Transkript Podcast 28 – Wie nachhaltig wird die neue Europäische Batterieverordnung?

Vanessa Fischer:

Batterien sind die neue Schlüsseltechnologie, um fossile Brennstoffe zu ersetzen und den Verkehrs- und Energiesektor klimaneutral zu gestalten. In den nächsten Jahren wird die Nachfrage nach Batterierohstoffen deshalb stetig steigen. Während bisher zumeist die Chancen betont werden, die Batterien für die angestrebten Klimaziele bieten, werden auch kritische Stimmen immer lauter. Sie weisen auf Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung hin, die mit der Gewinnung der Batterierohstoffe einhergehen. Und auch bei der Herstellung, Nutzung und Entsorgung der Batterien sei in Punkto Nachhaltigkeit noch Luft nach oben. Noch in diesem Jahr will die EU eine neue europäische Batterieverordnung verabschieden, um genau das zu erreichen und Batterien endlich entlang ihres gesamten Lebenszyklus nachhaltig zu gestalten. Über den aktuellen Stand der Verhandlungen und darüber, welche unterschiedlichen Forderungen Akteur\*innen aus Industrie, Zivilgesellschaft und Politik an die neue Verordnung haben, spreche ich heute mit Michael Reckordt

Hallo und herzlich Willkommen zu „Kompass Weltwirtschaft“, dem Podcast von Power Shift. Mein Name ist Vanessa Fischer. Ich bin Pressereferentin bei Power Shift und ich freue mich sehr, dass ihr heute wieder eingeschaltet habt. Bei „Kompass Weltwirtschaft“ sprechen wir regelmäßig über zentrale Probleme unserer ungerechten Weltwirtschaft. Power Shift ist eine deutsche Nichtregierungsorganisation mit Sitz in Berlin und wir setzen uns ein für eine sozial und ökologisch gerechtere Weltwirtschaft. An dieser Stelle auch noch mal ein ganz herzliches Dankeschön an alle, die unsere Arbeit mit Ihrer Spende unterstützen. Ohne euch wäre das nicht möglich. Falls ihr spenden wollt, dann findet ihr den Link zur Spende in den Shownotes unter diesem Podcast. Falls ihr Fragen oder Anregungen habt, dann schreibt uns gerne eine E-Mail an „podcast@power-shift.de“. Ja, heute spreche ich wie gerade angekündigt mit Michael Reckordt.

Er arbeitet im Rohstoff Team von Power Shift und zusammen mit Elisa Thomaset hat er die Debatte um die Batterieverordnung in den vergangenen Monaten aufmerksam verfolgt. Elisa kann heute leider nicht hier sein, aber ich freue mich sehr, dass du heute hier bist, Micha, herzlich Willkommen!

Michael Reckordt:

Hallo Vanessa.

Vanessa Fischer:

Micha, zum Einstieg würde ich dir gerne wie immer eine kurze persönliche Frage stellen. Und zwar würde mich interessieren, wie du es in deinem Alltag mit Batterien hältst. Also versuchst du wirklich in deinem Alltag auf den Einsatz von Batterien zu verzichten oder fährst du zum Beispiel eBike?

Michael Reckordt:

Nein, eBike fahre ich noch nicht. Ich sehe aber eBikes als eine Möglichkeit für die Mobilitätswende. Vor allem um nicht nassgeschwitzt bei der Arbeit zu erscheinen oder auch um Kinder zu transportieren, zur Schule oder zur Kita, zu was auch immer. Ich bin selber eher „Team ÖPNV“. Das heißt, auch da bin ich auf eBusse und Straßenbahnen, die elektrifiziert sind, angewiesen. Und ich glaube, das Wichtige ist…Also man schafft es glaube ich nicht auf Batterien zu verzichten. Auch in den vielen Gerätschaften, die man hat. Das Wichtige ist, dass die Batterien und die Rohstoffe für diese Batterien unter bestmöglichen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Grundstandards abgebaut werden. Und dann ist es fast egal, ob es ein eAuto, eBus oder ein eBike ist für die Batterien. Für die Verkehrswende macht’s natürlich einen großen Unterschied. Da muss eBus und eBike gefördert werden.

Vanessa Fischer:

Ja, damit sind wir jetzt eigentlich auch schon mitten im Thema. Die EU ist ja tatsächlich gerade dabei, eine neue Batterieverordnung zu verabschieden, die dann solche Standards enthalten soll, wie du das gerade angesprochen hast. An dieser Stelle sei kurz gesagt: Wenn ihr nochmal mehr Background-Information zu der Verordnung selbst haben möchtet, dann empfehle ich euch in die Podcastfolge 16 und 21 reinzuhören. Da haben wir uns ausführlich mit den Hintergründen der Verordnung beschäftigt. Ansonsten, Micha, könntest du vielleicht nochmal kurz zusammenfassen, was in dieser Verordnung drinstehen soll?

Michael Reckordt:

Ja, sehr gerne. Die Europäische Kommission hat im Jahr 2020 einen recht ambitionierten Vorschlag gemacht. Es geht darum, Batterien als erste Produktgruppe nachhaltig zu gestalten. Gerade weil um die Klimaziele auch im Verkehrssektor zu erreichen, Batterien eine größere Rolle spielen werden. Und es geht zum Beispiel darum, dass die Rohstoffe für diese Batterien unter, ja, guten menschenrechtlichen Standards… sogenannte menschenrechtliche Sorgfaltspflichten sollen eingehalten werden, umweltbezogene Sorgfaltspflichten sollen eingehalten werden. Aber in der Verordnung geht es auch sozusagen um Recycling-Standards, Reziklateinsatz, heißt das recycelte Material auch wieder einzusetzen, Sammelziele, CO2-Fußabdrücke von Batterien sollen messbar und reduziert werden und auch Fragen der Reparierbarkeit und der Langlebigkeit werden mit dieser sehr umfassenden Verordnung geregelt.

Vanessa Fischer:

Das klingt erstmal ziemlich gut. Vor allem, was die umwelt- und menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten angeht. Das war ja auch eine wichtige Forderung der Zivilgesellschaft. Du hast gerade gesagt, die Kommission hat den Entwurf im Dezember 2020 vorgelegt mit dem Ziel, dass die Verordnung dann jetzt, eigentlich im Januar diesen Jahres, in Kraft treten sollte. Das war natürlich auch, das hast du gesagt, ein sehr ambitionierter Plan. Das Datum hat sich dann tatsächlich nochmal ein bisschen nach hinten verschoben, einfach weil es viele Details gab, die noch abgestimmt werden mussten. Du hast diese Debatte um die Batterieverordnung zusammen mit Elisa Thomaset beobachtet. Elisa hat dann auch ein Diskussionspapier dazu geschrieben. Das haben wir jetzt auch auf unserer Webseite veröffentlicht. Wie seid ihr da vorgegangen? Wo habt ihr eure Informationen her?

Michael Reckordt:

Elisa hat sich vor allen Dingen die öffentlichen Stellungnahmen, die öffentlichen Dokumente und auch die Debatten angesehen. Das heißt: Sie hat jetzt zum Beispiel in die Ausschussdokumente reingeguckt, sie hat sich den Entwurf der Kommission angeguckt und dann die Kommentierung von Seiten der Industrie, von Seiten der Zivilgesellschaft, die in der Regel öffentlich auch einzusehen sind, verglichen. Sie hat sich angeguckt: Was sind eigentlich die Debatten in den Ausschüssen des Europäischen Parlaments? Vor allen Dingen des Binnenmarktausschusses „IMCO“ , des Industrie- und Forschungsausschusses „ITRE“ sowie dem „NV“, dem Umweltausschuss. Und wir haben uns sozusagen diese Positionierung der Mitgliedstaaten auch angeguckt und verglichen.

Vanessa Fischer:

Und woher hattet ihr die Infos, also zum Beispiel die Position der Mitgliedsstaaten? Habt ihr da die Regierungen selbst angefragt oder gibt es das auf den Webseiten? Wie kann man sich das vorstellen?

Michael Reckordt:

Ja, leider sind die Mitgliedstaaten auch noch in der Phase, dass sie sich sozusagen einigen müssen. Und was wir da gesehen haben und uns angeguckt haben, sind sozusagen öffentliche Äußerungen von Ministerinnen, aber auch öffentliche Sitzungsvideos, die es gibt. Und wir haben sozusagen auch in Brüssel uns sozusagen erkundigt und umgehört und auch ein paar informelle Quellen angezapft. Und von allen anderen, ich sag mal, Stakeholdern, Industrie, Zivilgesellschaft, Ausschüssen gibt es die Vorschläge in schriftlicher Form auf der Website der Kommission bzw. auch des Europäischen Parlaments.

Vanessa Fischer:

Okay, und was habt ihr dabei rausgefunden? Ich würde jetzt annehmen, dass da doch auch recht viel Uneinigkeit herrschte, vor allem zwischen der Industrie und der Zivilgesellschaft.

Michael Reckordt:

Ja, natürlich gehen die Positionen von Industrie und Zivilgesellschaft an einigen Positionen auseinander. Aber als die beiden klassischen Gegenspieler in der Batterieverordnung funktioniert das nur bedingt. Und das war für uns schon überraschend. Im Gegenteil, es gibt an einigen Stellen oder an vielen Stellen eigentlich auch Gemeinsamkeiten zwischen Industrie und Zivilgesellschaft und zum Teil auch Politik. Zumindest das, was wir aus den Ausschüssen hören. Eine Gemeinsamkeit liegt zum Beispiel darin, dass die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte das Standardwerk sein sollen, woran sich die Verordnung orientiert. Genauso wie OECD-Standards für multinationale Unternehmen, damit Unternehmen wissen, was von ihnen erwartet wird, wenn wir über menschenrechtliche Sorgfaltspflichten sprechen. Das ist zum Beispiel ein großer Unterschied zu der Debatte von vor sieben Jahren bei der Konfliktmineralienverordnung, wo wir viele Unternehmen und Unternehmensverbände erst überzeugen mussten, überhaupt zu sagen: „Hey, wir brauchen dieses Leitwerk, an dem wir uns orientieren, damit ihr später wisst, was ihr machen sollt“. Eine weitere Gemeinsamkeit zwischen den Beteiligten ist tatsächlich auch die Forderung um weitere Rohstoffe, die der Kommissionsvorschlag vor allen Dingen Nickel, natürliches Grafit, Lithium und Kobalt vorsieht.

Und wir hatten ja auch schon die Podcastfolge mit Elisa (Thomaset) und Elena (Gnant) zum Thema Kupfer, Bauxit und Eisen. Und da gibt es eigentlich auch große Einigkeit zwischen den Parlamentsausschüssen und der Zivilgesellschaft. Die Industrie kommentiert das überraschenderweise nicht. Das heißt, ich sehe zumindest keine Gegnerschaft. Im Gegenteil. Wir haben vom „Nickel Institute“, was sehr industrienah ist, sogar gelesen, dass sie eigentlich möchten, dass alle Rohstoffe und dass für alle Rohstoffe menschenrechtliche Sorgfaltspflichten und umweltbezogene Sorgfaltspflichten gelten sollten. Das würden wir politisch auch sofort unterstützen. Ich glaube, realistisch wird es wahrscheinlich die Forderung nicht schaffen. Aber wir hoffen, dass zumindest die drei Rohstoffe mit aufgenommen werden.

Vanessa Fischer:

Die Aufnahme von Bauxit, Eisen und Kupfer in die Verordnung ist ja auch eine Forderung, die Power Shift schon seit längerem hat, weil diese Rohstoffe eben vor allem in der eMobilität eine Rolle spielen und deshalb stark davon auszugehen ist, dass die Nachfrage in den nächsten Jahren steigen wird. Wenn ihr mehr Informationen dazu haben wollt, dann schaut doch mal in unsere Steckbriefe, die wir im letzten Jahr zu diesen wichtigen Batterierohstoffen veröffentlicht haben und in unsere ganz neue Publikation „Heisses Eisen“, in der es darum geht, wie der Abbau von metallischen Rohstoffen zur Klimakrise beiträgt.

Die Links zu beiden Publikationen findet ihr in den Shownotes unter diesem Podcast. Aber jetzt erstmal zurück zur Batterieverordnung und der Debatte. Ich muss ehrlich sagen, mich überrascht diese große Einigkeit doch schon sehr, vor allem was die Industrie angeht. Woher kommt die denn?

Michael Reckordt

Naja, ich glaube, dass zum einen Europa bei der Batterieproduktion den Prozess verschlafen hat.

Die Automobilindustrie, wir wissen das, aus Deutschland, ist eigentlich sehr spät dran mit der Umstellung auf eMobilität. Und das heißt: Der Wettbewerbsvorteil, was sozusagen Stückgutkosten, was Arbeitskräfte angeht, liegt eigentlich in Asien, in China und in einigen anderen Ländern. Und um sozusagen diesen Wettbewerbsvorteil ein bisschen auszugleichen, ist es natürlich für die Industrie einfacher, höhere Standards umzusetzen. Und bei menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten hat sich die Automobilindustrie schon auf den Weg gemacht und ich glaube, dass sozusagen sowohl die Batteriehersteller, als auch die Automobilindustrie hoffen, da einen gewissen Wettbewerbsvorteil zu haben und dadurch sich nicht diesen Standards verweigern, weil sie eh schon sozusagen in der öffentlichen Debatte sind durch die vielen Medienartikel. Und gleichzeitig muss man auch sagen: Wir kennen natürlich nur die öffentlichen Dokumente der Industrie. Wir hören auch, dass ein, zwei Unternehmen auch unter der Hand ähnlich reden, wie sie öffentlich schreiben. Aber ein Großteil der Industrie äußert sich gar nicht. Sie können natürlich trotzdem Zugänge zu einzelnen Mitgliedstaaten haben, zu Europaparlamentarier\*innen haben und ja, ich würde aus der Analyse von Teilen der Industrie nicht darauf schließen, dass es eine Gesamtindustrie gibt.

Da können die Unterschiede, da können die Interessen, sehr unterschiedlich sein.

##### Vanessa Fischer:

Also es ist wahrscheinlich auch gar nicht so einfach, da unbedingt an Informationen immer zu kommen. Wie sieht es denn mit den Punkten aus, die sonst noch strittig waren? Du hast ja gerade erwähnt, dass die Industrie sich nicht explizit für eine Aufnahme von Bauxit, Eisen und Kupfer ausgesprochen hat. Weißt du, wie es da weitergeht und wo es vielleicht... an welchen Stellen es sonst noch große Uneinigkeit gab?

Michael Reckordt:

Wie es bei den Rohstoffen weitergeht, muss man wahrscheinlich ein bisschen abwarten, was jetzt das Europäische Parlament im März abstimmen wird und wie sich die Mitgliedsstaaten positionieren. Ich glaube, das ist noch ein bisschen offen. Weitere große Streitpunkte, die uns durchgesteckt worden sind, sind große Umsetzungsfristen. Das heißt, diese Verordnung wird wahrscheinlich am 01.01.2023 oder spätestens am 01.01.2024 in Kraft treten. Es kommt darauf an, wie der Prozess sich noch entwickelt. Und einige Mitgliedsstaaten fordern sozusagen, dass die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten erst später in Kraft treten sollen,also die Artikel zu diesem Thema und zum Teil mit einer Verzögerung von drei Jahren. Und das sehen wir sehr kritisch, weil es so drei verlorene Jahre sind, um Menschenrechtsstandards und Umweltstandards entlang der Lieferkette zu sichern. Ähnliche Debatten gibt es im Grunde auch um die Recyclingziele und den Rezyklateinsatz. Einige Unternehmen befürchten, dass durch technologische Veränderungen auch diese Rezyklateinsatzziele nicht zu verwirklichen sind, weil vielleicht Materialien länger im Gebrauch sind oder weil sozusagen nicht genug "Secondhand-Rohstoffe" auf dem Markt sind.

Umstritten sind auch sozusagen der CO2-Fußabdruck der Batterien, vor allen Dingen bei den Mitgliedsstaaten und vor allen Dingen wohl bei den Mitgliedsstaaten, die sehr stark auf Kohle und Braunkohle als Energieversorgung setzen. Das heißt, da droht natürlich, dass die Batterieproduktionsstandorte dort generell nicht so eine gute CO2-Bilanz haben als an Orten, wo halt weniger Kohle und Braunkohle verstromt wird. Und es gibt immer wieder auch Fragen zwischen Industrie und Mitgliedstaaten: Wer hat eigentlich an welchen Stellen welche Verantwortung? Ich glaube, das wird jetzt den Rahmen dieses Podcasts sprengen. Spannend ist sicherlich nochmal, auf die Industrieinitiativen einzugehen. Das heißt, die Unternehmen sind zum Teil in Initiativen wie „Thrive Sustainability“ oder "Responsible Minerals" und anderen, um sozusagen gemeinsam abzusprechen, wie sie Standards entwickeln können, welche Standards Audits haben, wie Beschwerdemechanismen eingerichtet werden sollen. Und das ist zum einen zu begrüßen, weil es hilft ja nicht, wenn ein Bergbauunternehmen von 25 verschiedenen Audit-Unternehmen mit 28 verschiedenen Fragen konfrontiert wird. Sondern da hilft eine Standardisierung. Gleichzeitig fordern einige Stimmen aus der Industrie, dass eine reine Mitgliedschaft in diesen Industrieinitiativen schon ausreichend ist, um ihrer Sorgfaltspflicht nachgekommen zu sein.

Und das eröffnet sehr viele Fragen über Haftung. Was passiert eigentlich, wenn was schiefgeht und wenn das Unternehmen sozusagen seiner Sorgfaltspflicht nicht nachgekommen ist und vielleicht auch die Initiative gar nicht ausreicht? Denn die Haftung und die Verantwortung liegt bei menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten immer bei dem Unternehmen. Und dieser Verantwortung kann man auch ohne Industrieinitiativen nachkommen und man darf diese Verantwortung...man kann diese Verantwortung nicht in Industrieinitiativen verlagern und das ist glaube ich ein wichtiger Punkt, der ja geklärt werden muss.

Vanessa Fischer:

Okay, das heißt, es gibt also noch genug Debattenstoff für die Zukunft. Auch aus zivilgesellschaftlicher Perspektive ist es natürlich immer wichtig, die Industrie in Verantwortung zu nehmen. Wie sieht das denn aus? Werden oder sollten da alle Industrien gleichbehandelt werden? Sollten eBikes und eAutos da gleich behandelt werden?

Michael Reckordt:

Ja, da klafft momentan auch noch eine Lücke. Die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gelten voraussichtlich erst einmal nur für Mobilitätsbatterien, die sozusagen eAutos ab einer gewissen Größe betreffen. Und natürlich aus einem Menschenrechtsstandpunkt, aus einem Umweltschutzstandpunkt ist es sozusagen die Menschenrechtsverletzung vor Ort das Problem und wohin der Rohstoff am Ende geht: Ob in eine kleine Batterie in unserem Smartphone, in einer kleinen Batterie in unserer Fernbedienung oder in einem Auto oder in einem eBike spielt erstmal keine Rolle. Wir wollen, dass die Menschenrechtsverletzung vor Ort verhindert wird und die Umwelt geschützt wird. Und daher sollte die EU-Batterievorderung eigentlich für alle Batterietypen gelten. Und gleichzeitig wissen wir natürlich auch, dass der Mobilitätssektor ganz andere Nachfragemengen hat. Also eine eAuto-Batterie wiegt 400 Kilogramm und unsere Fernbedienung insgesamt wiegt ein paar Gramm. Das heißt, die Verantwortung muss natürlich auch so geklärt sein, aber prinzipiell alle Batterien sollten unter menschenrechtlichen und ökologisch besten Bedingungen hergestellt werden.

Vanessa Fischer:

Ja, danke dir für diese Zusammenfassung. Du hast jetzt nochmal gesagt, in welchen Punkten es da eben Einigkeit und Uneinigkeit gibt. Was passiert denn jetzt auf EU-Ebene? Wann wird die Verordnung verabschiedet?

Michael Reckordt:

Ja, das Europäische Parlament...der Umweltausschuss hat jetzt sozusagen Anfang Februar als letzter Ausschuss seine Kommentierung für den Kommissionsvorschlag finalisiert. Es gibt dann im März die Abstimmung im gesamten Parlament zu dem Vorschlag und zu den Vorschlägen aus den einzelnen Ausschüssen zu einer Verbesserung, zu einer Verstärkung dieses Kommissionsentwurfs und gleichzeitig versuchen auch die Mitgliedstaaten unter der französischen Ratspräsidentschaft auch eine Kommentierung des Kommissionsentwurfes.

Vanessa Fischer:

Das klingt jetzt so, als würde es sehr schnell gehen und das Ding könnte bald durch sein. Du hast aber vorhin auch mal davon gesprochen, dass die Verordnung wahrscheinlich doch erst 2023 in Kraft treten wird.

Michael Reckordt:

Genau. Es könnte ganz schnell gehen, wenn die Mitgliedstaaten und das Parlament, in ihren Kommentierungen nicht weit auseinanderliegen. Das heißt, die EU-Kommission guckt sich alle Kommentierungen an und versucht sozusagen wieder ein Einheitsdokument daraus zu machen. Wir befürchten aber, dass gerade die Mitgliedstaaten an einigen Stellen doch sehr weit davon abweichen, was das Parlament möchte. Das heißt, für den Fall wird es vielleicht schon im April oder Mai mit einem Trilog beginnen. Das heißt, dort würde dann die Kommission moderieren und die Mitgliedstaaten, zu Beginn unter französischer Ratspräsidentschaft bis Mitte des Jahres, und einige Parlamentarierinnen, also vor allem die Berichterstatterinnen, würden dann versuchen, Kompromisse auszuhandeln. Und das wird spannend anzusehen. Dafür wird wahrscheinlich auch Elisas Dokument am Ende helfen zu erinnern, wofür die Politik mal stand und wo die kritischen Punkte sind und wo sozusagen ja auch Einigkeit herrscht.

Vanessa Fischer:

Okay, das klingt so ein bisschen, als wäre es auch nochmal wichtig, dass auch die Zivilgesellschaft da in den Wochen vielleicht bis zur Verabschiedung nochmal Druck macht. Wie sieht es denn aus, wenn die Verordnung dann in Kraft getreten ist? Welche Erwartung hat Power Shift dann noch? Kann man sagen: "Ende gut, alles gut. Der Batteriesektor ist gerettet"?

Michael Reckordt:

Ich glaube, soweit würde ich nicht gehen. Aber wahrscheinlich kommt man mit so einer berühmten Floskel wie "Die ersten Schritte in die richtige Richtung". Was spannend ist, dass sozusagen die Batterie als Produkt sozusagen ein erstes Produkt ist, wo menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten gelten. Das heißt, in diesem Sektor muss man stärker darauf gucken: Was passiert beim Bergbau? Wie können Menschenrechte eingehalten werden und wie kann die Umwelt besser geschützt werden? Und auch: Wie kriegt man den Verkehrssektor stärker Dekarbonisierung, wo dann auch die Produktion von Batterien eine Rolle spielt? Ich glaube, das ist maßgeblich und das ist das, was eine Stärke dieser Verordnung ist. Gleichzeitig ist natürlich diese Verordnung für ein ganz zentrales Problem unserer Zeit, viel zu viele Autos auf den Straßen, natürlich überhaupt gar nicht verantwortlich. Hier geht es sozusagen nur darum, dass Batterien besser werden. Und wir werden auch in Zukunft einige batteriebetriebene Fahrzeuge sicherlich haben. Aber es können keine 50 Millionen zugelassenen Fahrzeuge wie aktuell in Deutschland sein und daher braucht es trotzdem auch eine Mobilitätswende, es braucht eine Rohstoffwende, die ein Ziel hat: Weniger Autos, eine bessere Mobilität, vielleicht mehr eBikes, wo dann aber die Batterien auch einen großen Rezyklateinsatz haben und im Kreislauf genutzt werden und die Rohstoffe wiedergewonnen werden können.

Vanessa Fischer:

Das ist eigentlich auch schon ein schönes Schlusswort und zeigt nochmal, dass wir eigentlich weiterhin noch einiges zu tun haben für eine nachhaltige Zukunft. Micha, ich danke Dir ganz herzlich für das heutige Gespräch.

Michael Reckordt:

Vielen Dank, Vanessa.

Vanessa Fischer:

Wir haben heute erfahren, dass es bei der politischen Debatte um die Batterie Verordnung einige strittige Punkte gab. Sollte die Verordnung nun aber bald in Kraft treten, wäre das ein echter Meilenstein, insbesondere in Bezug auf menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten. Auch wenn das natürlich weiterhin viel für die Zivilgesellschaft zu tun gibt. Die genannten Studien und Analysen und weitere Publikationen findet ihr auch auf unserer Webseite unter "power-shift.de". Falls ihr Fragen zur heutigen Folge habt oder auch allgemeine Anregungen, schreibt uns gerne. Die E-Mail-Adresse findet ihr gemeinsam mit allen anderen Links unten in den Shownotes. Wir würden uns freuen, wenn ihr diesen Podcast abonniert und auch beim nächsten Mal wieder einschaltet. Vielen Dank, dass ihr heute dabei wart. Und bis bald.

Erwähnte Shownotes zu dieser Podcastfolge:

Hier geht es zur Publikation: Die Politische Debatte um die Europäische Batterieverordnung: https://power-shift.de/die-politische-debatte-um-die-europaeische-batterieverordnung-klare-regeln-fuer-nachhaltige-produkte/

*Link zum Spendenformular: https://power-shift.de/spende/*

Schreibt uns: [*podcast@power-shift.de*](mailto:podcast@power-shift.de)

Unsere Webseite: [www.power-shift.de](http://www.power-shift.de)