

Der Lieferketten-Backlash – und was trotzdem bleibt

Von ARMIN PAASCH und MIRIAM SAAGE-MAASS

Nach langem Ringen hat das Europäische Parlament am 16. Dezember 2025 dem sogenannten Omnibus-I-Paket zugestimmt, das zentrale Regelwerke des European Green Deal »vereinfachen« soll.¹ Tatsächlich hat die Europäische Volkspartei (EVP) damit allerdings nicht vereinfacht, sondern vielmehr die »Brechtstange« (Manfred Weber, CSU) an die EU-Lieferkettenrichtlinie (*Corporate Sustainability Due Diligence Directive* - CSDDD) angesetzt und zugleich die Brandmauer gegen Rechtsextreme im EP eingerissen.

Alles in allem ist dies ein signifikanter Backlash für Menschenrechte, Umwelt und Klima, aber auch ein Menetekel für die Demokratie in Europa. Defätismus und Resignation wären dennoch fehl am Platz. Noch im Mai 2025 hatten Bundeskanzler Friedrich Merz und der französische Präsident Emmanuel Macron die komplette Abschaffung der CSDDD gefordert. Eine breite zivilgesellschaftliche Allianz konnte dies jedoch verhindern und Kernelemente der Richtlinie retten. Auch das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) wird damit nicht abgeschafft, sondern muss gemäß Richtlinie teilweise sogar verbessert werden.

Das im Januar 2023 in Kraft getretene LkSG und die 2024 verabschiedete CSDDD sind Meilensteine im Kampf um die Verbesserung von Arbeits- und Lebensbedingungen und die Einhaltung von Umweltstandards in globalen Wert-

schöpfungsketten. Die Gesetzgeber:innen reagierten damit auf tödliche Textilfabrikkatastrophen in Pakistan und Bangladesch, den verheerenden Dammbruch in einer Eisenerzmine im brasilianischen Brumadinho² und andere Auswüchse unserer »imperialen Lebensweise«.³ Hiesige Konzerne greifen regelmäßig auf billige natürliche Ressourcen und Arbeitskräfte im Globalen Süden zurück, während sie die sozialen und ökologischen Folgen ihres Handelns bisher ungestraft externalisieren, um Wachstum und Profite zu sichern.

LkSG und CSDDD zielen darauf ab, diese Praxis zu ändern. Sie verpflichten Unternehmen zur Achtung von Menschenrechten und zum Schutz der Umwelt entlang ihrer Lieferketten sowie zu fairen Einkaufspraktiken und Vertragsgestaltungen. Bei Verstößen sind Zwangs- und Bußgelder oder der Ausschluss von öffentlichen Aufträgen vorgesehen. Laut CSDDD haften Unternehmen auch zivilrechtlich für Schäden, die sie durch Verstöße gegen Sorgfaltspflichten verursachen. Seit 2023 nutzen von Menschenrechtsverletzun-

ARMIN PAASCH, geb. 1974 in Malmédy/Belgien, ist Historiker und Germanist und arbeitet als Referent für Verantwortliches Wirtschaften bei Misereor.

MIRIAM SAAGE-MAASS, geb. 1978 in Berlin, Dr. jur. Maaß ist Legal Director beim European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR).

1 Armin Paasch, Von der Leyen 2.0: Abschied vom Green Deal?, in: »Blätter«, 4/2025, S. 21-24.

2 Vgl. Theresa Mentrup, Die Katastrophe von Brumadinho und die deutsche Verantwortung, in: »Blätter«, 1/2024, S. 29-32.

3 Vgl. den Beitrag von Ulrich Brand in dieser Ausgabe.

gen Betroffene und NGOs das LkSG, um Menschenrechte in konkreten Fällen durchzusetzen. Laut Bundesregierung waren bis Oktober 2025 insgesamt 297 einschlägige Beschwerden beim zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) eingegangen.⁴

Die Erfahrungen mit dem LkSG sind indes durchgewachsen.⁵ Zum einen zeigte das Gesetz erste konkrete Erfolge: Arbeiter:innen auf Bananenplantagen in Costa Rica etwa reichten eine Beschwerde bei Aldi Süd ein und konnten durchsetzen, dass ihr Lohn nach jahrelangen Unregelmäßigkeiten nachgezahlt wurde. Auch in Hessen streikende LKW-Fahrer:innen aus Georgien und Usbekistan erreichten nach dem Eingreifen des BAFA die Auszahlung ausstehender Gehälter. Die Fälle zeigen, dass das Gesetz etwas bewirken kann, wenn Unternehmen ihre Pflichten und das BAFA seine Aufsichtsfunktion ernst nehmen. Leider aber hat das BAFA die Perspektiven der Rechteinhaber:innen bisher zumeist nicht ausreichend berücksichtigt und setzt stattdessen einseitig auf Dialog mit den Unternehmen. In keinem einzigen Beschwerdeverfahren hat das BAFA Unternehmen zu konkreter Abhilfe, Wiedergutmachung oder einer Änderung ihrer Wirtschaftstätigkeit verpflichtet oder Bußgelder verhängt. Die Novelle des hiesigen Lieferkettengesetzes, die die Bundesregierung 2025 vorgeschlagen und an den Bundestag weitergeleitet hat, würde die Sanktionsmöglichkeiten sogar noch weiter einschränken.

Die europäische Richtlinie in ihrer ursprünglichen Fassung von 2024 barg das Potenzial, viele Schwächen des hiesigen Lieferkettengesetzes zu beseitigen, etwa durch eine stärkere Beteiligung von Betroffenen und Zivilgesellschaft und die Einführung einer EU-weit einheitlichen zivilrechtlichen Haftungsregel. Das hätte

auch in Deutschland einen deutlich effektiveren Schutz von Menschenrechten und Umwelt ermöglicht.

Ideologisch motivierte Streichorgie

Doch diese Chance hat die EU mit dem Omnibus-I-Paket teilweise verspielt. Besonders schwerwiegend ist die Streichung der EU-weit einheitlichen zivilrechtlichen Haftungsregel für Menschenrechtsverletzungen. Dadurch bleibt in Europa ein juristischer Flickenteppich bestehen, der für Betroffene wie auch Unternehmen vor allem Rechtsunsicherheit bringt. Ohne die ursprünglich vorgesehene Eingriffsnorm wird im Regelfall das Zivilrecht des Schadensortes auch vor Gerichten in der EU zur Anwendung kommen. Damit sind europäische Unternehmen theoretisch Haftungsrisiken aus 206 Jurisdiktionen ausgesetzt. Im Fall Brumadinho sind beispielsweise zwei Zivilverfahren gegen den TÜV Süd in München anhängig, in denen brasilianisches Recht zur Anwendung kommt. Der Textilkonzern K&K wurde wegen eines Textilfabrikbrandes in Pakistan nach pakistanischem Recht verklagt. Der ideologische, geradezu kulturkämpferische Charakter der »Vereinfachungsagenda« der Omnibusverfechter:innen dient damit eindeutig nicht der Vereinfachung. Eine solche hätte nämlich die EU-weit einheitliche Haftungsnorm gebracht, die jetzt abgeschafft wird.

Skandalös ist überdies, dass die EU im zweitwärmsten Jahr seit Beginn der Temperaturaufzeichnungen die expliziten Klimaaspekte aus der Lieferkettenrichtlinie gestrichen hat. Anders als in der ursprünglichen Fassung von 2024 vorgesehen, müssen Unternehmen nun keine Klimapläne im Einklang mit dem Pariser Abkommen mehr aufstellen, geschweige denn umsetzen. Zeitgleich zur Weltklimakonferenz in Belém gab die EU somit ein zentrales Instrument zur Reduktion von Treibhausgasemissionen aus der Hand.

Folgenscher ist schließlich auch die Begrenzung des Anwendungsbereichs

⁴ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke, DS 21/2236, 10.10.2025.

⁵ ECCHR, Brot für die Welt und Misereor, Zwei Jahre Lieferkettengesetz – Ein Erfahrungsbericht, 2025.

der europäischen Lieferkettenrichtlinie auf Konzerne ab 5000 Mitarbeitenden und 1,5 Mrd. Euro Jahresumsatz. In der ursprünglichen Fassung sollte die Richtlinie für Unternehmen ab 1000 Mitarbeitende und 450 Mio. Euro Umsatz gelten. Sollte diese Einschränkung in deutsches Recht überführt werden, wären hierzulande lediglich noch 150 Konzerne mit Hauptsitz in Deutschland erfasst. 95 Prozent der Unternehmen, die bereits jetzt das Lieferkettensorgfaltspflichtenengesetz umsetzen, würden damit aus der Verantwortung für Menschenrechte, Umwelt und Klima entlassen. Völkerrechtlich wäre dies ein Verstoß gegen das Regressionsverbot beim Menschenrechtsschutz, das im UN-Sozialpakt verankert ist.⁶

Politische Wende nach rechts

So kündigt auch der Prozess zum Omnibus-I-Paket von einer politischen Wende nach rechts. Die Konservativen haben sich von der extremen Rechten und der Erdölindustrie vereinnahmen lassen und dabei demokratische Verfahren über Bord geworfen. Das betrifft zunächst die Vorgehensweise der Kommission, die – entgegen ihren eigenen »Leitlinien zur besseren Rechtssetzung« – keine angemessene Konsultation und keine Folgenabschätzung durchgeführt hatte, bevor sie die Richtlinie vorschlug. Die Kommission rechtfertigte das Omnibus-I-Paket mit dem Argument, dass die europäische Lieferkettenrichtlinie die europäische Wettbewerbsfähigkeit gefährde. Dabei verwies sie auf einen Bericht des ehemaligen Chefs der Europäischen Zentralbank, Mario Draghi, der diese jedoch nur im Anhang, und auch dort nur in einem Absatz, erwähnte.⁷ Sprich: Die Kommission agierte ohne empirische Grundlage und ideologisch rückwärtsgerichtet.

6 Markus Krajewski, Weder Rückschritt noch Frustration. Europa- und völkerrechtliche Grenzen einer Änderung des Lieferkettengesetzes, Verfassungsblog, 21.3.2025.

7 Vgl. Mario Draghi, The future of European competitiveness. Part B. In depth-analysis and recommendations, commission.europa.eu, 9.9.2024, S. 318.

Ein ökonomisches Gutachten im Auftrag von Misereor, Verdi und anderen kam hingegen zu dem Schluss, dass die europäische Lieferkettenrichtlinie die Wettbewerbsfähigkeit mittelfristig sogar stärken würde. Denn sie verhindere, dass ökologische und soziale Kosten externalisiert würden, und fördere so eine zukunftsorientierte Spezialisierung etwa im Energie- und Mobilitätssektor. Zudem ermögliche sie eine gerechtere Verteilung von

»Die Konservativen haben sich von der extremen Rechten und der Erdölindustrie vereinnahmen lassen und dabei demokratische Verfahren über Bord geworfen.«

Gewinnen innerhalb von Unternehmen und in globalen Wertschöpfungsketten, was die Nachfrage steigern könne.⁸ Dennoch setzte die konservative Fraktion im Europaparlament alles daran, die Richtlinie abzuschaffen, und schreckte dabei auch vor dem Einreißen der Brandmauer im EP nicht zurück. Angelika Niebler, stellvertretende Parteivorsitzende der CSU, hatte schon im Rechtsausschuss des Parlaments unisono mit Rechtsextremen Änderungsvorschläge eingebracht, die die Abschaffung oder komplette Aushöhlung der Lieferkettenrichtlinie vorsahen. Niebler war auch die erste, die öffentlich eine Kooperation mit Rechtsextremen ins Spiel brachte, falls Sozialdemokraten und Grüne ihren Vorschlägen nicht folgen sollten. Und so stimmten am 16. Dezember alle drei rechtsextremen Fraktionen einstimmig für den Omnibus und ermöglichten damit den Backlash. Laut René Repasi, Vorsitzender der SPD-Abgeordneten im EP, hatte die EVP zuvor »bewusst Änderungs-

8 Johannes Jäger u.a., Economic effects of the EU CSDDD considering the Omnibus process, misereor.org, September 2025.

anträge eingebracht, von denen klar war, dass sie nur mit den Stimmen aus dem Orbán-, Le Pen- und Meloni-Lager, der PiS und der AfD eine Mehrheit erreichen konnten«. Deren Ziel aber sei vor allem der Bruch der Brandmauer. Die Plattform aus Konservativen, Sozialdemokraten und Liberalen, welche die Kommission gewählt

»Von einer ›Abschaffung‹ des Lieferkettengesetzes, die Friedrich Merz seiner Klientel vollmundig angekündigt hatte, kann keine Rede sein.«

und unterstützt hatten, ist damit passé – und eine systematische und vertiefte Kooperation der EVP mit Rechtsextremen sehr wahrscheinlich.

An all dem hat die Wirtschaftslobby offensichtlich maßgeblich mitgewirkt. Schon der Kommissionsvorschlag deckte sich weitgehend mit einem Lobbypapier des Bundesverbands der Deutschen Industrie und seiner französischen und italienischen Pendanten. In der Folge schlossen sich ExxonMobil, Chevron, TotalEnergies und andere Erdölkonzerne zusammen, um systematisch Einfluss auf Europaabgeordnete und Regierungen zu nehmen. Dabei drängten sie die EVP erfolgreich, »sich so weit wie möglich auf die Seite rechtsextremer Parteien zu stellen«.⁹

Doch trotz aller Verschlechterungen bleibt von der CSDDD nicht nur eine leere Hülle übrig. Vielmehr bestehen einige wichtige Bestimmungen fort, die über das deutsche Gesetz hinausgehen und in ein künftiges »Gesetz zur internationalen Unternehmensverantwortung« aufgenommen werden müssen. Unternehmen werden ihre Anstrengungen stärker als bisher nach der Schwere und Wahrschein-

lichkeit ihrer Risiken in den Lieferketten ausrichten müssen, statt pauschal auf ihre direkten Zulieferer. Die europäische Richtlinie erfasst mehr Umweltabkommen als das hiesige Gesetz, etwa zum Schutz der biologischen Vielfalt, der Ozonschicht und der Meeresumwelt. Auch der Höchstsatz für Bußgelder muss von zwei auf drei Prozent des weltweiten Jahresumsatzes angehoben werden.

Auch wenn in der neuen Richtlinie die EU-weit einheitliche zivilrechtliche Haftungsregel entfällt, verpflichtet sie dennoch die Mitgliedstaaten, das Recht auf volle Entschädigung für Personen zu sichern, wenn Unternehmen durch Verstöße gegen Sorgfaltspflichten Schäden verursacht haben. Dabei erhalten sie aber größeren Ermessensspielraum als in der ursprünglichen Fassung. Auf nationaler Ebene ist dazu auch die Einführung einer Eingriffsnorm explizit erlaubt, welche die Anwendung des eigenen Zivilrechts vor Gerichten in EU-Mitgliedstaaten auch bei Schadensfällen im Ausland sichert. In Zukunft werden Entschädigungsklagen damit eher ermöglicht und keinesfalls eingeschränkt. Von einer »Abschaffung« des Lieferkettengesetzes, die Friedrich Merz seiner Klientel vollmundig angekündigt hatte, kann also keine Rede sein. Dennoch haben die vergangenen Monate gelehrt: Die Lobbymacht des Kapitals ist enorm gewachsen. Ein bisschen sozialer und ökologischer gibt man sich gern, aber wenn es an die Grundfesten des Wirtschaftsmodells und der imperialen Lebensweise geht, wird es ungemütlich. Aus diesem Grunde – und nicht wegen angeblicher Bürokratie – bekämpfen Wirtschaftsverbände und willfährige Politiker:innen Lieferkettengesetze mit harten Bandagen. Eine ambitionierte Umsetzung der (abgeschwächten) CSDDD in Deutschland und den anderen EU-Mitgliedstaaten wird daher alles andere als ein Selbstläufer. Ähnliches gilt für die rechtliche Auseinandersetzung um die Anwendung im Interesse der Menschen, die die Richtlinie schützen soll. ◻

9 SOMO, The secret cabal of US polluters that is rewriting the EU's human rights and climate law, 3.12.2025.