



BROT FÜR ALLE FASTENOPFER

Die Batterie – Knackpunkt

der Elektromobilität

Für Mensch
und Umwelt



Soziale und ökologische Herstellungsbedingungen unter der Lupe

Die Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge ist komplex. Eine Studie von *Brot für alle*, *Fastenopfer* und des *VCS Verkehrs-Clubs der Schweiz* untersucht die Geschäftspolitik der wichtigsten Batteriehersteller. Sie ortet insbesondere beim Rohstoffabbau gravierende Mängel und Risiken.

Ohne massiven Ausbau der Elektromobilität sind die Abkehr von fossilen Energien und damit eine klimaverträglichere Verkehrsentwicklung kaum zu erreichen. Auch in der Schweiz werden immer mehr Elektrofahrzeuge verkauft. Deren Herzstück ist der Akku, der Energiespeicher für den Elektromotor. Die Herstellung dieser Batterien erfordert jedoch nicht nur viel Energie, sie verursacht auch eine Reihe ökologischer und sozialer Schäden. Besonders problematisch ist der wachsende Bedarf an Batterierohstoffen.

Um einen Einblick in den Umgang mit Umwelt- und Menschenrechtsfragen in dieser Branche zu erhalten, haben *Brot für alle*, *Fastenopfer* und der *VCS Verkehrs-Club der Schweiz* die diesbezügliche Geschäftspolitik der sechs wichtigsten internationalen Fahrzeug-Batteriehersteller sowie eines grossen Schweizer Technologiekonzerns unter die Lupe genommen. Basierend auf firmeneigenen Daten aus den Nachhaltigkeits- und CSR-Berichten der Unternehmen wurden folgende Fragen untersucht:

- Halten sich die Unternehmen an international vereinbarte Richtlinien?
- Sorgen sie dafür, dass auch ihre Zulieferer und Geschäftspartner entlang der gesamten Lieferkette die Umwelt schützen und die Menschenrechte respektieren?

Anhand von 39 Kriterien wurde die Unternehmenspolitik in Bezug auf den Umgang mit Menschenrechten, Rohstoffen und der Umwelt beleuchtet. Die untersuchten Firmen konnten zu den Resultaten der Auswertung Stellung nehmen. Vier von sieben Unternehmen haben diese Möglichkeit genutzt, ihre ergänzenden Informationen wurden in der Schlussbewertung berücksichtigt.

	Menschenrechte	Rohstoffe	Umwelt	Rangliste
Samsung SDI				1
ABB				2
LG Chem				2
SK Innovation				2
BYD				3
Panasonic				3
CATL				4

auf gutem Weg

mangelhaft

genügend

ungenügend/
keine Information

WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Weltmarktführer als Schlusslicht

Die drei südkoreanischen Hersteller Samsung SDI, LG Chem und SK Innovation sowie die Schweizer Firma ABB liegen in der Gesamtbewertung vor dem japanischen Produzenten Panasonic und den beiden chinesischen Herstellern BYD und CATL. Besorgniserregend sind insbesondere die Ergebnisse zu CATL, dem Weltmarktführer für Autobatterien, der aktuell auch auf dem westlichen Markt stark expandiert.

Strategien gut – Umsetzung mangelhaft

Die Mehrheit der untersuchten Firmen verfügt über Strategien und Politiken zum gewünschten Verhalten ihrer Lieferanten. Über die Umsetzung dieser Vorgaben sind in den firmeneigenen Publikationen nur wenige Informationen zu finden, noch dürftiger sind die Resultate betreffend Nachverfolgung mittels konkreter Ziele und Zahlen.

Misstände in den Lieferketten

Die Firmen verfügen über interne Strukturen und Prozesse, um Misstände in den Lieferketten zu identifizieren, die aber nur selten weiterverfolgt oder behoben werden. Zivilgesellschaftliche Akteure werden bei der Suche nach gemeinsamen Lösungen kaum einbezogen. Beschwerdemöglichkeiten über die gesamte Lieferkette sind die Ausnahme, Wiedergutmachung für Schäden bei entfernteren Zulieferern ist kein Thema. Keines der untersuchten Unternehmen macht konkrete Angaben zu seinen Lieferanten.

Problematische Rohstoffgewinnung

Batterierohstoffe werden grösstenteils in Ländern mit hoher Armut und schwachen Verwaltungs- und Gouvernanzstrukturen gefördert. Die meisten Klagen über Menschenrechtsverletzungen beziehen sich denn auch auf den Rohstoffsektor.

Die untersuchten Unternehmen fokussieren ihre Sorgfaltspflicht auf das mit Kinderarbeit assoziierte Mineral Kobalt sowie auf die vier «Konfliktmineralien» Zinn, Tantal, Wolfram und Gold. Weitere wichtige Batterierohstoffe wie Lithium oder Nickel, deren Förderung ebenfalls gravierende Schäden verursacht, werden weitgehend ausgeblendet. Die Verantwortung für die Überwachung der Bedingungen delegieren die Firmen vorwiegend an die Responsible Minerals Initiative (RMI). Deren Kontrollen beschränken sich jedoch ebenfalls auf Kobalt und die klassischen Konfliktmineralien. Sie reichen zudem nur bis zu den Schmelzereien, nicht aber bis zu den Minen, die am Anfang der Lieferkette stehen.

Emissionen nicht auf Kurs

Die Mehrzahl der untersuchten Unternehmen verfügt über Energie- und Umweltpolitiken sowie über ein Umweltmanagementsystem. Nur in wenigen Fällen werden jedoch auch die Lieferanten zur Einschränkung von Giftstoff-, Energie- und Wasserverbrauch sowie zur Verbesserung der Abwasser- und Abfallentsorgung aufgefordert oder bei entsprechenden Massnahmen unterstützt. Die Nachverfolgung anhand konkreter Ziele und Zahlen fällt dürftig aus – mit Ausnahme der CO₂-Werte: Vier der sieben Unternehmen veröffentlichen Zahlen zu den eigenen Treibhausgasemissionen und jenen ihrer wichtigsten Lieferanten. Nur drei Unternehmen verfolgen dabei jedoch Emissionsziele, die auf das Pariser Klimaabkommen abgestimmt sind.

HANDLUNGSBEDARF

- Um die Sorgfaltspflicht bei Batterie- und Fahrzeugherstellern durchzusetzen, braucht es geeignete Massnahmen, die sicherstellen, dass die international anerkannten Menschenrechte und Umweltstandards respektiert werden.
- Investoren sollen die Elektromobilität nicht automatisch als grüne und nachhaltige Anlagekategorie einstufen. Die sozialen und ökologischen Sorgfaltspflichten entlang der Wertschöpfungskette müssen mitberücksichtigt werden, insbesondere auch die Rohstoffförderung.
- Öffentliche Beschaffer und Fahrzeugnutzer können dank ihrer Kaufkraft Nachhaltigkeit und verantwortungsvolle Herstellungsbedingungen bei der Produktion von Elektrofahrzeugen einfordern. Entsprechende Einkaufskriterien fördern gleichzeitig die dazu notwendige Transparenz in den Lieferketten.
- Politik und Gesetzgeber sollen technische Innovationen fördern sowie staatliche Anreize und Regulierung schaffen, damit Batterien möglichst lange genutzt und Batterierohstoffe möglichst vollständig recycelt werden. Eine lange Lebensdauer der Batterien sowie Zweitnutzungen und Recycling vermindern den Bedarf an ständig neu geförderten Rohstoffen.
- Der effizienteste Weg, Treibhausgasemissionen zu senken sowie Misstände bei der Fahrzeug- und Batterieherstellung zu vermindern, ist die Reduktion des Fahrzeugbestands. Als Alternativen zum eigenen Auto bieten sich etwa der öffentliche Verkehr, Carsharing und Carpooling sowie Velos an.



Für Mensch
und Umwelt



Autoren Brot für alle, Fastenopfer,
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, August 2020

Auskünfte Karin Mader, mader@bfa-ppp.ch, +41 31 385 6582

Vollständiger Bericht www.sehen-und-handeln.ch/batterie

www.verkehrsclub.ch/batterie

Layout und Grafik Karin Hutter, Zürich