffpolitik liegen vor, müssen aber von der Zivilgesellschaft in Deutschland noch viel entschlossener und koordinierter vorgebracht werden. Einen Beitrag dazu soll die erste „Alternative Rohstoffwoche“ vom 12.-19. Oktober 2013 leisten. ||



**Peter Fuchs** hat Sozialökonomie studiert und arbeitet bei PowerShift e.V. in Berlin. Kontakt: [Peter.Fuchs@power-shift.de](mailto:Peter.Fuchs@power-shift.de)

# Transparenzpflicht

Transparenz in den Zahlungsströmen – ein erster Schritt hin zum verantwortlichen Umgang mit Rohstoffen

Foto: Thomas Lohnes / Brot für die Welt



| Sven Hilbig und Sarah Lincoln

**Wir erleben zurzeit einen historisch einmaligen Rohstoffboom. Viele der neu erschlossenen Abbau- und Förderungsstätten befinden sich in den Ländern des globalen Südens. Doch nur ein verschwindend geringer Anteil der Gewinne aus der Rohstoffextraktion kommt den Menschen vor Ort zugute. Ein Grund hierfür sind Steuervermeidung, Korruption und Intransparenz im Rohstoffsektor.**

Ein Blick auf das Volumen der aus Rohstoffen erwirtschafteten Umsätze und Gewinne macht deutlich, um wie viel Geld es dabei geht: Die afrikanischen Exporte an Öl, Gas und Mineralien beliefen sich 2010 auf 252 Milliarden Euro. Sie waren damit etwa sieben Mal so hoch wie Gelder der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit (36 Milliarden Euro) in Afrika im selben Jahr.

Solange die Zahlungen der Rohstoffunternehmen an die Regierungen der rohstoffreichen Länder nicht offengelegt werden, können die Menschen ihre Regierungen nicht für die Verwendung dieser Gewinne verantwortlich machen. Die Offenlegung dieser Zahlungsströme ist somit ein wichtiger Beitrag zur Korruptionsbekämpfung und eine Voraussetzung dafür, den Menschen in den Abbauländern durch eine faire Unternehmensbesteuerung die Teilhabe an den Erlösen zu ermöglichen. Mit anderen Worten: Transparenz ist eine der wichtigsten Säulen für mehr Rohstoffgerechtigkeit.

Um mehr Transparenz bei den Zahlungsströmen im Rohstoffsektor durchsetzen zu können, starteten zivilgesellschaftliche Organisationen 2002 die Kampagne Publish What You Pay (PWYP). Die Kampagne zielt darauf ab, Regierungen und Unternehmen zur Offenlegung ihrer Zahlungen im Rohstoffsektor zu verpflichten. Darüber hinaus

Diese 135 Kilometer lange Pipeline in Papua-Neuguinea wurde gebaut, um Kobalt und Nickel aus einem Bergwerk zum Hafen von Madang zu pumpen – für den chinesischen Minenbetreiber ein Geschäft mit Aussicht auf hohe Gewinne.

verlangt PWYP heute die Offenlegung der Verträge zwischen Unternehmen und Regierungen.

Im selben Jahr gründete sich – angestoßen von der britischen Regierung – die Extractive Industries Transparency Initiative (EITI). Auch ihr geht es darum, die Transparenz von Zahlungsströmen im Rohstoffsektor zu erhöhen. EITI erhielt sehr viel Zulauf. 37 Staaten, die Weltbank, der Internationale Währungsfonds, über 60 Unternehmen und Investitionsfonds sowie verschiedene zivilgesellschaftliche Organisationen haben sich der freiwilligen Initiative inzwischen angeschlossen. Nichtsdestotrotz ist der Wirkungskreis von EITI begrenzt, da der Großteil der Staatengemeinschaft sie (noch) nicht unterstützt und es sich um ein freiwilliges Instrument handelt.

| Der Dodd-Frank Act

Verbindliche Offenlegungspflichten wurden erstmals 2010 in den USA mit dem sogenannten Dodd-Frank Act geschaffen. Dieses bahnbrechende Gesetz verpflichtet alle an der US-Börse notierten Erdöl-, Gas- und Mininggesellschaften, sämtliche Zahlungen, die sie an Regierungen in den Produktionsländern getätigt haben, gegenüber der US-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission, SEC) offenzulegen. Darüber hinaus fordert das Gesetz von den Unternehmen auch die Auflistung der Zahlungen für jedes einzelne Projekt. Da die Vorgaben nicht nur für US-amerikanische, sondern auch für ausländische Firmen an der US-Börse gelten, fallen auch einige der größten europäischen Energie- (BP, Royal Dutch Shell) und Bergbauunternehmen (Rio Tinto, BHP Billiton) unter die Offenlegungspflicht der US-Börsenaufsicht SEC. Auch Unternehmen aus Schwellenländern – allen voran chinesische Konzerne wie Petrochina, CNOOC oder Chinalco – sind von dieser Regelung betroffen.

Die Anlage der chinesischen Firma Ramu Nico (hier noch im Bau) an der Nordküste Papua-Neuguineas. 2013 sollen hier über 31.000 Tonnen Nickel und mehr als 3.000 Tonnen Kobalt produziert werden.



Zahlungen für das sie betreffende Projekt nachzuvollziehen. Es wäre nicht ersichtlich, ob die Unternehmen einen fairen Preis für die abgebauten Rohstoffe bezahlen und in angemessenem Umfang Steuern entrichten.

Weitergehende Forderungen der Zivilgesellschaft sind allerdings nicht einbezogen worden. Die Offenlegungspflicht umfasst nur große Unternehmen und Zahlungen von über 100.000 Euro.

### | Der europäische Richtlinienentwurf

Angestoßen durch die amerikanische Regelung, legte auch die EU-Kommission im vergangenen Jahr einen Richtlinienentwurf zu Transparenzanforderungen und Jahresabschlüssen vor. Der von der EU-Kommission vorgelegte Richtlinienentwurf orientiert sich am Dodd-Frank Act, geht aber in zwei Punkten über das US-amerikanische Gesetz hinaus: Erstens sollen nicht nur börsennotierte, sondern auch große nichtbörsennotierte Unternehmen zur Offenlegung ihrer Zahlungen verpflichtet werden. Zweitens erstreckt sich der Geltungsbereich auch auf den Forstsektor.

Der Vorschlag der Kommission stieß zunächst auf erheblichen Widerstand und die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen Europaparlament, EU-Ministerrat und EU-Kommission wurden von einigen Mitgliedsstaaten – darunter Deutschland – vehement blockiert. Es wurde eingewandt, die Offenle-

gung von Zahlungen sei mit hohen administrativen Folgekosten verbunden und könnte der Wettbewerbsfähigkeit der (europäischen) Unternehmen schaden.

Nach zähen Verhandlungen gelang der EU schließlich am 9. April 2013 eine informelle Einigung. Auch wenn genaue Informationen noch nicht verfügbar sind, scheinen wesentliche Aspekte des Kommissionsvorschlages übernommen worden zu sein. Zu begrüßen ist insbesondere die Einigung auf eine Offenlegungspflicht für jedes einzelne Projekt. Einige EU-Mitgliedsstaaten hatten während des Verhandlungsprozesses versucht, eine Regelung zu verabschieden, welche die Unternehmen lediglich dazu verpflichtet, die Gesamtsumme der Zahlungen an die entsprechenden Regierungs- und Verwaltungsebenen des Empfängerstaats offenzulegen. Eine solche Einschränkung würde es den Menschen in den Abbaugebieten unmöglich machen, die

## Kupfer und Zucker in Sambia

### Fehlende Finanztransparenz ermöglicht Steuervermeidungstricks internationaler Rohstoffkonzerne

Sambia zählte Anfang der 1970er Jahre zu den reichsten Ländern Afrikas. Doch das Bild hat sich gewandelt: Gegenwärtig lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung in extremer Armut. In ländlichen Regionen beträgt die Armutsrate fast 80 Prozent. Sambia gehört damit trotz jährlicher Wachstumsraten von fünf Prozent zu den ärmsten Ländern der Welt.

Im Auftrag der sambischen Steuerbehörde wurden 2008 massive Steuervermeidungspraktiken der Mopani Kupferminengesellschaft, einer Tochter des Schweizer Rohstoffkonzerns Glencore, aufgedeckt. Die jährlichen Steuerverluste werden auf etwa 124 Millionen US-Dollar beziffert, da Mopani jahrelang nur Verluste ausgewiesen hat. Mopani hat dazu eine Reihe von „Steuroptimierungsmethoden“ angewandt, darunter die Auswei-

sung überhöhter Produktionskosten, die Fälschung von Produktionszahlen, den Verkauf der Produktion an Glencore unterhalb von Marktpreisen sowie den Missbrauch von Absicherungsgeschäften.

Jüngsten Untersuchungen zufolge hat das zur Associated British Foods Gruppe gehörende Unternehmen Zambia Sugar seit 2007 im Lande zwar 123 Millionen US-Dollar an Gewinnen erzielt, jedoch praktisch keine Unternehmenssteuern bezahlt. Die großflächige Steuervermeidung wurde möglich durch ein Netz von Holding-Gesellschaften, durch das ein Großteil der Vorsteuergewinne in Steueroasen wie Irland, Jersey und Mauritius verlagert wurde. Die sambische Regierung hat durch diese Steuervermeidungstricks geschätzte 27 Millionen US-Dollar an Steuereinnahmen verloren. Dies entspricht in etwa den Haushaltsmitteln, die aufgebracht werden müssen, um 48.000 Kinder zur Schule zu schicken.

Mehr Transparenz in den Zahlungsflüssen der Rohstoffkonzerne sowie die Pflicht zur länder- und projektbezogenen Rechnungslegung hätten dazu beigetragen, die halblegalen Geschäftspraktiken schon früher an die Öffentlichkeit zu bringen. Zudem wären die sambischen Steuerbehörden damit in der Lage gewesen, wirksamer gegen den Missbrauch interner Verrechnungspreise durch internationale Rohstoffkonzerne vorgehen zu können und die Steuerbasis für dringend benötigte Sozialausgaben nachhaltig zu verbreitern. Klaus Schilder, Misereor

Erklärung von Bern (2011): OECD-Beschwerde gegen Glencores Steuerpraktiken. Im Internet unter [www.evb.ch/p25019263.html](http://www.evb.ch/p25019263.html)

Actionaid (2012) Sweet Nothings – The Human Cost of a British Sugar Giant avoiding Taxes in Southern Africa. Im Internet unter [www.actionaid.org.uk/doc\\_lib/sweet\\_nothings.pdf](http://www.actionaid.org.uk/doc_lib/sweet_nothings.pdf)



Foto: Thomas Lohnes / Brot für die Welt

**| Fazit**

Eine abschließende Bewertung der neuen EU-Regelung ist erst nach der endgültigen Verabschiedung der Richtlinie möglich. Nach den bisherigen Informationen scheint die Einigung jedoch nicht, wie von vielen zivilgesellschaftlichen Akteuren befürchtet, den ursprünglichen Vorschlag der EU-Kommission komplett verwässert zu haben. Vielmehr hat die EU mit der neuen Regelung auf verpflichtende Transparenz im Rohstoff- und

Forstwirtschaftssektor einen wichtigen Beitrag geleistet, um Korruption zu reduzieren und den Handlungsspielraum der Zivilgesellschaft zu erweitern. Die Einigung lässt zudem hoffen, dass es bald auch in anderen Wirtschaftssektoren entsprechende Transparenzregelungen geben wird, da die Kommission aufgefordert wird, die Möglichkeit der Ausweitung der Transparenzvorschriften auf andere Sektoren zu prüfen.

Die Forderung nach mehr Transparenz kann jedoch nicht bei der Offenlegung der Zahlungsströme von Unternehmen und Regierungen stehen bleiben. Korruption ereignet sich auch bei der Exploration der Lagerstätten, der Vergabe von Konzessionen und der Vereinbarung von Förderverträgen oder Produktionsteilungsabkommen. Deswegen muss die Transparenz der Zahlungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette erhöht werden. Zudem wäre ein konsequenter nächster Schritt der Regierungen, nach den

Regeln für Transparenz der Zahlungsströme nun auch Regeln für die Transparenz der Ressourcenflüsse zu schaffen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die hier verwendeten Rohstoffe nicht unter Verletzung ökologischer, sozialer oder menschenrechtlicher Mindeststandards abgebaut und verarbeitet wurden.



**Sven Hilbig**  
ist Referent Welthandel und Internationale Umweltpolitik bei Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst.



**Sarah Lincoln**  
ist Referentin für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte bei Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst.

Anzeige

# WELT-SICHTEN

MAGAZIN FÜR GLOBALE ENTWICKLUNG UND ÖKUMENISCHE ZUSAMMENARBEIT

**Das Magazin für alle, die mehr wissen wollen.**

- Weltwirtschaft und Entwicklungspolitik
- Klimawandel und Umweltschutz
- Friedensfragen und die Rolle der Religionen

WELT-SICHTEN analysiert, hinterfragt, erklärt und macht neugierig. Die Zeitschrift bringt Reportagen, Berichte und Interviews über die Länder des Südens und über globale Fragen – jeden Monat direkt ins Haus.

**Testen Sie uns!**

Kostenloses Probe-Abo unter [www.welt-sichten.org](http://www.welt-sichten.org) oder Telefon 069-58098-138



- sachlich
- kritisch
- gründlich

Dieses Dossier ist eine Beilage zur Ausgabe 5-2013 von welt-sichten.

Konzept und Redaktion:  
Armin Paasch und Axel Müller (Misereor),  
Anja Ruf (im Auftrag von welt-sichten)

Gestaltung: Silke Jarick, Angelika Fritsch

Verantwortlich i.S.d.P.:  
Bernd Bornhorst (Misereor) und Klaus Seitz  
(Brot für die Welt – Evangelischer Entwick-  
lungsdienst)

Namentlich gekennzeichnete Beiträge  
geben nicht unbedingt die Meinung des  
Herausgebers wieder.

Redaktion „welt-sichten“  
Postfach 50 05 50  
D-60394 Frankfurt/Main  
www.welt-sichten.org

Bestellung bei:  
presse@misereor.de

# Mut ist, für Gold nicht jeden Preis zu zahlen.

Wir unterstützen die Mutigen, die in Peru gegen krankmachende Bergbaumethoden kämpfen. Ihre Spende hilft! [www.misereor.de](http://www.misereor.de)

**MISEREOR**  
● MUT ZU TATEN

