

Globalisierung, Lieferketten und Menschenrechte Herausforderungen und gewerkschaftliche Ansätze

Menschenrechte und Lieferketten in neuen Diskurskontexten

Die politische Mobilisierung gegen die Ausbeutung von Beschäftigten in globalen Lieferketten ist immer auch von Zyklen öffentlicher Aufmerksamkeit getragen. „Stein des Anstoßes“ für einen dieser letzten Zyklen öffentlicher Aufmerksamkeit war die Tragödie des Einsturzes der Textilfabrik Rana Plaza am 24. April 2013 in Sabhar, einem Vorort von Dhakar, in dessen Folge 1136 Menschen getötet und mehr als 2400 verletzt wurden sowie den Familien der 5000 vormals in der Fabrik tätigen Arbeiter*innen von heute auf morgen ersatzlos ihr Lebensunterhalt entzogen wurde.

Rana Plaza war in der Reihe entsprechender Verwerfungen zwar lange kein Einzelfall, dieser Vorfall richtete aber besonders stark das öffentliche Augenmerk auf die Verantwortungs-, Rücksichts- und Skrupellosigkeit europäischer Unternehmen, wenn es darum ging, grundlegende Sozial- und Arbeitsschutzrechte für die Beschäftigten in den vorgelagerten Lieferketten ihrer Produkte sicherzustellen. Die Verabschiedung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) im Juni 2021 schloss in gewisser Weise die diskursive Klammer, die sich mit dem acht Jahre zuvor ereigneten Unglück in Bangladesch geöffnet hatte – dies leider, wie wir weiter unten ausführen, ohne ein zufriedenstellendes Ergebnis, das die Schaffung eines durchsetzungsstarken Rechtsrahmens beinhaltet hätte.

Die sich zeitgleich entwickelnde Corona-Pandemie rückte schließlich die Lieferketten von Unternehmen erneut ins Licht der Öffentlichkeit. Diesmal waren aber nicht Menschenrechte und Umweltschutzstandards Gegenstand der Debatte, sondern die Resilienz von Lieferketten medizinischer Hilfsgüter und später industriepolitisch relevanter Halbleiterprodukte. In nur sehr kurzer Zeit verschob sich der Diskursfokus: Weg von der Sorge um die menschenrechtlichen Zustände in den Zulieferstandorten der Entwicklungs- und Schwellenländer, hin zur Sorge um die Verfügbarkeit entsprechender Produkte in den Industrieländern. Menschenrechtliche Aspekte blieben dabei in der Debatte zwischen den Anhänger*innen möglichst resilienter und denen möglichst effizienter Lieferkettenbeziehungen zur Sicherstellung medizinischer Hilfsgüter, Befriedigung von Konsumbedürfnissen im globalen Norden und Bedienung von Absatzmärkten hierzulande weitestgehend außen vor.¹

¹ Völlig unverstänlich war dabei die Forderung vieler Kommentator*innen nach Sicherung der industriellen Vorprodukte und Rohstoffe aus den Schwellen- und Entwicklungsländern, dabei aber kein Wort über die Notwendigkeit ausreichender Zulieferung von Impfdosen zur Bekämpfung der Pandemie in die Schwellen- und Entwicklungsländer (bzw. die Unterstützung zum Aufbau entsprechender Produktionskapazitäten und damit einhergehende Freigabe von Patenten) zu verlieren.

Wir werden uns im weiteren Verlauf dieses Beitrags den beiden oben umrissenen Kontexten des Lieferkettendiskurses anhand einer Situationsbeschreibung aus den Branchenperspektiven der Textil- und Automobilindustrie widmen, um daraus Rückschlüsse auf Perspektiven transnationaler Gewerkschaftsarbeit ziehen zu können.

Lieferketten im Kontext unternehmerischer Sorgfaltspflichten in der Textilindustrie

Die Entwicklung der Textil- und Bekleidungsbranche ist in den letzten Jahrzehnten unter anderem gekennzeichnet von einem Preisverfall in der Massenproduktion, einer Zunahme an jährlich produzierten Kollektionen bei gleichzeitiger Verkürzung der sogenannten Lead-Times – derjenigen Zeitspanne, die es vom Produkt-Konzept zur Auslage im Verkauf benötigt – sowie einer immer kürzeren Nutzung der Kleidung durch die Kund*innen (Neugebauer und Scheue 2015). Diese Fast-Fashion Kultur steht im direkten Zusammenhang mit und trägt entscheidend zur Ausbeutung von Mensch und Natur in den heutigen Produktionsländern bei.

Die Verlagerung eines Großteils der Produktion von Bekleidung über Jahrzehnte hinweg in Niedriglohnländer steht damit im Zusammenhang. Höhere Gewinne werden so u.a. mit Einsparungen durch niedrige Löhne, weniger oder keine Arbeitszeitregulierungen sowie niedrigschwelligere Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzmaßnahmen erwirtschaftet. Bereits in den 1970er und 1980er Jahren hat die Gewerkschaft Textil-Bekleidung (GTB)² heftige Kritik an der bundesdeutschen Politik des Freihandels und der neuen internationalen Arbeitsteilung geübt, die die Verlagerung der Arbeitsplätze maßgeblich vorangetrieben hat. Nicht regulierter Freihandel führe nicht zu Wohlstandsgewinnen in den Billiglohnländern, mit denen die Arbeiterinnen und Arbeiter in die Lage versetzt werden, sich die hergestellte Ware selbst leisten zu können. Ziel dieser Form der Industrialisierung war seit jeher – und ist – der Absatz als Exportware und nicht die Verbesserung von Lebens- und Arbeitsbedingungen in den Produktionsländern. Wie schon von der GTB vorausgesagt, dreht sich die Spirale der Ausbeutung immer weiter. Die spätere Verlagerung der textilen Produktion nach Süd- und Südosteuropa, danach in die Maghreb-Staaten und weiter in asiatische Länder macht dies deutlich (Donath und Szegfü 2021, 40ff.).

Das System globaler Lieferketten und die internationale Arbeitsteilung in der Textil- und Bekleidungsindustrie sind zuallererst dazu ausgelegt, die Gewinne der multinationalen Unternehmen – mehrheitlich mit Hauptsitz in westlichen Industrienationen – zu maximieren. Es haben sich Strukturen etabliert, die die Einhaltung menschenrechtlicher und ökologischer Sorgfaltspflichten erschweren und verkomplizieren – also die Sicherstellung, dass die eigene Geschäftstätigkeit auch mit Hinblick auf die Zulieferung von Vorprodukten und Produktteilen

² Die Gewerkschaft Textil-Bekleidung ist der IG Metall im Jahr 1998 beigetreten und hat davor seit ihrer Gründung 1949 die Interessen von zeitweilig über 400.000 Mitgliedern vertreten.

weder Menschenrechte verletzt noch die Umwelt schädigt. Mit der internationalen Arbeitsteilung geht eine Intransparenz der Lieferketten einher. Die Handelsketten produzieren die Kleidung nicht selbst und beauftragen Zulieferer damit, die wiederum eigene Zuliefererbeziehungen für Vorprodukte und Material pflegen. Noch undurchsichtiger wird die Lieferkette durch Vermittler und Dienstleister. Zuständig für die Zulieferbeziehungen und die Auswahl sind die Einkaufsabteilungen der multinationalen Unternehmen. Deren Erfolg misst sich an möglichst niedrigen Kosten für möglichst große Mengen an (Vor-)Produkten. Dass genau diese Kostenoptimierung zu Ausbeutung von Mensch und Natur führt, macht das Versagen des Systems anschaulich. Weit verbreitet ist die Argumentation von Seiten der Handelsketten, dass eigene Einflussmöglichkeiten bei der Verbesserung von Löhnen und Arbeitsbedingungen gegenüber den Zulieferern begrenzt seien, weil die Zulieferer nicht ausschließlich für sie produzierten.

Ferner besteht eine Machtasymmetrie zwischen den internationalen Handelsketten der Zielmärkte auf der einen Seite sowie den Zulieferfabriken aus den Produktionsländern auf der anderen Seite. Wie an anderer Stelle erwähnt, sind Preis- und Wettbewerbsdruck sowie Anzahl der Produktzyklen in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen. Auch mangelnde staatliche Kontrollen und unzureichende Durchsetzung gesetzlicher Vorschriften in den Produktionsländern sind an der Tagesordnung und werden als Teil des Geschäftsmodells billigend in Kauf genommen. Der in vielen Fällen nicht oder nur unzureichend etablierte soziale Dialog zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften erschwert die Arbeitnehmerinteressenvertretung. Niedrige Organisationsgrade unter den Textilarbeiterinnen und -arbeitern, hohe Anteile an informeller Arbeit sowie weit verbreitete, rechtswidrige und antigewerkschaftliche Maßnahmen erschweren die Gewerkschaftsarbeit in den Produktionsländern. Die hohe Fragmentierung der Lieferketten erschwert den Aufbau einer gewerkschaftlichen Gegenmacht. Eine unfaire Lastenverteilung entlang der Lieferketten ist die Folge.

Wie sehr die Zulieferer im Zusammenspiel mit den Handelsketten am kürzeren Hebel sitzen – damit natürlich in erster Linie die Arbeiterinnen und Arbeiter in der Produktion –, zeigten die Entwicklungen ab März 2020 und die Auswirkungen der globalen Corona-Pandemie für Beschäftigte in den Lieferketten der Textil- und Bekleidungsindustrie: Als in europäischen Staaten die ersten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie griffen und Lockdowns verhängt wurden, haben die Handelsketten reagiert, indem Verträge mit ihren Zulieferern in Indien, Bangladesch, Kambodscha sowie weiteren Ländern aufgekündigt wurden und selbst die Zahlungen für bereits teilweise oder gänzlich hergestellte Ware nicht beglichen wurden (Scheper 2020). Die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) hat veröffentlicht, dass in der ersten Welle der Pandemie allein in Bangladesch Bestellungen im Wert von 3,15 Milliarden US-Dollar storniert oder verschoben wurden. Davon betroffen waren 1136 Fabriken und 2,26 Millionen Arbeiterinnen und Arbeiter (IAO 2020a, 3f.).

Zulieferbetriebe reagierten in zahlreichen Produktionsländern zum Teil von heute auf morgen mit Entlassungen eines Teils oder sogar ihrer ganzen Belegschaft.

Oftmals sind die den Beschäftigten rechtlich zustehende Kompensationen und ausstehende Lohnzahlungen nicht gezahlt worden (Initiative Lieferkettengesetz 2020, 4f.). Staatliche soziale Sicherungssysteme sind unterentwickelt oder nicht existent. Nach Angaben der IAO haben 55 Prozent der Weltbevölkerung keinen Zugang zu staatlichen Sozialversicherungssystemen oder Sozialhilfeprogrammen (IAO 2020b, 4). Auch staatliche Corona-Hilfspakete waren, wenn überhaupt vorhanden, weit weniger gut ausgestattet als in Europa und anderen Industrienationen. Millionen Arbeiterinnen und Arbeiter in der Textilbranche sowie ihre Angehörigen mussten ihr Überleben und das ihrer Familien von heute auf morgen ohne Einkommen sichern. Die Situation entwickelte sich so kritisch, dass die IAO als tripartite Organisation den Call to Action ins Leben rief, der handelnde Akteure – Handelsketten, Staaten, Banken und weitere Stakeholder – dazu aufforderte, schnelle und spezifische Lösungen für die Beschäftigten der Textilindustrie zu finden.

Ein Vorteil der Handelsketten in der Textilbranche ist es, im Vergleich zu anderen Industriezweigen ihre Lieferketten relativ flexibel anpassen zu können. Als beispielsweise 2021 die Deltavariante in Indien und Pakistan grassierte und dort Wirtschaft und Gesellschaft lähmte, wurde verstärkt auf Zulieferbetriebe in Bangladesch ausgewichen, so die Beobachtung der Gewerkschaften vor Ort. Weitere in internationalen Gewerkschaftsnetzwerken bekannt gewordene Fälle zeigen, dass die Pandemie in ostasiatischen Ländern für antigewerkschaftliche Maßnahmen genutzt wurde, indem sich Arbeitgeber beispielsweise weigerten, Tarifverhandlungen mit den Unternehmensgewerkschaftern zu führen und dies auf die Pandemie schoben, während aufgrund mangelhafter Corona-Schutzmaßnahmen die Arbeit in den Fabriken für Beschäftigte das Risiko barg, sich mit Corona zu infizieren. Gleichzeitig ist vor dem Hintergrund von Kontaktbeschränkungen der Anteil der in Heimarbeit erbrachten Produktionsschritte angestiegen. Informell Beschäftigte in Heimarbeit, die gegenüber Auftraggebern noch weniger Möglichkeit haben, Rechte einzufordern, werden kurzfristig entlassen und haben selten Planungssicherheit über ihre Arbeitsstunden und die Entlohnung (Scheper 2020, 15f.).

Nicht zuletzt aufgrund der immer wiederkehrenden medialen Präsenz von Katastrophen, der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen, die entlang der Lieferketten in der Textil- und Bekleidungsindustrie für unvorstellbares Leid von Arbeiterinnen und Arbeitern sowie ihrer Angehörigen stehen, kam über die Jahre Bewegung in die Debatten über unternehmerische Sorgfaltspflichten in weltweiten Lieferketten. Zu lange ignorierten und ignorieren weiterhin die handelnden Akteure den Umstand, dass in den eigenen Lieferketten Kinder arbeiten, Menschen zur Arbeit gezwungen werden, Hungerlöhne gezahlt oder giftige Dämpfe ohne Schutzausrüstung eingeatmet werden.

Der öffentliche Diskurs sowohl um ökologische als auch um die soziale Nachhaltigkeit einer fairen Transformation der Wirtschaft und eine gerechtere Ausgestaltung der Globalisierung werden von breiten zivilgesellschaftlichen Bündnissen aus

NGOs und Gewerkschaften vorangetrieben³. Dieser Veränderungswille wird auch in einem sich verändernden Konsumverhalten deutlich: Die Zahlungsbereitschaft und das Bewusstsein für soziale und ökologische Nachhaltigkeit steigen merklich bei alltäglichen Kaufentscheidungen für Bekleidung und Lebensmittel (HBS 2021, 19). Das wiederum hat Auswirkungen auf Unternehmen und bietet wirtschaftliche Anreize, auf den sozialen und ökologischen Fußabdruck entlang der Lieferketten zu achten. In der Textilbranche verpflichtet sich eine zunehmende Anzahl von Unternehmen freiwillig zur Einhaltung menschenrechtlicher und ökologischer Sorgfaltspflichten – das auch aufgrund neuer Geschäftsmöglichkeiten, Auswirkungen auf die Vergabe von Krediten bzw. der Attraktivität für Investoren. Hierbei ist jedoch genau darauf zu achten, welche Zielsetzungen und Qualität diese Ausgestaltung von Maßnahmen zur Verbesserung von Arbeits- und Umweltstandards haben.

Aus gewerkschaftspolitischer Sicht führt kein Weg an der Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Arbeitnehmervvertretungen vorbei, um nennenswerte Veränderungen und wirkliche Verbesserungen zu erzielen. Der Auf- und Ausbau internationaler Gewerkschaftsnetzwerke spielt eine zentrale Rolle. Internationale Dachverbände⁴ arbeiten gemeinsam mit ihren Mitglieds-gewerkschaften daran, dass die multinationalen Unternehmen ihren unternehmerischen Sorgfaltspflichten besser nachkommen. Eine spezifische Antwort auf die katastrophalen Arbeitsbedingungen im Bereich Arbeitssicherheit in der Textilbranche mit besonderem Fokus auf Brandschutz und Gebäudesicherheit ist der Bangladesh Accord, der von über 190 großen Handelsketten und den Gewerkschaftsdachverbänden als gemeinsame Antwort auf Rana Plaza und die vielen weiteren Katastrophen unterzeichnet wurde⁵. Durch die unabhängige Überprüfung von Feuerschutzmaßnahmen, Elektronik sowie Gebäudestatik konnten in den Fabriken der Zulieferer von über 200 multinationalen Unternehmen verlässliche Gebäude- und Sicherheitsstandards erreicht werden. Die Unterzeichnung des Accords verpflichtet die Handelsketten, bei ihren Zulieferern für die Einhaltung der Sicherheitsstandards zu sorgen. Die Situation in den vom Accord erfassten Textilfabriken Bangladeschs konnte dadurch nachhaltig verbessert werden. Letztlich sind die Gewerkschaftsbünde dann aber aus dem Bangladesh Accord ausgestiegen, da aufgrund veränderter Gesetzgebung in Bangladesch die Unabhängigkeit des Aufsichtsorgans nicht mehr gegeben war. Mitte 2021 ist dann die Aushandlung des Nachfolgeabkommens, des International Accord, gelungen, der über Bangladesch hinaus für weitere Länder gilt, sich durch einen verbindlichen Schlichtungsmechanismus bei Konfliktfällen auszeichnet und dem bereits über 150 multinationale Unternehmen beigetreten sind.⁶

³ Auch die IG Metall hat das bewiesen, indem sich über 50.000 Metallerrinnen und Metaller unter dem Motto „#FairWandel — sozial, ökologisch, demokratisch — nur mit uns“ (29. Juni 2019, Berlin) gemeinsam auf der Straße versammelt und für einen fairen Wandel einsetzt haben.

⁴ Für die Textil- und Bekleidungsbranche sind IndustriALL Global Union und UNI Global Union sowie ihre europäischen Schwesterorganisationen zuständig.

⁵ <https://bangladeshaccord.org>.

⁶ <https://internationalaccord.org>.

Eine zentrale Schwäche im System der freiwilligen Verpflichtung zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten durch Unternehmen ist das nicht bestehende sogenannte Level-Playing-Field. Während sich einige Unternehmen für menschenwürdige Arbeitsbedingungen in ihren Lieferketten engagieren, maximieren andere Unternehmen weiterhin ihre Profite durch die Ausbeutung von Menschen und Natur. Eine Lösung für dieses Dilemma können wirksame gesetzliche Regelungen sein, die gleiche Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen schaffen und den Anreiz, durch Ausbeutung Gewinnmaximierung zu betreiben, beseitigen.

Lieferketten im Kontext industrieller Lieferengpässe in der Automobilindustrie

Der wirtschaftliche Ab- und Aufschwung in Folge der Corona-Krise hat die industriellen Liefer- und Produktionsprozesse ins Straucheln gebracht. Dies hat dazu geführt, dass Konsumgüter und Vorprodukte für die Industrie kaum mehr verfügbar waren, was zur Verteuerung von Logistik und Vorprodukten, Produktionsstopps und reduzierter Arbeitszeit in den deutschen Industriebetrieben führte. Von den Lieferengpässen besonders betroffen war dabei die Automobilindustrie als umsatzstärkste und eine der beschäftigungsintensivsten Branchen der deutschen Industrie. Neun von zehn Betrieben bekamen für die fortlaufende Produktion im Oktober 2021 zwischenzeitlich nicht genügend Vorprodukte. Mehr als 110.000 (knapp 12 Prozent) der Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie mussten in Kurzarbeit gehen (IG Metall 2021).

Gründe dafür liegen zum einen in der logistischen Infrastruktur, die auf Grund der coronabedingten Schließung mehrerer chinesischer Seehäfen, des durch die Pandemie verschärften Arbeitskräftemangels an vielen infrastrukturellen Knotenpunkten und durch das rasante Wiederanfahren des Welthandels nach den Lock-down-Maßnahmen völlig überlastet wurde. So stauen sich nach wie vor Containerschiffe vor den großen Seehäfen der Welt, ohne dass sich eine Entspannung der Situation abzeichnen würde. Der Kiel Trade Indicator des Instituts für Weltwirtschaft spricht davon, dass 9 Prozent der weltweiten Frachtkapazitäten durch Containerstaus gebunden sind (Institut für Weltwirtschaft 2021).

Ein weiterer Grund für die Lieferkettenproblematik in der Automobilindustrie speist sich aus dem Halbleitermangel und der logistisch besonders hohen Volatilität durch die Just-in-time-Produktion. Diese zielt auf durchgängige Materialflüsse in Form einer reibungslosen Zulieferung von Vorprodukten in der Sequenz der Montage bis ans Band ab. Im Sinne der „Lean Production“ sollen so Lagerkosten durch zeitnahe Zulieferung der für die laufende Produktion benötigten Komponenten gegen Null laufen. Diese auf maximale Effizienz der Lieferketten getrimmte Produktionslogik ist auf eine stabile und reibungslose Logistik sowie einen vorausschauenden Einkauf der Vorleistungsgüter angewiesen. Beides war hinsichtlich der unvorhersehbaren Entwicklung der pandemischen Situation nicht gegeben. Bestellungen der für die Produktion erforderlichen Halbleiter-Komponenten wurden auf Grund des zu erwartenden konjunk-

turellen Einbruchs durch die Auswirkungen der Lockdowns im Vorfeld sogar storniert. Eine Nachorder war auf Grund diverser Produktionsstopps in Halbleiter produzierenden Betrieben durch die Pandemie und Naturkatastrophen kaum mehr in ausreichendem Umfang möglich.

Die vorrangig asiatischen Chipproduzenten – hier ist insbesondere der Branchenriese Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC) zu nennen – haben zwar schon angekündigt, dass sie ihre Produktionskapazitäten erhöhen werden, kurzfristig wird sich Branchenexpert*innen zufolge der Mangel aber nicht beheben lassen und auch die nächsten Jahre über noch anhalten. Prognosen zufolge wird der Bedarf an Halbleiterkomponenten u.a. im Bereich der Fahrzeugproduktion durch vermehrte Fahrerassistenzsysteme und KI sogar noch stärker zunehmen, als Produktionskapazitäten dafür aufgebaut werden können.

Die Lieferengpässe während der Corona-Krise haben den Automobilunternehmen die Grenzen der Just-in-time-Produktion vor Augen geführt. Ob das im Sinne eines sensibleren Risikomanagements zu einer Abkehr von der schlanken Just-in-time-Produktion und zum Wiederaufbau von größeren Lagerkapazitäten und Beschäftigungsaufbau führen wird, ist noch ungewiss. Viele Automobilkonzerne – vorrangig Volkswagen – haben zwar bereits angekündigt, verstärkt in in-house Chip-Design zu investieren und damit zumindest die strategisch wichtige Chip-Konzeption selbst dirigieren zu können. Dies wird allerdings nicht die Produktionskapazitäten in der Chipproduktion selbst erhöhen bzw. die Abhängigkeit der Automobilunternehmen von den Chipproduzenten verringern können.

Die Politik auf EU- wie auf Bundesebene hat das Problem des Halbleitermangels mittlerweile auch erkannt und Schritte angekündigt bzw. bereits gemacht, die die Resilienz der von Halbleitern abhängigen Industrien dadurch erhöhen sollen, dass eigene Produktionsstätten in der EU bzw. in Deutschland aufgebaut werden. Die EU hat mit dem European Chips Act eine Strategie angekündigt, die darauf abzielt, mittels Forschungs- und Investitionsförderung dem drastischen Rückgang des europäischen Anteils an der weltweiten Halbleiterproduktion von 22 Prozent im Jahr 1998 auf heute 8 Prozent entgegenzuwirken und diesen bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Auch im Koalitionsvertrag von SPD, FDP und Grünen ist zu lesen, dass „Deutschland zum globalen Standort der Halbleiterindustrie“ werden soll. Welche industriepolitischen Ansätze und Instrumente dazu beitragen sollen, wird dabei von den Koalitionspartnern nicht ausgeführt. Die EU, unterstützt von Deutschland und Frankreich, verfolgt damit eine Industriestrategie, die stark auf das Konzept „strategischer Autonomie“ und europäischer Souveränität in industriell relevanten Industriebranchen abzielt.⁷

Eine der größten Herausforderungen besteht dabei darin, den verlorenen techno-

⁷ Siehe hierzu den Beschluss der SPD-Bundestagsfraktion 2020: „Ein souveränes Europa behauptet sich in der zunehmend von geopolitischen Interessen geprägten globalen Ökonomie und schützt seine eigenen ökonomischen Interessen sowie die Resilienz der wohlfahrtsstaatlichen Modelle seiner Mitgliedstaaten [...]“ (https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Matrix_2021/SPD_Beschluss_Europa_Internationales_Souveraenes_Europa.pdf).

logischen Anschluss an die Halbleiterproduktion wieder aufzuholen. In die vorhandenen europäischen Produktionskapazitäten und das technische Know-how der High-End-Halbleiterfertigung wurde in der Vergangenheit nicht ausreichend investiert, so dass die Produktionskapazitäten in Europa technologisch weit hinter den Werken von TSMC in Asien oder den USA zurückliegen. Eine signifikante Verschiebung der Produktionsanteile der stark nachgefragten Halbleiterprodukte in Richtung Europa erscheint daher auch angesichts des prognostiziert starken Nachfragezuwachses kurz- und mittelfristig unwahrscheinlich. Wahrscheinlicher ist eine diversifiziertere Investitionsstrategie, die eine Ausweitung der Produktionsstätten an den asiatischen und amerikanischen Standorten sowie vereinzelt Standortinvestitionen in den Aufbau von europäischen Produktionskapazitäten beinhalten wird.

Auch wenn sich die Auswirkungen auf Lieferketten und Zulieferstrukturen auf dem Halbleitermarkt selbst in Grenzen halten werden, hat der Produktionsstopp in vielen deutschen Automobilbetrieben insbesondere hierzulande bereits eine breite Debatte über die betriebswirtschaftliche Resilienz von Wertschöpfungsketten sowie über die industrie- und geopolitischen Abhängigkeiten von strategisch wichtigen Vorprodukten entfacht. Eine Befragung der Unternehmensberatung Capgemini hat ergeben, dass die aktuelle Krise 68 Prozent der Befragten zur Anpassung ihres Geschäftsmodelles gezwungen habe. Die Erhöhung der Resilienz der Lieferkette nach COVID-19 wird von 62 Prozent als Priorität genannt (Capgemini 2020). Auch wenn Butollo (2021) Re-shoring mit dem Verweis auf die gestiegene Bedeutung von Absatzmärkten gegenüber der reinen Kostenreduktion als fragwürdigen Trend identifiziert, ist es nur schwer vorstellbar, dass sich die Erfahrungen mit industriellen Versorgungsengpässen bei Halbleitern im Zuge der Corona-Krise nicht auf zukünftige Investitionsentscheidungen der Unternehmen auswirken werden.

So warnen mehrere Debattenbeiträge bereits vor der Desintegration globaler Waren- und Lieferketten und der damit zusammenhängenden Verteuerung von Waren (Colibasanu 2022), zunehmenden Versorgungsschwierigkeiten oder Wohlstandsverlusten in Deutschland (Baur/Flach et al. 2022). Weitgehend unterbelichtet in der Debatte über das Re-Shoring von Produktionsanteilen und der Steigerung der Resilienz von Wertschöpfungsketten sind hingegen die menschenrechtlichen und entwicklungspolitischen Aspekte einer Neuausrichtung globaler Lieferketten. Eine der Ausnahmen bilden hierbei Öhm und Maihack (2020), die diskutieren, inwiefern eine Neuausrichtung globaler Lieferketten mit einer stärkeren Tendenz zum Re- oder Near-Shoring die Perspektiven für viele Länder des Globalen Südens für wirtschaftliche oder soziale Konvergenz drastisch verschlechtern würden. Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch die Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) (Gondwe 2020). Öhm und Maihack plädieren dafür, die Neuausrichtung der Lieferketten als Chance zu begreifen und interregionale Partnerschaften zwischen Europa und Afrika anzustrengen, um eine gerechte sozioökologische Transformation im Globalen Süden zu unterstützen.

Die Dependenzschule würde die Perspektiven für eine entsprechende Neuausrichtung der globalen Liefer- und Warenketten zugunsten des Globalen Südens weniger optimistisch beurteilen. So stellt Fischer (2021) heraus, dass die bisherige Intensivierung des Welthandels und die stärkere Einbeziehung von Entwicklungsländern in der Vergangenheit kaum dazu geführt hätten, dass sich das vielfach von der entwicklungsorientierten Güterkettenforschung prognostizierte industrielle Upgrading – „also die Aufwertung von wenig komplexen, geringwertigen Fertigungsprozessen zu höherwertigen Aktivitäten in einer globalen Güterkette“ (ebd., 35) – tatsächlich in den Entwicklungsländern einstellt.

Lediglich China und einzelne Ländern Ostasiens wie Südkorea, Taiwan oder Singapur scheinen den Absprung geschafft zu haben und sind nun wichtige Exportstaaten für höherwertige Industriegüter. Dies gilt aber bei Weitem nicht für den Rest der Entwicklungsländer im Globalen Süden. Die UNCTAD (2018) stellt fest, dass in anderen Entwicklungsländern in Westasien, Afrika und Lateinamerika von einem Upgrading im Sinne eines Anstiegs des Technologieanteils an den Exporten nicht die Rede sein kann. Vielfach dienen diese Länder dem industrialisierten Norden sowie in zunehmenden Maß den asiatischen Schwellenländern (Rodriguez 2020) als Lieferanten gering- oder unverarbeiteter Rohstoffe. Die Globalisierung der Waren- und Lieferketten hat dazu geführt, dass die Beschäftigten in den Lieferketten im Globalen Süden darauf zurückgeworfen sind, die Rohstoffversorgung der Produktionsprozesse westlicher Konsuminteressen sicherzustellen, während sich ein Großteil der Wertschöpfung und der damit erwirtschafteten Wohlstandsgewinne im Ausland niederschlägt.

Die Rohstoffförderung in den Entwicklungsländern und die weitverbreiteten ökologischen und sozialen Missstände, die damit vielfach einhergehen, sind im Zusammenhang mit den Rohstoffanforderungen durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die Batteriezelltechnologie ins Licht der öffentlichen Debatte gerückt worden. Laut der Internationalen Energieagentur (IEA) wird nach Szenarien zur Klimaneutralität bis 2050 die Rohstoffnachfrage allein zwischen 2020 und 2040 um fast das 30-fache zunehmen (IEA 2021). Die Lieferketten dafür sind hoch konzentriert. Kleine Ländergruppen – die Demokratische Republik Kongo (Kobalt), Indonesien und die Philippinen (Nickel), Australien und Chile (Lithium) – dominieren die Produktion (Watkins 2021). Gerade aus diesen Ländern erhalten Menschenrechtsorganisationen wie das Business and Human Rights Resource Centre (BHRRC)⁸ vielfach Informationen über menschen- und umweltrechtliche Missstände, die die Förderung der für die Elektromobilität kritischen Rohstoffe betreffen.

So wird die Transformation in der Fahrzeugindustrie auch eine umwelt- und menschenrechtliche Herausforderung, der die Gewerkschaftsbewegung stärker als bisher ihre Aufmerksamkeit widmen muss. Der Fokus auf den mit der Digitalisierung zunehmend drängenden Halbleiternmangel und die damit einherge-

⁸ Eine ausführliche Datensammlung ist auf der Homepage des BHRRC zu finden: <https://trackers.business-humanrights.org/transition-minerals/data>.

henden Gefahren für Produktionsstopps und Ausfall von Beschäftigung dürfen nicht den Blick für die „Überausbeutung von Arbeit im Globalen Süden“ (Fischer 2020) verstellen. Wie Schaffartzik und Kusche (2020) es richtigerweise attestieren, drohen wir sonst, den „ökologisch ungleichen Tausch“ weiter zu zementieren, der dem globalen Norden zwar durch neue Dekarbonisierungstechnologien größere ökologische Spielräume ermöglicht, die ökologischen Grundlagen des Globalen Südens jedoch zunehmend vernichtet. Die grüne Energiewende der reichen Industrieländer droht zu einem Ressourcenfluch für die Armen dieser Welt zu werden. Die Diskussion um eine Neuorientierung resilienter Lieferketten für die Produktion von Technologien, die für den ökologischen Transformationspfad erforderlich sind, muss – angefangen bei den Gewerkschaften – die Frage der globalen ungleichen Verteilung der sozialen wie ökologischen Kosten ins Zentrum ihrer Aufmerksamkeit stellen.

Gewerkschaftliche Ansätze für eine gerechtere Gestaltung von Lieferketten

Unsere Betrachtung der Lieferketten in der Textil- und Fahrzeugindustrie bringt zum Ausdruck, welch weiter Weg zur Sicherstellung menschenwürdiger und umweltschonender Industriearbeit noch zu gehen ist bzw. welche Hürden im Fall der elektromobilen Transformation dabei neu zu überwinden sind. Vor dem Hintergrund neuer Diskurskontexte im Zusammenhang mit den Erfahrungen aus der Corona-Krise sowie der ökologischen Transformation ist ein neuer Anlauf für eine Debatte über gewerkschaftliche und zivilgesellschaftliche Handlungsansätze erforderlich.

Dabei sind nicht nur die neuen Diskurskontexte zu berücksichtigen, sondern auch die gesetzliche Handlungsgrundlage, die sich mit dem deutschen LkSG, das im Jahr 2021 verabschiedet wurde, verändert hat. Trotz all der mit dem Gesetz einhergehenden Unzulänglichkeiten muss man in erster Linie positiv den Paradigmenwechsel herausstellen, den das Gesetz mit sich bringt. Das Lieferkettengesetz ist der erste und längst überfällige Schritt weg von der freiwilligen Selbstverpflichtung, hin zu einer gesetzlichen Verpflichtung für Unternehmen, Menschenrechte in globalen Wertschöpfungsketten zu respektieren. Weder auf europäischer noch auf globaler Ebene hat es bisher für deutsche Unternehmen eine entsprechende gesetzlich begründete Verpflichtung gegeben. Auch im transnationalen Vergleich nationaler Sorgfaltspflichtengesetze (z.B. das französische Loi de vigilance) kann das Gesetz durchaus als eines der weitreichendsten Gesetze angesehen werden.

Trotz des umfassenden Einsatzes der Gewerkschaften und ihrer Bündnispartner in der Initiative Lieferkettengesetz fällt das Ergebnis aber weit hinter den anfänglichen Anspruch zurück, den die Bündnispartner an ein entsprechendes Gesetzesvorhaben gestellt haben. Die weitreichendsten Leerstellen bilden hierbei insbesondere, dass Betroffenen nicht durch eine zivilrechtliche Haftung vor deutschen Gerichten und nach deutschem Gesetz der Zugang zu Schadensersatz für tatsächliche Verletzungen ihrer Menschenrechte oder natürlichen Lebens-

grundlagen ermöglicht wird. Der Bezug auf nationales Recht bietet keinen ausreichenden Schutz, insb. für Verbote zur Missachtung des Arbeitsschutzes, der Vereinigungsfreiheit und zum Vorenthalten eines angemessenen Lohns.

Zudem ist die vertikale Reichweite der Sorgfaltspflichten, die mit dem Gesetz verbunden sind, unzureichend. Durch die Unterscheidung zwischen mittelbaren und unmittelbaren Zulieferern und die geringeren Pflichten, die Unternehmen bei mittelbaren Zulieferern auferlegt werden, verliert das Gesetz an entscheidender Stelle Wirkkraft, nämlich am Anfang der Lieferkette, bei der es bei der grundlegenden Rohstoffverarbeitung im textilen Nähprozess oder in der mineralen Rohstoffförderung zu den schlimmsten menschen- und umweltrechtlichen Verwerfungen kommt. Dies wiegt noch schwerer, da das Gesetz an entscheidender Stelle nicht differenziert: Unternehmen, die in menschen- und umweltrechtlichen Hochrisikobranchen (hierunter viele bspw. die Bekleidungsindustrie oder die Batteriezellfertigung) tätig sind, werden keine strengeren Sorgfaltspflichten auferlegt. Letzen Endes ist auch die horizontale Wirkung des Gesetzes für Gewerkschaften nicht zufriedenstellend. Der Anwendungsbereich berücksichtigt nach erfolgreicher Intervention durch Gewerkschaften und Zivilgesellschaft zwar auch ausländische Unternehmen mit einem Unternehmenssitz in Deutschland, ist aber vorerst auf Unternehmen mit 3.000, in der Folge dann auf Unternehmen mit 1.000 Beschäftigten begrenzt. Dies nimmt einen großen Teil deutscher Unternehmen aus der Verantwortung für die Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in ihren Lieferketten.

Trotz dieser großen regulativen Leerstellen entfaltet das Gesetz schon vor Inkrafttreten die Wirkung, dass sich vielfach Unternehmen zum ersten Mal mit der Risikoanalyse in Bezug auf Menschenrechts- und umweltbezogenen Verletzungen der unternehmerischen Sorgfaltspflichten in ihren Lieferketten beschäftigen und diese auf den Prüfstand stellen, da ansonsten empfindliche Bußgelder oder bei schweren Vernachlässigungen der Ausschluss von der Vergabe öffentlicher Aufträge folgt. Inwiefern die Sanktionen neben der behördlichen Kontrolle dafür sorgen, dass Unternehmen den im Gesetz beschriebenen Sorgfaltspflichten tatsächlich nachkommen, muss die Praxis der nächsten Jahre zeigen.

Aber auch Gewerkschaften werden durch das Gesetz stärker in die Verantwortung genommen. So können Gewerkschaften oder NGOs durch die besondere Prozessstandschaft von Betroffenen ermächtigt werden, vor deutschen Gerichten gegen ein Unternehmen zu klagen, wenn sie geltend machen, dass sie das deutsche Unternehmen in ihren Rechten verletzt hat. Allerdings nach Regeln des anwendbaren ausländischen Rechts und nicht auf Grundlage eines Verbandsklagerechts, was etwaige Klagen erschweren wird. Durchweg positiv und als echter Handlungsauftrag für Gewerkschaften verstanden ist die vorgesehene Änderung im Betriebsverfassungsgesetz, die vorsieht, das LkSG zu einer expliziten wirtschaftlichen Angelegenheit für den Wirtschaftsausschuss⁹ zu machen.

⁹ Der Wirtschaftsausschuss ist ein betriebsverfassungsrechtliches Gremium, in dem Arbeitnehmervertreter vom Arbeitgeber über wirtschaftliche Angelegenheiten des Unternehmens unterrichtet

Damit könnte auch das oft vernachlässigte Thema Globaler Rahmenvereinbarungen (GRV) wieder in die Betriebe getragen werden. Mit einer GRV werden zwischen dem Unternehmen, dem Konzernbetriebsrat sowie dem globalen Gewerkschaftsverband verpflichtende Vereinbarungen über Sozial- und Arbeitnehmerrechte auf nationaler, europäischer und globaler Ebene ausgehandelt. Diese gelten unabhängig von schwächeren gesetzlichen Regulierungen in dem jeweiligen Land. Hinsichtlich der Verpflichtung zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten im Rahmen des LkSG sollte sich auch unternehmensseitig ein starkes Interesse an GRV-Verhandlungen mit Betriebsrat und Gewerkschaft entwickeln.

Was die politische Kampagnen- und Bündnisarbeit der Gewerkschaften betrifft, ist mit der Verabschiedung des LkSG, das ohne die starke Unterstützung aus Zivilgesellschaft und Gewerkschaften sicherlich nicht die notwendige mediale und öffentliche Aufmerksamkeit bis zur Verabschiedung bekommen hätte, das Ende der Fahnenstange noch lange nicht erreicht. Gemeinsam mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund und Ver.di ist die IG Metall Teil der Initiative Lieferkettengesetz, die sich sowohl für das deutsche LkSG als auch nun für eine wirksame EU-Richtlinie stark macht. Durch den koordinierten Zusammenschluss und das gemeinsame Vorgehen dieses starken Bündnisses konnten Diskurse beeinflusst und der öffentliche Druck lang genug aufrechterhalten werden, um die Verabschiedung des Gesetzes zu erreichen.

Ganz konkret war die Betriebsräteerklärung von mehr als 40 Betriebsrät*innen großer Unternehmen¹⁰ ein politisch wirkmächtiges Signal, das neben den vielen weiteren Kampagnenelementen das Thema menschengerechter Lieferketten bei vielen Kolleginnen und Kollegen in den Gewerkschaften wieder ins Bewusstsein gerückt hat. Diese Aufmerksamkeit gilt es sowohl für den Druck auf die Bundesregierung zu nutzen, das Gesetz an den entsprechenden Stellen nachzuschärfen als auch auf europäischer Ebene für ein „Europäisches Lieferkettengesetz“ zu lobbyieren, das über die Sorgfaltspflichten auf nationalstaatlicher Ebene hinausgehen könnte.

Auch die neue Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag sowohl zum deutschen LkSG und einer etwaigen Nachschärfung bekannt als auch bekräftigt, sich für eine wirkungsvolle Regelung auf EU-Ebene einsetzen zu wollen (Koalitionsvertrag 2021, 34). Im Koalitionsvertrag unerwähnt geblieben ist hingegen der seit 2014 laufende Prozess auf Ebene der Vereinten Nationen (UN Binding Treaty) für weltweit verbindliche Regeln zu Wirtschaft und Menschenrechten. Der Abschluss eines solchen Vertrages verpflichtet die Vertragsstaaten dazu, rechtlich bindende Regelungen für Unternehmen zu schaffen. Für Betroffene von Menschenrechtsverletzungen schüfe ein UN-Treaty neue Möglichkeiten für Zugänge zu Recht und Wiedergutmachung. Wenn die globale Konkurrenz zum Handeln gegen Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung verpflichtet wäre, würden damit auf globaler Ebene gleiche Wettbewerbsbedingun-

werden und über diese Angelegenheiten mit ihm beraten.

¹⁰ <https://www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/internationales/lieferkettengesetz-nicht-verwaessern>.

gen, also ein Level-Playing-Field, geschaffen. Es reicht nicht, die Unternehmen einzelner Staaten und voraussichtlich bald EU-weit rechtlich zur Wahrung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten zu verpflichten, sondern es muss der Prozess auch auf globaler Ebene im Dreiklang vorangebracht werden.

Nicht zuletzt sollten sich daher Gewerkschaften wieder stärker als öffentliche Gegenmacht und Korrektiv im Kontext menschen- und umweltgerechter Handelspolitik verstehen. Die von der Gewerkschaftsbewegung mitgetragenen Kampagnen gegen die Handelsabkommen TTIP und CETA waren gute Beispiele für erfolgreiche, bündnisübergreifende und öffentlichkeitswirksame Mobilisierung für die Interessen von Beschäftigten und Umwelt weltweit. Gerade die Verhandlungen um das EU-Mercosur- oder das EU-China Investitionsabkommen bedürfen vor dem Hintergrund zunehmenden Rohstoffhungers Europas einer sehr viel stärkeren zivilgesellschaftlichen Kontrolle und müssen daraufhin überprüft werden, ob ihre Inhalte mit demokratischen, sozialen sowie klima- und umweltpolitischen Grundsätzen vereinbar sind. Die Voraussetzung dafür wäre eine sehr viel stärkere öffentliche Wahrnehmung der Verhandlungsinhalte durch eine stärkere Politisierung und ggf. Skandalisierung durch Zivilgesellschaft, Umweltverbände und Gewerkschaften.

Wichtigster und dringlichster Ansatz im Einsatz für gerechtere Arbeits- und Lebensbedingungen entlang von Lieferketten bleibt aber die transnationale Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften bei der Organisation von Beschäftigten sowie bei betriebs- und tarifpolitischen Konflikten. Die IG Metall ist angesichts der zunehmend globalisierten Lieferketten- und Unternehmensnetzwerke deutscher Konzerne schon seit längerem dabei, mit innovativen strategischen Ansätzen transnationaler Gewerkschaftsarbeit den Aufbau starker Gewerkschaftsstrukturen bei ausländischen Standorten deutscher Unternehmen zu unterstützen. Ein Beispiel dafür ist die Transnationale Partnerschaftsinitiative (TPI) der IG Metall, die – fokussiert auf automobiler Industriecluster in Ungarn – die dortige Branchengewerkschaft Vasas dabei unterstützt, ihre Organizingfähigkeiten zu stärken und so die eigene Mitgliederbasis an den Standorten (Varga 2019) zu erweitern. Mit der 2012 ins Leben gerufenen Internationalen Netzwerkinitiative (NWI) der IG Metall soll der Ansatz weltweit ausgeweitet werden. NWI soll dazu beitragen, betriebliche Akteure in Deutschland mit ihren Counterparts an den ausländischen Standorten ihres Unternehmensnetzwerks in einen regelmäßigen Austausch zu bringen, Vertrauen untereinander zu schaffen und so die auf globalen Unterbietungswettbewerb der Standorte abzielenden Konzernstrategien in gemeinsamer Zusammenarbeit miteinander ins Leere laufen zu lassen (Simon 2021).

Ein weiterer Ansatz transnationaler Erschließungsarbeit besteht im Organizers' Development Project (ODP), das auf Mitgliedergewinnung sowie Organisationsentwicklung zur Unterstützung der Gewerkschaften vor Ort abzielt. Im Rahmen dieses Kooperationsprojekts zwischen der IG Metall und ihrem globalen Branchendachverband IndustriALL Global Union werden die Teilnehmer*innen in praktischen Organizing-Methoden ausgebildet und Netzwerke aufgebaut. Ziel ist, das Empowerment (Hilfe zur Selbsthilfe) der Belegschaften

zu stärken. Durch ihr eigenes Engagement und gemeinsames Handeln in großer Zahl sollen sie sich für ihre eigenen Belange einsetzen können. Das ist gerade in Regionen, in denen das Betriebsgewerkschaftssystem und ein Ohnmachtsgefühl der Arbeitnehmer*innen vorherrscht, ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Fazit

Nehmen Gewerkschaften die Herausforderung an, transnationale Gewerkschaftsarbeit entlang von Lieferketten und im Sinne einer Stärkung der Gewerkschaftsmacht vor Ort zur Überwindung von Ausbeutung und Verstoß gegen fundamentales Arbeitsrecht zu betreiben, dann kaufen sie sich damit einen Anspruch ein, der angesichts der zunehmend globalen „Fragmentierung der Fabrik“ (Durand 2007) und der dramatischen Machtasymmetrien vor Ort nur schwer einzulösen ist. Hinzu kommt, dass ein entsprechender Ansatz transnationaler Gewerkschaftsarbeit mit vielen Ressourcen verbunden ist, die angesichts schwindender eigener Mitgliederbasis von vielen Gewerkschaften in den europäischen Industriestaaten nicht zusätzlich aufgebracht werden können. Trotzdem führt kein Weg daran vorbei, sich im Rahmen einzelgewerkschaftlicher oder gewerkschaftsföderaler Ansätze für eben diesen steinigen Weg zu entscheiden. Alles andere wäre eine Kapitulation vor einem global agierenden und ausbeutenden Kapitalismus, der ohne gewerkschaftspolitische Einhegung vor Ort aus globalen Lieferketten „globale Armutsketten“ (Selwyn 2019) macht.

Die neuen Kontexte, in denen Lieferketten derzeit diskutiert werden, sind für entsprechende Ansätze transnationaler Gewerkschaftsarbeit ein kleines window of opportunity, das es zu nutzen gilt. Wie anhand der Branchenbetrachtung der Lieferketten in der Textil- und Fahrzeugindustrie gezeigt, befinden sich diese derzeit im Umbruch. Dieser Umbruch wird weitgehend bestimmt durch neue Unternehmensstrategien, die sich an Trends wie der Stärkung von Lieferkettenresilienzen im Zuge der Corona-Krise oder der technologischen Transformation im Zuge der Dekarbonisierung ausrichten. Transformationsdebatten in Deutschland und Europa sollten sehr viel stärker als bisher mit dem Hinweis auf die unverantwortbaren Ausbeutungsverhältnisse in den Lieferketten der dafür notwendigen Produkte und Technologien verknüpft werden. Der stärkere Bedarf an Rohstoffen im Zuge der Elektrifizierung und Digitalisierung des Automobils beispielsweise kann nicht nur als Problem von Lieferengpässen und sich daraus ergebenden hiesigen Produktionsstopps diskutiert werden. Die Debatte muss auch die schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden in den Ursprungsländern der Rohstoffe Südamerikas, Afrikas oder Asiens reflektieren und die fehlende Verantwortung von Politik und Unternehmen in Deutschland und Europa an diesen Zuständen kritisieren.

Letzten Endes muss deshalb die ganz konkrete Gewerkschaftsarbeit vor Ort – sowohl im nationalen wie transnationalen Kontext – auch in eine globale Kapitalismuskritik eingebettet sein, die die gesellschaftspolitische Perspektive nicht aus dem Blick verliert. Gewerkschaften dürfen in ihrer transnationalen Gewerkschaftsarbeit nicht vergessen, dass sie auch gesellschaftspolitischer Akteur sind,

der die Ausbeutung von Arbeit nicht nur in der zentralen gewerkschaftlichen Arena – dem Betrieb – skandalisieren und dagegen mobilisieren muss. Auch gegenüber handels- und wirtschaftspolitischen Entscheidungsträgern und im Bündnis mit zivilgesellschaftlichen und umweltpolitischen Akteuren muss die Stimme der Gewerkschaften für faire Handelsbeziehungen und ein Ende der Überausbeutung des Globalen Südens erhoben werden. Ohne diese „gesellschaftspolitische Klammer“ droht die Gewerkschaftsbewegung hierzulande ihr Bewusstsein dafür zu verlieren, dass unsere Industrieproduktion und damit die Arbeit der Industriebeschäftigten von Lieferketten abhängig ist, die vielfach auf der Verletzung von Arbeits- und Menschenrechten sowie auf der Zerstörung natürlicher Lebensgrundlagen beruhen.

Literatur

- Baur, Andreas, Lisandra Flach et al. (2022): Strategien gegen die Flaschenhals-Rezession: Was hilft bei Lieferengpässen und steigenden Preisen. ifo Schnelldienst, 2022, 75, Nr. 01, 03-31.
- Butollo, Florian (2020): Kein Ende globalisierter Wertschöpfung: Warum Erwartungen an eine Rückverlagerung der Fertigung sich nicht erfüllen werden. In: PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, Jg. 50, Heft 1/2020, 125-131.
- Capgemini (2020): Fast forward. Rethinking supply chain resilience for a post-COVID-19 world. https://www.capgemini.com/de-de/wp-content/uploads/sites/5/2020/11/Fast-forward_Report.pdf.
- Colibasanu, Antonia (2022): Die Pandemie der Weltwirtschaft. In: Cicero online.
- Donath, Peter und Annette Szegfü (2021): Wir machen Stoff. Die Gewerkschaft Textil-Bekleidung 1949-1998. Transcript Verlag.
- Durand, Jean-Pierre (2007): Invisible chain. Constraints and opportunities in the new world of employment. Basingstoke. Palgrave Macmillan.
- Fischer, Karin (2020) Dependenz trifft Warenketten: Zur Überausbeutung von Arbeit im globalen Süden“ In: PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, Jg. 50, Heft 1/2020, 33-51.
- Gondwe, Grace (2020): Assessing the Impact of COVID-19 on Africa’s Economic Development. UNCTAD. 3/2020.
- Hans-Böckler-Stiftung (HBS) (2021): Mitbestimmung. Das Magazin der Hans-Böckler-Stiftung. 6/2021.
- Internationale Arbeitsorganisation (2020a): Thematic Brief: Recommendations for Asian garment manufacturers on how to address the Covid-19 pandemic. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/briefingnote/wcms_741642.pdf.
- Internationale Arbeitsorganisation (2020b): Social Protection Spotlight. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---soc_sec/documents/publication/wcms_754731.pdf.
- IG Metall (2021): Materialengpässe und Preisdynamik. Handlungsmöglichkeiten der Geldpolitik?. Wirtschaftspolitische Informationen, Nr. 2, Dezember 2021.
- IEA (2021): <https://iea.blob.core.windows.net/assets/24d5dfbb-a77a-4647-abcc>

667867207f74/TheRoleofCriticalMineralsinCleanEnergyTransitions.pdf.

- Initiative Lieferkettengesetz (2020): Globale Lieferketten in der Corona-Krise: Menschenrechte auf dem Abstellgleis?. file:///C:/Users/SiegertR/Desktop/Briefing-Juni-2020_Lieferketten-und-Corona_final.pdf.
- Institut für Weltwirtschaft (2021): Kiel Trade Indicator: Aussichten für Handel trüben sich ein, Staus drohen sich zu verschärfen. <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2021/kiel-trade-indicator-aussichten-fuer-handel-trueben-sich-ein-staus-drohen-sich-zu-verschaerfen>.
- Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>.
- Neugebauer, Carolin und Gerhard Schewe (2015): Wirtschaftsmacht Modeindustrie – Alles bleibt anders. Aus Politik und Zeitgeschichte 1-3/2015, Bundeszentrale für Politische Bildung. <https://www.bpb.de/apuz/198384/wirtschaftsmacht-modeindustrie-alles-bleibt-anders?p=1>.
- Rodríguez, Fabricio (2020): Endstation China? Die globalen Stoffströme auf ihrem Weg durch die „Werkstatt der Welt“. In: PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, Jg. 50, Heft 1/2020, 89-108.
- Schaffartzik, Anke und Franziska Kusche (2020): „Ökologisch ungleicher Tausch: Wachstum auf Kosten von Mensch und Natur: Nur ungleiche Material- und Geldflüsse in globalem Maßstab ermöglichen eine wachstumsorientierte Entwicklung“. In: PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, Jg. 50, Heft 1/2020, 53-67.
- Scheper, Christian (2020): Synthesebericht: Auswirkungen von COVID-19 auf die Textilindustrie. FEMNET e.V., INKOTA-netzwerk e.V., SÜDWIND e.V.. https://www.uni-due.de/imperia/md/images/inef/synthesebericht_auswirkungen_covid19_textilindustrie.pdf.
- Selwyn, Benjamin (2019): Poverty chains and global capitalism. *Competition & Change* 23 (1): 71-97.
- Simon, Hendrik (2021): „United and Stronger Together“ – Transnationale gewerkschaftliche Organisation in multinationalen Konzernen am Beispiel der IG Metall-Netzwerkinitiative. In: *Industrielle Beziehungen*, Jg. 28, Heft 2/2021, 212–221.
- Varga, Marika (2019): Vorwärts, aber gemeinsam: Transnationale Gewerkschaftspolitik der IG Metall heute. In: C. Ludwig, H. Simon, und A. Wagner (Hrsg.), *Entgrenzte Arbeit, (un-)begrenzte Solidarität? Bedingungen und Strategien gewerkschaftlichen Handelns im flexiblen Kapitalismus*, Münster: Westfälisches Dampfboot, 213–217.
- Watkins, Kevin (2021): Mining holds the key to a green future – no wonder human rights activists are worried. <https://www.theguardian.com/business/2021/jun/27/mining-holds-the-key-to-a-green-future-no-wonder-human-rights-activists-are-worried>.