



Student Series of Criminology

Dezember 2023

Laura Schnell: Sorgfaltspflichtverstöße aus kriminologischer Perspektive – Der Fall Volkswagen AG als Käufer von in Konfliktzonen verarbeiteten Kobaltenthaltenen Lithium-Ionen-Batterien, S. 1-19

DOI: 10.5282/stucrim/47

Sorgfaltspflichtverstöße aus kriminologischer Perspektive – Der Fall Volkswagen AG: Käufer kobalthaltiger Lithium-Ionen-Batterien aus Konfliktzonen und die Auswirkungen auf die Menschenrechte

Laura Schnell *

Zusammenfassung: Diese Arbeit beschäftigt sich mit Sorgfaltspflichtverstößen von in Deutschland ansässigen transnationalen Unternehmen, vor der Einführung des am 1. Januar 2023 in Kraft getreten Lieferkettengesetzes. Dabei richtet sich das Hauptaugenmerk der Fallstudie auf den deutschen Automobilhersteller Volkswagen (VW) als Käufer von Lithium-Ionen-Batterien, die den Konflikt-Rohstoff Kobalt enthalten. Dieser Ankauf führt indirekt zu einer Aufrechterhaltung von Menschenrechtsverletzungen in den Konfliktländern. Dabei wird zunächst anhand von Definitionen des Forschungsgegenstandes der Kriminologie erläutert, dass es sich bei Sorgfaltspflichtverletzungen um deviantes Verhalten handelt. Es werden dazu Motive genannt, die das Verhalten begünstigen, welche durch die kriminologische Rational-Choice Theorie erklärt werden.

Schlüsselwörter: Sorgfaltspflichtverletzung – Volkswagen – *Bluwashing* – Rational Choice Theory – Menschenrechtsverletzung

Abstract: The following paper deals with the due diligence violations of transnational companies based in Germany, prior to the introduction of the Supply Chain Act, which came into force on 1 January 2023. The main focus of this case study is on the German car manufacturer VW, a buyer of lithium-ion batteries, which contain the conflict raw material cobalt. This purchase indirectly perpetuates human rights violations in conflict countries. First, the existence of deviant behavior in the case of due diligence violations is clarified on the basis of criminological definitions. Further, the motives for this behavior are identified and explained by the criminological theory of rational choice.

Keywords: due diligence violation, Volkswagen, bluwashing, rational choice theory, human rights violations

* Die Autorin ist Teilnehmerin am Forschungs- und Vertiefungskurs zur Kriminologie mit dem Titel: „Transnationale Wirtschaftskriminalität“ des Lehrstuhls für Strafrecht und Kriminologie (Prof. Dr. Ralf Kölbl) der Ludwig-Maximilians-Universität München (Wintersemester 2021/2022). Der Text wurde mit der Unterstützung der Leiterin des Kurses Dr. María Laura Böhm vorbereitet. Kontakt: lauraschnell98@yahoo.de.

Einleitung

Durch den Klimawandel steigt die Nachfrage nach emissionsfreier Fortbewegung - insbesondere nach Elektroautos.¹ Für die Produktion solcher Elektroautos werden sogenannte Lithium-Ionen-Batterien benötigt. Ein wichtiger Bestandteil, der für die Herstellung von Batteriezellen benötigt wird, ist der Rohstoff Kobalt. Dieser Rohstoff ist jedoch ungleich auf der Erde verteilt. 60 % des gesamten Rohstoffvorkommens befindet sich in der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo) (Seiwert, 2021).

Die Demokratische Republik Kongo gehört zu den sogenannten Konfliktregionen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund gewaltsamer Auseinandersetzungen keine funktionierenden rechtsstaatlichen Strukturen besitzen und Menschenrechtsverletzungen, z.B. durch Unternehmen, ohne weitreichende Hindernisse und Konsequenzen begangen werden können (Lukas/Steinkellner, 2012, S. 9). Diese Konfliktstaaten vernachlässigen nach Ansicht von Lukas und Steinkellner nicht nur ihre Schutz- und Überwacherplichten, sondern sind weitestgehend für Menschenrechtsverletzungen verantwortlich (2012, S. 12).

Beispielsweise ist auch in der Demokratischen Republik Kongo Kinderarbeit strikt verboten. Allerdings sei die kongolesische Bergaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Gesetze zuständig wäre, kaum handlungsfähig. Dies liege daran, dass sie regional schlecht ausgestattet ist und nicht über angemessene technische Ausrüstungen verfüge.² Die Handlungsunfähigkeit der kongolesischen Bergaufsichtsbehörde führe laut Knieps (2019) dazu, dass 20 % des Kobalts aus der Demokratischen Republik Kongo in sogenannten Artisanal- und Kleinbergbau gefördert wird, die sich durch unwürdige Bedingungen für Arbeiter, Kinderarbeit und fehlenden Sicherheitsstandards auszeichnen. Das so gewonnene Kobalt wird anschließend von chinesischen Händlern aufgekauft, mit unbelastetem Kobalt aus anderen Quellen in China vermischt und dann in Batterien verarbeitet (Seidler, 2019). Diese Batterien werden später an große Unternehmen, wie beispielsweise Volkswagen³ (VW), verkauft, weshalb sich in praktisch allen Elektroautos belastetes Kobalt befindet. Es ist daher anzunehmen, dass die deutsche Automobilindustrie Menschenrechtsverletzungen im Kongo unterstützt/fördert. Um diesem Trend entgegenzuwirken, wurden von verschiedenen internationalen Initiativen Sorgfaltspflichten für transnationale Unternehmen konzipiert, mit denen zurückverfolgt werden soll, woher die verarbeiteten Rohstoffe stammen. Diese Sorgfaltspflichten wurden von VW, nach den der Arbeit zugrundeliegenden Quellen, jedoch nur unzureichend eingehalten.

¹ KBA, Neuzulassungen nach Umwelt-Merkmalen, verfügbar unter <https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Umwelt/2022/2022_n_umwelt_zeitreihen.html?n=3525054&fromStatistic=3525054&yearFilter=2022&fromStatistic=3525054&yearFilter=2022> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

² Kfw Entwicklungsbank, Rohstoffe in der DR Kongo – Potenziale für die Entwicklung?, (2007), verfügbar unter <https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDF-Dokumente-Diskussionsbeiträge/50_AMD_D.pdf> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

³ Der Automobilhersteller Volkswagen (VW) ist einer der führenden Hersteller von Automobilen und Nutzfahrzeugen; sie verfolgen bis 2030 das Ziel von einem internationalen Automobilunternehmen zu einem softwarezentrierten weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität zu entwickeln. Volkswagen (2023): Namen, Zahlen, Fakten zu Volkswagen, *Volkswagen*, <<https://www.volkswagen-group.com/de/unternehmen-15765>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

Ziel dieser Arbeit ist es, in diesem Zusammenhang erstens zu klären, ob Sorgfaltspflichtverletzungen als Forschungsgegenstand einer kriminologischen Untersuchung geeignet sind und wenn ja, zweitens, wie sich die Faktoren für etwaige Sorgfaltspflichtverletzungen anhand von kriminologischen Ansätzen erklären lassen.

Dabei sollen wirtschaftliche Faktoren wie auch staatliche Faktoren berücksichtigt werden, welche anschließend anhand kriminologischer Theorien analysiert werden. Hierzu wird zunächst der Begriff der Sorgfaltspflicht definiert (1.), anschließend wird erläutert, welche Maßnahmen für die Einhaltung von Sorgfaltspflichten auf nationaler und internationaler Ebene ergriffen werden (2.). Daran anknüpfend soll auf das Verhalten von VW eingegangen werden, indem die selbst auferlegten Sorgfaltspflichten des Konzerns und die Erfüllung bzw. Nichterfüllung dieser analysiert wird (3.). Danach wird erläutert, ob die Nichteinhaltung der Sorgfaltspflicht überhaupt Gegenstand kriminologischer Analyse sein kann (4.). Zum Schluss werden die Faktoren der Sorgfaltspflichtverletzungen anhand von kriminologischen Theorien erforscht (5.).

1. Sorgfaltspflicht

Zunächst ist zu klären was unter menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht zu verstehen ist. Nach dem *European Center for Constitutional and Human Rights* bezieht sich der Begriff Sorgfaltspflicht (due diligence) auf das Unternehmensrecht und besagt, dass Unternehmen vor einem Vertragsschluss mit anderen Unternehmen die Konditionen des Vertrags, sowie den Vertragspartner selbst umfassend überprüfen sollen. Bezüglich der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat ein Unternehmen Risikountersuchungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass keine Menschenrechte in der Wertschöpfungskette verletzt werden (ECCHR, 2023, S. 3). Dabei besteht die Verpflichtung nicht nur in der Kontrolle seines eigenen Vertragspartners, sondern in der Untersuchung der gesamten Wertschöpfungskette. Zudem sollen die daraus gewonnenen Erkenntnisse in einem Nachhaltigkeitsbericht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (Kolev/Neligan, 2021, S. 5). Zwar verletzen die Unternehmen nicht unmittelbar Menschenrechte in der demokratischen Republik Kongo, da sie weder einen direkten Einfluss auf die Situation vor Ort haben, noch direkt die Rohstoffe von Artisanal- und Kleinbergbau beziehen. Jedoch unterstützen die Unternehmen durch das Ankaufen der Rohstoffe die vorherrschende Lage, mithin kann zumindest von einer mittelbaren Verantwortung gesprochen werden. Transnationale Unternehmen agieren durch lange und unübersichtliche Zulieferketten. Durch diese Wertschöpfungskette versuchen die Unternehmen, laut des *European Center for Constitutional and Human Rights*, sich der Verantwortung für die Menschenrechtsverletzungen vor Ort zu entziehen (ECCHR, 2018, S. 11). Aufgrund der Nachverfolgung dieser Lieferkette kann zumindest von einer mittelbaren Verantwortung gesprochen werden, da die Unternehmen durch das Ankaufen der Rohstoffe die vorherrschende Lage unterstützen. Menschenrechtsverletzungen werden nach Ansicht des *European Center for Constitutional and Human Rights* durch die Dynamiken des marktorientierten globalen Wirtschaftssystems verstärkt. „Armut und Ausbeutung sind das Resultat eines Marktes, der für den Profit auf billige Arbeitskraft angewiesen ist.“ (ECCHR, 2018, S. 10). Durch den Ankauf der Rohstoffe durch deutsche Unternehmen werden bestehende Strukturen gefördert, da die Nachfrage nach billigen Rohstoffen auch einen Bedarf an billiger Arbeitskraft schafft. Transnationale Unternehmen würden demnach nicht nur die vorherrschende Lage begünstigen, sondern sogar von ihr profitieren (ECCHR, 2018, S. 11). Nach *Krajewski* (2018, S. 74) besteht für transnationale Unternehmen dann eine Verantwortung, wenn sie das schädigende Ereignis

tatsächlichen veranlasst haben oder die Verantwortung für Arbeitssicherheit, Gesundheit oder Umweltmanagement tatsächlich übernommen haben.⁴

2. Nationale und internationale Maßnahmen gegen Sorgfaltspflichtverletzungen

Da die Auswirkungen auf die Konfliktregionen von einer solchen Tragweite sind, haben der deutsche Gesetzgeber und internationale Initiativen Maßnahmen ergriffen, um zu gewährleisten, dass internationale Unternehmen ihre Sorgfaltspflichten einhalten, um so Menschenrechtsverletzung in ihren Lieferketten zu verhindern.

Auf internationaler Ebene besteht die Initiative des *UN-Global Compact* seit 1999.⁵ Sie setzt sich aus den Vereinten Nationen, Gewerkschaften und mehr als 15.000 transnationalen Unternehmen zusammen (Werner, 2014, S. 34). Der *UN-Global Compact* verpflichtet die Mitgliedstaaten mit zehn Prinzipien sich für u.a. Menschenrechte, Umwelt- und Arbeitsstandards stark zu machen (Zeisel, 2021, S. 6⁶).

Eine weitere Initiative sind die 2011 verabschiedeten *UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte* (UNLP bzw. UNGP).⁷ Diese Leitprinzipien setzen einen globalen Standard zur Verhütung und Behebung von Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten. Unter anderem kann durch das Drei-Säulen-Modell, bestehend aus dem Schutz der Menschenrechte (*state duty to protect*), der Achtung der Menschenrechte (*corporate responsibility*) und der Abhilfe bei entstandenen Menschenrechtsverletzungen⁸ (*access of remedy*) eine unternehmerische Verantwortung für Menschenrechte in Lieferketten hergeleitet werden (*due diligence*) (Grabosch/Scheper, 2015, S. 9 ff.). Problematisch ist jedoch, dass diese Leitprinzipien recht unkonkret sind. Sie regeln häufig nur die Ziele, die erreicht werden müssen, es wird jedoch nicht aufgezeigt welche konkreten Maßnahmen die einzelnen Mitglieder treffen sollen, um die Grundsätze optimal umsetzen zu können.

Neben dem *UN-Global Compact* und der *UNLP* existieren seit 1976 die *OECD-Leitlinien*, welche im Gegensatz zu den anderen Initiativen einen konkreten 5-Stufen Plan, unter anderem für die Sorgfaltspflicht in der Minerallieferung, aufgestellt haben.⁹ Jedoch haben auch die *OECD-Leitlinien* einen relevanten Nachteil, da sie nur auf freiwilliger Basis bestehen. Jeder Staat kann selbst bestimmen, wie er gegen Menschenrechtsverletzungen vorgeht (Zeisel, 2021, S. 6).

Viele Staaten bieten nach Ansicht von *Grabosch* und *Scheper* (2015, S. 9) gerade keinen ausreichenden Schutz gegen Menschenrechtsverletzungen oder verletzen diese selbst enorm.

⁴ Zur vertieften Information über die Sorgfaltspflichten transnationaler Unternehmen auf die Lieferkette wird auf die Monographie von Markus Krajewski (2018) verwiesen.

⁵ Der *United Nation Global Compact* wurde am 31. Januar 1999 von UN-Generalsekretär Kofi Annan vorgestellt verfügbar unter <<https://unglobalcompact.org/what-is-gc>>, (zuletzt aufgerufen am 13.06.2023).

⁶ Die 10 Prinzipien auf dem der *UN-Global Compact* beruhen sind verfügbar unter <https://www.globalcompact.de/fileadmin/user_upload/Bilder/Mediathek_Main_Page/Publikationen_PDF_speicher/DIE-ZEHN-PRINZIPIEN-1.pdf> (zuletzt aufgerufen am 14.06.2023).

⁷ Die *UN-Leitprinzipien* wurden 2011 vom UN-Sonderbeauftragten für Wirtschaft und Menschenrechte John Ruggie vorgeschlagen. Weitere Informationen sind verfügbar unter <<https://www.auswaertigesamt.de/blob/266624/b51c16faf1b3424d7efa060e8aaa8130/un-leitprinzipien-de-data.pdf>> (zuletzt aufgerufen am 13.06.2023).

⁸ Gemeint ist damit das Bereitstellen von gerichtlichen und außergerichtlichen Beschwerdeverfahren.

⁹ Die *OECD-Leitsätze* (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) wurden bereits 1976 - nach gescheiterten Verhandlungen über ein multilaterales Investmentabkommen - von Unternehmensverbänden, Gewerkschaften und NGOs verabschiedet und 1998 überarbeitet. Weitere Informationen sind verfügbar unter <<https://mneguidelines.oecd.org/48808708.pdf>> (zuletzt aufgerufen am 14.06.2023).

Zudem handeln große Unternehmen überwiegend transnational, weshalb sie sich nationalen Autoritäten leicht entziehen können. Dies liegt daran, dass aus dem Völkerrecht keine direkten und klaren Pflichten der Unternehmen erwachsen und somit auch keine internationalen Sanktionsmöglichkeiten bestehen. Selbst bei offensichtlichen Verstößen sind weder Sanktionen gegen den Mitgliedstaat noch gegen das transnationale Unternehmen vorgesehen (Böhm, 2019). Es fehlt also bereits an einer rechtlichen Instanz, welche von allen Akteuren anerkannt wird, die Sorgfaltspflichtverletzungen ahnden könnte. Aufgrund der Staatenimmunität darf kein Staat einen anderen Staat unter dessen Gerichtsbarkeit unterwerfen. Dies ist Ausfluss der souveränen Gleichheit der Staaten (Herdegen, 2022, § 35 Rn. 1). Viele Autor*innen sind deshalb der Ansicht, dass das System der freiwilligen Leitlinien ein Zeichen für ein Versagen ist (vgl. für alle Haines, 2016, S. 181 ff.).

Auf EU-Ebene gilt seit 2017 die *Richtlinie 2014/95/EU*, die Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeiter*innen zur Meldung von Daten zu Sozial- und Arbeitnehmerbelangen zur Bekämpfung von Korruption und zur Achtung der Menschenrechte verpflichtet. In einem Monitoring hat die Bundesregierung von 2018 bis 2020 kontrolliert, ob Unternehmen mit über 500 Mitarbeiter*innen ihren Sorgfaltspflichten nachkommen. Laut Abschlussbericht vom 8.10.2020 haben über 50 % diese Sorgfaltspflichten nicht erfüllt.¹⁰

Auf nationaler Ebene gibt es in Deutschland seit dem 1. Januar 2023 ein Gesetz, das eine Verletzung der Sorgfaltspflichten hinsichtlich der Lieferketten sanktioniert.¹¹ Ob dieses Gesetz ausreicht, um die Sorgfaltspflichten optimal durchzusetzen, ist zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht feststellbar. Eine ausführliche Studie der Problematik würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Außerdem liegt der Schwerpunkt dieser Arbeit auf der kriminologischen Interpretation von Unternehmensverhalten vor Einführung des Lieferkettengesetzes und nicht auf der Effektivität dieses Gesetzes. Im folgenden Abschnitt soll deshalb das Verhalten VWs hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten aus kriminologischer Perspektive analysiert werden.

3. Sorgfaltspflichtverletzung am Beispiel VW

Sorgfaltspflichtverletzungen auf Seiten der Unternehmen führen dazu, dass Waren, die von den Endverbrauchern gekauft werden, Komponenten beinhalten, die unter menschenrechtsverletzende Bedingungen hergestellt wurden. Viele Unternehmen,¹² unter anderem VW, können nicht garantieren, dass die, in ihren von Lieferanten bezogenen fertigen Batteriezellen, kein Kobalt, welches durch Kinderarbeit gewonnen wurde, enthalten ist. VW rechtfertigt sich damit, dass die Überprüfung der Lieferkette eine komplexe Aufgabe darstellt, da zwischen der fertigen Batteriezelle und dem Rohstoff Kobalt bis zu acht Verarbeitungsstufen und Zwischenlieferanten

¹⁰ *Auswärtiges Amt*, Monitoring zum Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (13.10.2020), verfügbar unter <[https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/aussenwirtschaft/wirtschaft-und-menschenrechte/monitoring-nap/2124010#:~:text=Die%20Bundesregierung%20hat%20in%20den,Menschenrechte%20\(%20NAP%20\)%20verankert%20ist](https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/aussenwirtschaft/wirtschaft-und-menschenrechte/monitoring-nap/2124010#:~:text=Die%20Bundesregierung%20hat%20in%20den,Menschenrechte%20(%20NAP%20)%20verankert%20ist)> bitte hier neuen lesbaren link einfügen (zuletzt abgerufen 09.01.2023). Der Sorgfaltsmaßstab bezieht sich hier auf die NAP-Anforderungen, die aber den OECD-Leitlinien sehr ähnlich sind.

¹¹ Das am 01.01.2023 in Kraft getretene Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten verpflichtet Unternehmen, mit Hauptverwaltung, Hauptniederlassung, Verwaltungssitz, satzungsmäßigen Sitz oder Zweigniederlassung in Deutschland, zur Achtung von Menschenrechtsverletzungen.

¹² Den Berichten von *Amnesty International* zufolge verfolgen neben VW unter anderem Sony und Daimler die Lieferketten nur unzureichend. *Amnesty International* geht davon aus, dass diese Unternehmen vom selben Anbieter wie VW die benötigten Rohstoffe beziehen (AI 2016, S. 55).

liegen. Dies mache die Lieferkette intransparent.¹³ Dieses Statement entfernte VW vor Einführung des Lieferkettengesetz von ihrer Website, benannte jedoch ihre genauen Lieferketten für den Bezug des Kobalts nicht.¹⁴ Im Folgenden soll deshalb anhand des von VW eigens auferlegten *Code of Conduct* und an den ermittelnden Lieferketten, das für die Arbeit relevante Verhalten VWs aufgezeigt werden.

3.1. Der *Code of Conduct*

Um Menschenrechtsverletzungen bei dem Abbau von Kobalt entgegenzuwirken, verpflichtet VW ihre direkten Lieferanten in einem "*Code of Conduct*" vertraglich zu hohen Umwelt- und Sozialstandards. Aber was ist eigentlich der *Code of Conduct*?

Der *Code of Conduct* von VW (VW-CCG 2023, S. 5¹⁵) enthält vertraglich festgelegte Nachhaltigkeitsanforderungen an die Lieferanten von VW, die sich an nationalen und internationalen Vorgaben und Konventionen, unter anderem den OECD-Leitlinien, orientieren. Um allerdings auch die mittelbaren Lieferanten zu erreichen, wird die Verantwortung für das Erkennen von Fehlverhalten hinsichtlich der Regelung, auch auf die unmittelbaren Lieferanten übertragen. So heißt es wörtlich im *Code of Conduct*:

"Fehlverhalten [muss] frühzeitig erkannt, aufgearbeitet und unverzüglich abgestellt werden. Dafür bedarf es der Aufmerksamkeit aller sowie ihrer Bereitschaft, [...]. Auch auf entsprechende Hinweise von Geschäftspartnern, Kunden und sonstigen Dritten legen wir Wert. Diese Hinweise können über das Volkswagen Hinweisgebersystem gemeldet werden." (VW-CCG 2023, S. 47)

Statt jedoch für die VW selbst, wie auch für die Lieferanten konkrete Verpflichtungen zur beschreiben, die die Menschenrechte bei der Rohstoffbeschaffung schützen sollen, werden Maßnahmen nur als Empfehlungen ausgesprochen (AI, 2017, S. 57).

Zwar behält sich VW das Recht vor, Informationen über die Einhaltung der Anforderungen mit geeigneten Mitteln zu überprüfen. Jedoch verpflichtet sich VW nicht selbst, dies regelmäßig durchzuführen. Insbesondere scheint die Überprüfung der Lieferkette nicht erfolgsversprechend, da diese mittels Fragebögen oder durch den Einsatz von Experten vor Ort erfolgt, welche jedoch nur nach vorheriger Ankündigung und in Anwesenheit von Vertretern der Geschäftspartner zu den regulären Geschäftszeiten und unter Einhaltung des geltenden Rechts erfolgt (VW-CCG, 2023, S. 41). Durch angekündigte Kontrollen kann sich allerdings gerade kein Bild über die vorherrschende Lage gemacht werden, da Vertreter vertragsverletzende Zustände für die Zeit der Überprüfung beheben können und somit einen Eindruck erwecken können, der gerade nicht der Realität entspricht (vgl. Zeisel, 2021, S. 87).

Der *Code of Conduct* richtet sich im Allgemeinen an die Geschäftspartner von VW und somit nur an die unmittelbaren Lieferanten. Um jedoch überprüfen zu können, woher die Rohstoffe der Batterien stammen, verpflichtet die VW seine unmittelbaren Lieferanten, Informationen über die „Lieferungen oder Sub-Lieferanten genutzte Schmelzen und Raffinerien“, auf Anfrage von VW offen zu legen (VW-CCG, 2023, S. 39). Schmelzen und Raffinerien werden von den *OECD-*

¹³ Volkswagen AG, Ressourcenbeschaffung für Elektromobilität, verfügbar unter <<https://www.volkswagen.de/de/elektrofahrzeuge/nachhaltigkeit/ressourcenbeschaffung-fuer-elektromobilitaet.html>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

¹⁴ Volkswagen AG, Ressourcenbeschaffung für Elektromobilität, verfügbar unter <<https://www.volkswagen.de/de/elektrofahrzeuge/nachhaltigkeit/ressourcenbeschaffung-fuer-elektromobilitaet.html>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

Leitlinien auch als „*choke points*“ bezeichnet. Gemeint ist damit eine Art Trennlinie zwischen den *upstream* und den *downstream* Unternehmen der Lieferkette.¹⁶ Bis zu dieser Trennlinie ist es vergleichsweise einfach zu ermitteln, woher das Kobalt kommt und unter welchen Bedingungen es gewonnen wurde (AI, 2017, S. 62). VW gab auf Nachfrage von *Amnesty International* an, dass sie ihre Lieferkette bis hin zu den genutzten Schmelzen und Raffinerien zurückverfolgen können. Jedoch wurde diese Aussage von VW nicht belegt (AI, 2017, S. 63).

Im Übrigen wälzte VW jedoch seine Sorgfaltspflicht bis 2023 auf seine Geschäftspartner um, da die Nichtbeachtung der Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette eines Lieferanten durch den Lieferanten selbst bewertet und eigenverantwortlich behoben werden sollte (VW-CCG 2019, S. 29). VW verpflichtete¹⁷ sich also nicht selbst beim Bekanntwerden solcher Risiken regelmäßige Kontrollen durchzuführen und die Angelegenheiten zu bewerten (AI, 2017, S. 64). Damit bleibt VW mit seinem *Code of Conduct* hinter dem *OECD*-Standard, da dieser zumindest ein Bestreben der Unternehmen verlangt, negative Effekte zu verhüten oder zu mindern.¹⁸ Es reicht somit nicht aus, sich allein auf die Informationen der unmittelbaren Lieferanten zu verlassen (AI, 2017, S. 64). In dem bis 2022 gültigen Code of Conduct behielt sich VW lediglich angemessene rechtliche Schritte vor, um auf diese Vertragsverletzung zu reagieren (VW-CCG 2019, S. 39). Wie diese jedoch im Einzelnen aussahen, blieb ungeklärt. Seit der Überarbeitung des Code of Conduct im Jahre 2023 erwähnt VW zumindest welche Maßnahmen bei Verstoß der Nachhaltigkeitsanforderungen erfolgen. Diese reichen bis zum Ausschluss eines Geschäftspartners von neuen Aufträgen, bis hin zur Kündigung des Vertrages. Sogar ein außerordentliches Kündigungsrecht behält sich VW vor (VW-CCG 2023, S. 45).

Zusammengefasst kann demnach gesagt werden, dass von VW im Detail nicht genannt wird, wie die Sorgfaltspflichten in der Lieferkette umgesetzt und überwacht werden und wer für die effektive Umsetzung dieser Pflichten verantwortlich ist (AI, 2017, S. 57). Erfreulich ist, dass zumindest seit der Überarbeitung des Code of Conduct konkrete Maßnahmen geschildert werden, wenn ein Geschäftspartner gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen verstößt. Ob jedoch diese Maßnahmen auch in der Praxis umgesetzt werden, soll nun im Folgendem anhand eines konkreten Beispiels illustriert werden.

3.2. Das Beispiel VW-BA-Tianjin Lishen

Dass die Lieferanten den *Code of Conduct* in der Praxis nur unzureichend einhalten und VW weder seine Lieferanten sorgsam auswählt noch die Einhaltung Nachhaltigkeitsanforderungen kontrolliert, geschweige denn angemessene rechtliche Schritte ergreift, wurde durch Berichte von *Amnesty International* aufgedeckt.¹⁹

¹⁶ Zu den *upstream* Unternehmen gehören Schmelzhütten und Händler in dem Land, in dem Kobalt abgebaut wird. Zu den *downstream* Unternehmen gehören alle Unternehmen, die Kobalt kaufen oder Komponenten oder Produkte herstellen oder verkaufen, die Kobalt enthalten, nachdem es verarbeitet worden ist. Dazu gehören auch die Marken, die die Produkte schließlich an die Verbraucher verkaufen (AI, 2016, S. 42)

¹⁷ Eine Selbstverpflichtung VWs bleibt selbst nach Änderung des Code of Conducts zum 28.07.2023 außer Betracht. VW berechtigt sich nur, unverzüglich angemessene Maßnahmen zu ergreifen (VW-CCG 2023, S. 43)

¹⁸ OECD (2011), OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, OECD Publishing. <<https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264122352-de.pdf?expires=1672663308&id=id&accname=guest&checksum=3F016931F4B185AAB538A8CB97E11D60>> (Leitlinien II. Allgemeine Grundsätze Nr. 12).

¹⁹ Als Hauptquellen dieser Arbeit dienen die Berichte von *Amnesty International* *This is what we die for* (AI, 2016) und *Time to recharge* (AI, 2017). Weitere Quellen lassen sich deshalb nicht finden, da andere Berichte ebenfalls auf die Berichte von *Amnesty International* verweisen vgl. *Spiegel online*, Autobauer profitieren offenbar

Berichte aus den Jahren 2016 und 2017 zeigten auf, dass Auto- und Elektronikhersteller ihre Sorgfaltspflichten bei der Kontrolle der Kobalt-Lieferketten nicht wahrnahmen.²⁰ Laut dem Bericht aus dem Jahre 2016 bezieht VW seine Batteriezellen von den Unternehmen BAK²¹ und Tianjin Lishen. BAK und Tianjin Lishen²² sind Batteriehersteller, dessen Lieferkette auf die Huayou Cobalt Company Ltd. zurückzuführen ist. Die Huayou Cobalt Company²³ Ltd. ist der Mutterkonzern der Congo Dongfang Mining²⁴, eines der größten Unternehmen aus der DR-Kongo, welches bekannt dafür ist, unabhängig von ihrer Herkunft Kobalterz von Händlern in Nähe der Minen aufzukaufen (AI 2016, S. 9). Auf diesen Märkten vermischt sich das vom Kleinbergbau gewonnen Erz mit dem aus autorisierten Minen. Es ist somit nicht nachzuverfolgen, ob das Kobalt unter menschenrechtsverletzenden Bedingungen abgebaut worden ist oder nicht.

Auf Nachfrage von *Amnesty International* behauptete VW in einem Brief vom 18.11.2015 keine geschäftliche Beziehung mit BAK zu unterhalten. Jedoch bestätigte VW die aktive Geschäftsbeziehung mit Tianjin Lishen. Tianjin Lishen bestritt ebenfalls in einer E-Mail vom 04.11.2015, dass ihre Lieferkette auf Huayou Cobalt zurückzuführen ist (AI 2016, S. 59). Diese Aussage zweifelte *Amnesty International* jedoch an, da nicht bestätigt wurde, dass dies der Wahrheit entspricht, zumal Huayou Cobalt den Lieferanten von Tianjin Lishen im Jahr 2013 öffentlich als ihren größten Kunden nannte (AI, 2016, S. 59).

Zwar behauptete VW, dass sie Tianjin Lishen baten, ihre Lieferketten offenzulegen, jedoch bestritt der Zulieferer das Kobalterz aus der DR Kongo zu beziehen. Ebenfalls konnte das eigen von VW entwickelte interne System für nachhaltiges Lieferkettenmanagement keine Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette feststellen. Ob diese Überprüfung ein geeignetes Mittel darstellt, bleibt anzuzweifeln. Zudem gab es keine Hinweise, dass VW ihre Lieferkette auf eine andere Weise überprüft hätte. (AI, 2016, S. 61).

Auch einige Zeit später hat sich an dieser Situation nichts verändert. In einem weiteren Bericht aus dem Jahr 2017 zeigt *Amnesty International* auf, dass die untersuchten Unternehmen – darunter auch VW – weiterhin nur bedingt ihre Lieferketten überprüfen. Insbesondere erweckten die Unternehmen den Anschein, nur die bestimmten Lieferbeziehungen untersucht zu haben, welche von *Amnesty International* bereits vorgebracht wurden. Selbst wenn einige Unternehmen ihre

von Kinderarbeit (15.11.2017), verfügbar unter <<https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/amnesty-international-autobauer-profitieren-von-kinderarbeit-a-1178100.html>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

²⁰ *Amnesty International*, Pressemitteilung, (15.11.2017), verfügbar unter <https://www.amnesty.de/allgemein/pressemitteilung/demokratische-republik-kongo-vw-daimler-und-andere-konzerne-muessen> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2022)

²¹ *BAK Powers* wurde 2005 in Shenzhen China gegründet. Das Unternehmen stellt hauptsächlich Batterien für Automobile, Verbraucherprodukte und Notstromspeichern her. *BAK* gibt an, dass sie mehr als zehn der weltweit führenden Automobilhersteller mit Batterien beliefern (2023), verfügbar unter <http://www.bakpower.com/about_en.php> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

²² *Tianjin Lishen Battery Joint-Stock co., LTD.* gegründet 1997 ist ein chinesischer Batteriehersteller der nach eigenen Angaben zu den globalen wie auch inländischen Marktführer in der Herstellung von Lithium-Ionen – Batterien zählt (2023), verfügbar unter <<http://en.lishen.com.cn/aboutus.aspx?cateid=177&bigcateid=171>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

²³ *Huayou Cobalt* ist ein 2002 gegründetes High-Tech-Unternehmen, dass sich auf die Entwicklung sowie die Herstellung neuer Energie-Lithium-Ionen-Batteriematerialien und neuer Kobaltmaterialien spezialisiert hat. Sie sind nach eigener Aussage global führend auf ihrem Gebiet (verfügbar unter <<https://en.huayou.com/#page1>>, zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

²⁴ Die *Congo Dongfang Mining* hat keine eigene Internetseite. Jedoch tritt Congo Dongfang Mining in Sekundärquellen immer wieder in Verbindung mit fraglichen Aktivitäten in Erscheinung. Vgl. *Change.org*, Congo Dong Fang Mining Company in the DRC, (28.12.2016) verfügbar unter <<https://www.change.org/p/amnesty-international-australia-congo-dong-fang-mining-company-in-the-drc>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023); Business & Human Rights Resource Centre, verfügbar unter <<https://www.business-humanrights.org/en/companies/congo-dongfang-international-mining-cdm/>> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

Lieferketten gründlicher untersuchten, konnten sie nur unzureichend beweisen, dass sie die Aussagen oder Informationen der Lieferanten überprüften (AI, 2017, S. 52). VW gab an, im Jahr 2016 eine interviewbasierte Risikobewertung mit fünf Batteriezellenlieferanten durchgeführt zu haben, um ihre *Corporate Social Responsibility* [CSR] Strategie und ihre *Due Diligence* Konzepte zu untersuchen. Das Unternehmen stellte sogar den Bezug von Batterien aus der eigenen Lieferkette vorübergehend ein, bis weitere *Due-Diligence*-Methoden durchgeführt wurden (AI 2017, S. 52).

VW veröffentlichte jedoch nicht, welche Lieferanten betroffen waren, ob es sich um Kobalt handelte und welche Art von Risiken identifiziert wurden. Demnach ist schwer zu bewerten, ob VW in angemessener Weise ihre Ermittlungspflicht zur Risikominderung wahrgenommen hat (AI 2017, S. 72).

Indem Unternehmen ihrer Ermittlungspflicht nicht nachkommen, richten sie nach Ansicht von *Amnesty International* erheblichen Schaden an. Es würde ein falscher Anschein erweckt, woher das Kobalt stamme, und dies führe zu einer falschen Schlussfolgerung über die Risiken (AI 2017, S. 53). Dementsprechend sei das Verschweigen über den Ursprung des Kobalts und das Nichtoffenlegen der internen Untersuchungen noch schädlicher als der tatsächliche Bezug des Metalls, da die überwiegende Mehrheit des Kobalts ohnehin aus der DR Kongo stamme (AI 2017, S. 54).

Im Übrigen zeigte der Bericht von *Amnesty International* auf, dass keines der befragten Unternehmen adäquate Risikominderungsmechanismen etablierten und Schäden nicht angemessen beseitigen konnten. Dabei schnitt VW mit einer Durchschnittsbewertung von „minimal“ im Vergleich zu BMW und Tesla Inc. deutlich schlechter ab, was die Erfüllung ihrer Sorgfaltspflichten betrifft. (AI 2017, S. 78).²⁵ Dass jedoch ein Bezug von unbelastetem Kobalt möglich ist, kann anhand eines Beispiels durch das Konkurrenzunternehmen BMW gezeigt werden, da diese ihre Batteriezellen seit 2020 direkt von einem marokkanischen Bergbau-Unternehmen namens Managem Group beziehen.²⁶ Eine weitere Möglichkeit unbelastetes Kobalt zu erhalten ist es, den Rohstoff direkt von professionellen Mienen aus der demokratischen Republik Kongo zu kaufen. Somit können Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette fast gänzlich ausgeschlossen werden.²⁷ Ob die Sorgfaltspflichtverletzungen VWs jedoch überhaupt kriminologische Relevanz haben, soll im Folgenden geklärt werden.

4. Kriminologische Relevanz des Verhaltens von VW - CSR und Bluewashing

Bis zum ersten Januar 2023 war die Übernahme von Sorgfaltspflichten hinsichtlich von Lieferketten lediglich auf freiwilliger Basis. Damit stellt sich die Frage, wie das Verhalten von VW zu bewerten ist. Hierfür ist zunächst zu klären, ob das Verhalten von VW für das kriminologische Forschungsgebiet überhaupt relevant ist, da aus einer rein rechtlichen Perspektive jegliche Form von gesetzlicher Verpflichtung zur Einhaltung einer Sorgfaltspflicht fehlt. Dafür muss bestimmt

²⁵ *Amnesty International* hat für die Vergleichbarkeit der Unternehmen in der Einhaltung der Sorgfaltspflicht fünf Kategorien bewertet. VW schnitt in drei der fünf Kategorien mit minimalem Einsatz ab. Die beiden anderen Kategorien wurden mit moderatem Einsatz bewertet.

²⁶ *BMW group*, Presseclub Deutschland (09.07.2020), verfügbar unter <<https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0310907DE/rohstoff-versorgung-fuer-batteriezellen:-bmw-group-kauft-nachhaltiges-kobalt-im-wert-von-rund-100-millionen-euro-in-marokko-ein?language=de>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

²⁷ High Voltage (2021): Rohstoffe: Sterben Kinder in Afrika für unsere E-Autos? <<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/kobalt-und-die-kinderarbeit-der-hype-um-kobalt-koennte-schon-bald-vorbei-sein/27585126.html>> (Abfrage: 01.09.2023).

werden, ob das kriminologischen Forschungsfeld das Verhalten von VW abdeckt, ehe auf dieses näher eingegangen werden kann.

Der Gegenstand der Kriminologie ist nach weitverbreiteter Ansicht, „der Prozess Gesetze zu erschaffen, die Verletzung von Gesetzen und die Reaktion von Gesetzesverletzungen“²⁸ (Sutherland 1939, S. 1). Auch *H. Schwendinger* und *J. Schwendinger* definieren Kriminalität als ein Verhalten, das von Normen definiert und durch staatliche Institutionen sanktioniert wird. Die rechtliche Definition des Verbrechens und des Verbrechers sind dabei die ultimativen Maßstäbe für die Entscheidung darüber, ob eine wissenschaftliche Arbeit als kriminologisch betrachtet werden kann (Schwendinger/Schwendinger, 1970, S. 123).²⁹

Diese sehr enge Definition hat jedoch zur Folge, dass gerade Verhalten, welches nicht durch Gesetze definiert und von staatlichen Institutionen sanktioniert wird, von dem Forschungsgegenstand der Kriminologie nicht erfasst wird. Um jedoch auch dieses Verhalten in das kriminologische Forschungsfeld einzubeziehen, definiert *Neubacher* die Kriminologie als „die Wissenschaft vom abweichenden Verhalten und den gesellschaftlichen Reaktionen darauf“ (Neubacher, 2020, 1. Kap. Rn. 12). Dass „deviantes Verhalten“ notwendigerweise in die Definition der Kriminologie mit aufgenommen werden muss, wurde erst im Laufe des 20. Jh. akzeptiert (Eisenberg/Kölbel, 2017 § 1 Rn. 2). Entscheidend für eine Definition ist ebenfalls, dass die Kriminologie als Wissenschaft kein „eigenes vorfindbares und umrissenes Untersuchungsterrain“ besitzt (Eisenberg/Kölbel, 2017, § 1 Rn. 3). Die Grenzen des kriminologischen Gegenstands sind also fließend.

Zwar kann das Verhalten von VW aufgrund der Freiwilligkeit der Initiativen nicht als kriminell angesehen werden, jedoch lässt sich das Verhalten als deviant bezeichnen, da sich VW zu den *OECD-Leitlinie*, dem *UN Global Compact* und den *UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte* bekennt, diese Vorgaben jedoch teilweise nicht einhält. Insbesondere ihr *Code of Conduct* „orientier[t] sich an den nationalen und internationalen Vorgaben und Konventionen“ (VW-CCG 2023, S. 5).

Zudem ist VW Teil der *Drive Sustainability* - ein Zusammenschluss von elf führenden Automobilherstellern – die es sich zur Aufgabe gemacht haben, nachhaltige Lieferketten voranzutreiben, indem sie ihre gemeinsame Stimme gegenüber Lieferanten, Interessengruppen und anderen Sektoren nutzen.³⁰ Dieser Zusammenschluss wird von dem *European Business Network for Corporate Social Responsibility (CSR Europe)* unterstützt.³¹ Sowohl der *Code of Conduct* als auch die Teilnahme bei *Drive Sustainability* können unter *Corporate Social Responsibility (CSR)* fallen. Diese *CSR* zeichnet sich dadurch aus, dass durch sie auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in der Unternehmenstätigkeit berücksichtigt werden.³² Das Merkmal der Freiwilligkeit ist Grundelement der Definition der Europäischen Kommission. Jedoch bedeutet freiwillige Übernahme von *CSR* nicht „Beliebigkeit und Unverbindlichkeit“ (Schneider, 2012, S. 28). Entscheidet sich ein Unternehmen freiwillig für die Übernahme von *CSR*, darf von diesem verlangt werden, dass es die über die Gesetze hinausgehende Verantwortung aus eigener Initiative übernimmt und sich auch selbst verpflichtet dieses Engagement zukünftig durchzuführen.

²⁸ Siehe auch Eisenberg/Kölbel, 2017, § 1 Rn. 1.

²⁹ Für ähnliche Ansichten siehe Siegel, 2012, S. 2 ff.

³⁰ *CSR Europe*, (keine Angabe), verfügbar unter <<https://www.csreurope.org/drive-sustainability>> (zuletzt aufgerufen am 01.09.2023).

³¹ *Ibidem*.

³² Grünbuch Europäische Rahmenbedingungen für die soziale Verantwortung der Unternehmen, (18.07.2001), verfügbar unter <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0366:FIN:de:PDF>> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

Ansonsten kann man diesem Unternehmen sog. „*Bluewashing*“³³ vorwerfen, da es von einem verbesserten Image profitiert, diesem Image jedoch in Wahrheit nicht gerecht wird (Marsden, 2005, S. 362).

Doch insbesondere diese Freiwilligkeit macht die *CSR*-Maßnahmen ineffektiv. Es wird bemängelt, dass Unternehmen ihre unlauteren Praktiken hinter ihrem *Code of Conduct* und Teilnahmen an freiwilligen Initiativen verstecken und sich somit einer staatlichen Regulierung entziehen (Marsden, 2005, S. 360). Durch *CSR* erwecken Unternehmen den Anschein, dass sie ausreichende Maßnahmen für soziale und umweltpolitische Belange ergreifen würden und somit den Bedarf nach Eingriffen seitens des Staates mindern. Die Einhaltung von *CSR* wird momentan nur von Gesellschaften, NGOs und Mitbewerbern überwacht, die aber gerade keine direkten Sanktionen gegen die Unternehmen erheben können (Schneider, 2012, S. 32).

Legt man dem Fallbeispiel die sehr enge Definition der Kriminologie zugrunde, fällt das Verhalten von VW nicht in das Forschungsfeld der Kriminologie, da seitens des Konzerns keine konkreten Gesetzesverletzungen erfolgten. Dennoch legte sich VW die Einhaltung von Sorgfaltspflichten und die Teilnahme an freiwilligen Initiativen freiwillig selbst auf, welches jedoch nicht eingehalten wurde. Es kann daher als deviantes, also normabweichendes Verhalten bezeichnet werden, womit das Verhalten von VW in das kriminologische Forschungsfeld nach der erweiterten Definition nach *Neubacher* fällt. Ein weiterer Gesichtspunkt, der für diese Einordnung spricht, ist, dass gerade wirtschaftliche Machttträger, wie z.B. große Unternehmen wie VW, in der Lage sind unliebsame Normsetzungen, welche bei rechtswidrigem Verhalten zu konkreten Sanktionen führen würden, zu verhindern. Dies geschieht dann gerade durch das Versprechen, das geforderte Verhalten auf der Basis von Selbstverpflichtungen an den Tag zu legen. Aufgrund dieser Machtposition ist es gerade im Bereich der Wirtschaftskriminalität berechtigt, das Forschungsfeld von klar rechtswidrigem Verhalten auf deviantes Verhalten auszudehnen, um derartige Verhaltensweisen sichtbar zu machen.

Es ist daher festzuhalten, dass der Fall VW dem Forschungsfeld der Kriminologie zugeordnet werden kann.

5. Interpretation des Falls VW aus Sicht der *Rational Choice Theory*

Dass ein Unternehmen *Bluewashing* überhaupt betreiben kann, ist auf eine Wechselwirkung zwischen fehlender staatlicher Regulierung und einer wirtschaftlichen Motivation der Unternehmen zurückzuführen. Im Folgenden soll anhand der *Rational Choice Theory* die Motivation VWs für deviantes Verhalten erläutert werden. Zudem soll mithilfe des *Routine Activity Approach* die fehlende staatliche Regulierung und die daraus resultierende Begünstigung von deviantem Verhalten dargestellt werden.

³³ *Bluewashing* stellt eine PR-Strategie von Unternehmen dar, die sich mit ihrem sozialen Engagement brüsten, welches jedoch meist nur kurzfristige Kampagnen oder oberflächliche Maßnahmen darstellen. In Anspielung auf die blaue Farbe der UNO werden diese PR-Strategien als *Bluewashing* bezeichnet. VIS Bayern, *Greenwashing / Bluewashing Engagement für Mensch und Umwelt oder Maßnahme zur Imageverbesserung?* Verfügbar unter <https://www.vis.bayern.de/nachhaltiger_konsum/einkaufen/greenwashing.htm> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

5.1. Die *Rational Choice* Theorie

Nach der mikrostrukturellen³⁴ *Rational Choice Theory* wird deviantes Verhalten als eine rationale Entscheidung des Täters klassifiziert, welche der Täter aufgrund einer Kosten-Nutzen Abwägung getroffen hat (Kunz, 2004, 33 ff.).

Dabei muss der potenzielle Gewinn die Wahrscheinlichkeit der Bestrafung übersteigen. Die *Rational Choice Theorie* geht davon aus, dass Menschen aus egoistischen Motiven handeln und es ihre oberste Maxime ist, ihr eigenes individuelles Glück als den höchsten moralischen Zweck der rationalen Existenz zu erreichen, wohingegen Altruismus als irrational angesehen wird (Gottschalk, 2012, 104).

In letzter Zeit hat die empirische Forschung zum *Rational Choice* Ansatz im Zusammenhang mit Unternehmenskriminalität erheblich zugenommen.³⁵

Ein wichtiger Aspekt ist die Bedeutung des Begriffs des „Nutzens“. Es lässt vermuten, dass bei der „Nutzenabwägung“ allein solche Aspekte in den Entscheidungsprozess einfließen, die sich der Täter von dem devianten Verhalten verspricht. Jedoch ist ebenfalls das normkonforme Alternativverhalten zu berücksichtigen. Nur, wenn dieses im Vergleich unterliegt, ist die Tat für den Täter als „nützlich“ anzusehen.

Als zweiter wichtiger Aspekt ist der Begriff der „Kosten“ einzuordnen. Unter „Kosten“ sind neben den materiellen oder immateriellen Aufwendungen, die der Täter erbringen muss, um den Tatplan zu verwirklichen, auch solche Aspekte zu berücksichtigen, die eintreten, wenn die Handlung entdeckt wird. Diese Entdeckungskosten beschränken sich jedoch nicht allein auf die staatliche Sanktionierung. Zu berücksichtigen sind ebenfalls soziale Einbußen, die mit der Veröffentlichung der Handlung, wie z.B. Ansehensverlust und Rufschädigung, auftreten (Meier 2021; Kap. 3 Rn. 18).

Kritiker dieser Theorie, wie z.B. *Vaugahn* (1998), behaupten, dass die Theorie die eindeutigen und kulturellen Beschränkungen für die Ausübung rationaler Entscheidungen außer Acht lässt. Die Meinung unserer Mitmenschen, die kulturelle Perspektive unserer Gesellschaft aber auch die Subkultur innerhalb einer Organisation können unsere individuelle Entscheidungsfindung für viele Optionen blind machen und somit einen erheblichen Einfluss auf diese nehmen. Jedoch ist dieser Kritik entgegenzuhalten, dass bei der *Rational Choice Theory* gerade nicht objektive Umstände als Parameter für eine rationale Entscheidung herangezogen werden, sondern es auf die subjektive Wahrnehmung eines jeden Einzelnen ankommt. Jeder Mensch definiert „Rationalität“ aufgrund von unterschiedlichen Beweggründen und Zielen anders. Deshalb werden rationale Entscheidungen auch dann berücksichtigt, wenn sie gerade für eine andere Person als irrational angesehen werden kann (Neubacher, 2020; Kap. 8 Rn. 13).

³⁴ Makrotheorien sind allgemeine Theorien, die unabhängig von individuellen Faktoren wie bspw. Alter der Täter*innen oder Deliktgruppen, versuchen kriminelle Phänomene zu erklären. Mikrotheorien hingegen versuchen individuelle Deliktphänomene zu erklären. Diese Mikrotheorien erfassen aber deshalb nur dieses eine Phänomen (Neubacher 2020; 8 Kap. Rn. 1). Bei der *Rational Choice Theory* handelt es sich um eine Mikrotheorie, weil der Ansatz vielen Einschränkungen unterliegt. Der Ansatz kann z.B. nicht für Verbrechen aus Leideschaft oder Taten, die aus dem Affekt heraus geschehen, herangezogen werden, da hier gerade keine rationale Entscheidung beim Täter stattfindet (Neubacher 2020; 8 Kap. Rn. 11).

³⁵ Weitere Aufsätze, die sich mit der *Rational Choice Theory* in Verbindung mit *white collar crime* befassen, sind Piquero, Exum, & Simpson (2005), welche sich mit dem Zusammenhang zwischen dem Wunsch nach Kontrolle und rationalen und kriminellen Entscheidungen in Unternehmen beschäftigen und Piquero, Tibbetts, & Blankship (2005), welche die Anwendung von Neutralisationstechniken bei der Entscheidung zur Begehung von Unternehmenskriminalität untersuchen.

Unter dem Aspekt des Nutzens spielen in der Wirtschaftskriminalität insbesondere die Motivationen Gier, Geld und finanzielles Wachstum eine große Rolle (Bucy/Formby, 2008, S. 406).

Lane (1954, S. 90) hält den Wunsch nach finanziellen Gewinnen von Geschäftsleuten und Regierungsbeamt*innen sogar für die Hauptursache für Wirtschaftskriminalität. Diese Argumentation hält Coleman (2006, S. 199) jedoch für nicht ausreichend. Zwar sei die Motivation schnell reich zu werden ein bedeutender Motivationsfaktor in der Wirtschaftskriminalität, aber es müssen auch andere finanzielle Motivationen im selben Umfang berücksichtigt werden.

Viele Täter*innen verhalten sich nach Colemans Ansicht deshalb deviant, weil sie befürchten ihre wirtschaftliche Stellung zu verlieren, anstatt eine höhere wirtschaftliche Stellung einzunehmen (Coleman, 2006, S. 199). Da sich diese Begründungen für das Begehen von Wirtschaftskriminalität doch sehr ähnlich sind, fasst Coleman diese Aspekte als finanzielles Eigeninteresse zusammen.

Da Unternehmen selbst nicht deviant handeln können, ist auf die Hauptmotivation der Unternehmensmitglieder zustellen. Dabei liegt die Hauptmotivation der Unternehmensmitglieder weniger in der Identifikation mit den Interessen ihres Arbeitgebers, sondern mehr in ihrem persönlichen Streben nach Erfolg (Coleman, 1987, S. 417).

Ein weiteres Motiv, das in der rationalen Entscheidung über deviantes Verhalten einen großen Anteil hat, ist nach Weismann (2009, S. 627) die geringe Kontrolle, die Aufsichtsbehörden im Falle der Wirtschaftskriminalität ausüben.

Diese fehlende Aufsicht wird damit gerechtfertigt, dass Unternehmen die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften durch gegenseitige Kontrolle erreichen und gleichzeitig das geringste Eingreifen der Regulierungsbehörde in internationale Unternehmensangelegenheiten die effizientesten Mittel der Unternehmensführung und der internen Kontrollpraktiken hervorrufen. Die Abwesenheit von staatlicher Kontrolle führt, nach dem von Cohen und Felson (1979) entwickelten *Routine Activity Approach*, zu einem Anstieg der Wahrscheinlichkeit eines Deliktseintritts.

Es handelt sich bei dieser Theorie um eine Makro-Theorie, welche ihr Hauptaugenmerk auf die Anzahl der Tatgelegenheiten und ihren Einfluss auf das deviante Verhalten der Täter*innen richtet. Es steht aber nicht im Vordergrund, aus welchen Gründen sich Täter dazu entscheiden, deviantes Verhalten zu begehen. Jedoch zeigt dieser Ansatz, dass Wirtschaftskriminalität ansteigt, wenn sich eine passende Tatgelegenheit ergibt. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus, dass eine Tatgelegenheit in der Kosten - Nutzen Abwägung berücksichtigt wird.

Cressey (1953) räumte unter anderem ein, dass die Tatgelegenheit eine zwingende Voraussetzung für die Begehung von Straftaten ist, jedoch ist sie nicht allein der Anreiz für kriminelles Verhalten. Dabei sind Gelegenheiten für deviantes Verhalten nicht allgegenwärtig, konstant und gleich. Unterschiedliche Situationen erzeugen unterschiedliche Chancen. Deshalb beeinflussen nach Cornish und Clarke (1987) die Strukturmerkmale der Gelegenheitskriminalität die Entscheidungsfindung des Täters. Diese fehlende Kontrolle von Wirtschaftskriminalität kann unter anderem mit Colemans (2006, S. 200) Ansicht ergänzt werden, dass die Wettbewerbskultur, Konkurrenzkämpfe um persönliche Vorteile als etwas erstrebenswertes und notwendiges sieht. Insbesondere, da dieser Wettbewerb auch Vorteile für die Gesellschaft bietet. Dies führt dazu, dass der Wettbewerb als chancengleich angesehen wird und sich nur die Fleißigsten und besten Unternehmen durchsetzen (Coleman 2006, S. 200).

Unter den Begriff der „Kosten“ müssen insbesondere in der Wirtschaftskriminalität auch die sozialen Aspekte des Ansehensverlusts und der Rufschädigung berücksichtigt werden. Dieser Aspekt ist insbesondere in den Fällen interessant, in denen zwar kein kriminelles Verhalten von Täter*innen vorliegt, sondern lediglich deviantes Verhalten. Der Einfluss der Öffentlichkeit auf die Kosten-Nutzen Abwägung darf dabei nicht unterschätzt werden.

Somit lässt sich zusammenfassend sagen, dass sich die *Rational Choice Theory* gut für die Erklärung für die Entstehung von wirtschaftlicher Kriminalität eignet, da laut dieser Wirtschaftskriminalität durch eine einfache Kosten-Nutzen-Abwägung bedingt ist. Dabei spielen Faktoren wie die Aussicht auf Erfolg, die Angst vor dem wirtschaftlichen Abstieg, fehlende Kontrolle durch Aufsichtsorgane und die Tatgelegenheit, eine wichtige Rolle.

5.2. Rationale Entscheidungen für deviantes Verhalten

Im Folgendem soll nun mit Hilfe der gewonnenen Erkenntnisse aus der *Rational Choice Theory* das deviante Verhalten von VW erklärt werden.

5.2.a. Motivation der Täter für deviantes Verhalten

VW steht aufgrund der Globalisierung in einem ständigen weltweiten Wettbewerb mit anderen Automobilkonzernen. Angesichts der Klimakrise und des ständigen technischen Fortschritts wird von den Automobilherstellern gesellschaftlich erwartet, dass sie sich dem Wandel zur E-Mobilität anschließen (Knieps, 2019). Dieser gesellschaftliche Druck äußert sich entweder durch Angst die eigene wirtschaftliche Stellung zu verlieren, oder in dem Ziel an die Spitze der Elektromobilität aufzusteigen.³⁶ Jedoch ist dieses Ziel schwer mit sozial akzeptierten Mitteln zu erreichen, da der Rohstoff Kobalt, der für die Herstellung von den Batteriezellen benötigt wird, ungleich auf der Erde verteilt ist. 60 % des gesamten Rohstoffvorkommens befindet sich in der DR Kongo. Problematisch ist insbesondere der Preis des Rohstoffs Kobalt. Der Rohstoff ist zum einen teuer und zum anderen unterliegt der Preis einer sehr starken Schwankung.³⁷ Es besteht somit eine hohe Motivation der Unternehmen den Rohstoff so günstig wie möglich mit geringem Risiko der Preisschwankung zu erwerben.

Die gesellschaftliche Erwartung löst deshalb Druck in den Unternehmen aus, weshalb die Beschaffung der Rohstoffe zu jedem Preis erfolgt.

Deshalb lassen sich laut *Amnesty International* die Lieferketten von den größten Automobil- und Elektronikherstellern auf einen Schmelzbetrieb zurückführen – nämlich Huayou Cobalt. Aufgrund der Monopolstellung von Huayou Cobalt lässt sich konfliktbehaftetes Kobalt in praktisch jeder Lithiumbatterie finden (AI, 2016, S. 55). Deshalb befürchten Unternehmensverbände, dass deutsche Unternehmen nicht mehr konkurrenzfähig sind, wenn sie verpflichtet werden, ihre Lieferketten offen zu legen (Fratzcher, 2021).

Nach Meinung der Unternehmensverbände würde eine Offenlegungspflicht der Lieferketten eine massive bürokratische Belastung für die Unternehmen darstellen.³⁸

Jedoch ist das Aufbauen von kostspieligen Risikomanagementsystemen nur ein vorgeschobenes Argument gegen eine staatlich kontrollierte Sorgfaltspflicht, denn der eigentliche

³⁶ *Stern* „Wie sich VW bis 2025 an die Spitze der Elektromobilität katapultieren will“ (2021) verfügbar unter <https://www.stern.de/auto/e-mobilitaet/wie-sich-vw-bis-2025-an-die-spitze-der-elektromobilitaet-katapultieren-will-31408206.html> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

³⁷ High Voltage (2021): Rohstoffe: Sterben Kinder in Afrika für unsere E-Autos? <<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/kobalt-und-die-kinderarbeit-der-hype-um-kobalt-koennte-schon-bald-vorbei-sein/27585126.html>> (Abfrage: 01.09.2023).

³⁸ VSU “Schlechter: Lieferkettengesetz ist eine Belastung für die Unternehmen” (2021), verfügbar unter <https://vsu.de/news/vsu-aktuell?tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Bnews%5D=697&cHash=bda8e4f11411ad2c1a43708df42c010a> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

Wettbewerbsnachteil würde erst dann entstehen, wenn deutsche Unternehmen aufgrund der Offenlegung ihrer Lieferketten gezwungen wären, auf konfliktbelastetes Kobalt zu verzichten (Fratzscher, 2021). Aufgrund der Seltenheit des Kobalts, der hohen Nachfrage und der Monopolstellung des chinesischen Schmelzbetriebs Huayou Cobalt könnte die Beschaffung der Batterien zu einer finanziellen Herausforderung werden. Die freiwillige Einhaltung der Sorgfaltspflichten könnte fehlschlagen, da Unternehmen ihr finanzielles Selbstinteresse und den Druck, ihre wirtschaftliche Stellung weiter zu behalten, über Menschenrechte stellen.

5.2.b. Abwesenheit von staatlicher Kontrolle

Neben dem Druck, der die Sorgfaltspflichtverletzung für Unternehmen wie VW begünstigt, bestand bis zum 1. Januar 2023, wie oben bereits erläutert, kaum eine Bestrafung für das Nichteinhalten der Sorgfaltspflichten.

Ein Grund für die zögerliche Gesetzgebung ist laut Hamm, Scheper und Drebes (2014, S. 16) zum einen die weitreichenden transnationalen wirtschaftlichen Aktivitäten und die begrenzten Möglichkeiten der einzelnen Staaten diese zu regulieren. Das Völkerrecht sieht vorrangig den jeweiligen Staat in der Verantwortung für den Schutz der Menschenrechte einzustehen, in dem die Menschenrechtsverletzung entstanden sind; da die meisten transnationalen Unternehmen nicht unmittelbar an Menschenrechtsverletzungen beteiligt sind, hat sich der Gesetzgeber lange nicht in der Pflicht gesehen aktiv zu werden (Hamm/Scheper/Drebes, 2014, S. 23, 33).

Zudem besteht ein konträres politisches Interesse, da auch der Gesetzgeber ein Interesse daran hat, dass deutsche Unternehmen im internationalen Wettbewerb weiterhin konkurrenzfähig bleiben.³⁹

Dies führte dazu, dass das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene deutsche Lieferkettengesetz enorm entschärft wurde.⁴⁰ Kritik kam insbesondere von Menschenrechtsorganisationen und Umweltverbände, da nur Sorgfaltspflichten für mittelbare Zulieferer bestehe und nicht für die gesamte Lieferkette (Homann, 2023). Ein solches Gesetz hätte nach ihrer Ansicht kaum einen positiven Effekt auf die momentane Situation, da Menschenrechtsverletzungen in einem früheren Stadium der Lieferkette auftreten. Ein solches Gesetz hätte jedoch so weit Einfluss, als dass transnationale Unternehmen gegenüber der Öffentlichkeit offenlegen müssen, ob und wie sie die Sorgfaltspflichten erfüllen (Klinger/Krajewski/Krebs, 2016, S. 8).

5.2.c. Reaktion der Öffentlichkeit

Bis zur Einführung des Lieferkettengesetzes musste VW auch mit geringem Ansehensverlust und Rufschädigung rechnen. Zwar rückte nach dem Berichten von Amnesty International, die Sorgfaltspflichtverletzung VWs in den Blick der Öffentlichkeit, trotz dieser Kritik fanden sich jedoch auch viele verständnisvolle Stimmen. So wurde VW z.B. eine geringe Verantwortlichkeit zugesprochen, da sie durch ihre Tätigkeit keine direkten Menschenrechtsverletzungen herbeiführten (Klinger/Krajewski/Krebs 2016, S. 8).

Es wird somit durch die Presse häufig kein Bewusstsein dafür geschaffen, inwiefern transnationale Unternehmen tatsächlich Einfluss auf die Lage in Konfliktregionen haben. Zudem

³⁹ VSU “Schlechter: Lieferkettengesetz ist eine Belastung für die Unternehmen”, *supra* Fn. 16; siehe auch Hamm/Scheper/Drebes (2014, S. 25).

⁴⁰ Tagesschau „Zahnloser Papiertiger“ (2022), verfügbar unter <https://www.tagesschau.de/investigativ/monitor/lieferketten-105.html> (zuletzt aufgerufen 01.09.2023).

besteht ein großer Bedarf an Kobalt, weshalb selbst Greenpeace Elektroautos empfiehlt. Zwar ist Greenpeace bewusst, dass ein großes Rohstoffproblem besteht, jedoch verweisen sie darauf, dass auch Verbrennerautos Rohstoffe benötigen, die kritische Metalle enthalten. Zudem benötigt man weniger Rohstoffe für den Bau eines Elektroautos und man könne die Rohstoffe in einem Elektroauto recyceln. Das Elektroauto bietet im Vergleich zum einem Verbrenner große Vorteile, da somit weniger konfliktbelastete Rohstoffe verwendet werden müssen.⁴¹ Der Bezug der konfliktbelasteten Rohstoffe stellt somit das geringere Übel dar. Zudem wird der Ankauf von Kobalt aus der demokratischen Republik Kongo gerade in der Presse auch damit gerechtfertigt, dass eine wirtschaftliche Katastrophe für Millionen von Menschen vor Ort bevorsteht, wenn transnationale Unternehmen die Rohstoffe nicht aus den Konfliktregionen beziehen (Seiwert 2021).

Diese Argumente sind zwar grundsätzlich nachvollziehbar, vermitteln der Öffentlichkeit jedoch das Bild, dass VW nur über geringe Eingriffsmöglichkeiten verfügt und somit nur eine geringe Verantwortung trägt. Insbesondere wird der Anschein erweckt, dass VW nur das Opfer seiner Umstände ist. Übersehen wird dabei aber, welchen großen Einfluss eine Rückverfolgung der Lieferkette auf die Zustände vor Ort in der demokratischen Republik Kongo haben würde. Durch die Wahl ihrer Vertragspartner entscheidet VW, ob Menschenrechtsverletzungen in Konfliktregionen weiterhin aufrechterhalten werden. Zudem erhält VW durch ihre freiwilligen CSR-Maßnahmen den Anschein aufrecht, den Sorgfaltspflichten genüge getan zu haben. Selbst in den kritischen Berichterstattungen von Amnesty International wird das positive Engagement vieler deutscher Unternehmen als positiv bezeichnet (Klinger/Krajewski/Krebs 2016, S. 8). Aufgrund mangelnder Transparenz, ob und wie die Sorgfaltspflichten von VW erfüllt werden, wird der Eindruck erweckt, das Unternehmen hätte alles Erforderliche getan.

6. Schlussfolgerung

Es bleibt somit abzuwarten, wie und ob sich das deutsche Lieferkettengesetz auf den Schutz von Menschenrechten in globalen Lieferketten auswirkt. In jedem Fall darf die Vernachlässigung der Sorgfaltspflichten in einer rationalen Abwägung nicht mehr zu Lasten der Menschenrechte erfolgen. Dazu müsste jedoch eine effektive Strafverfolgung und Strafen eingeführt werden, deren Umfang und Durchsetzung eine ausreichend abschreckende Wirkung haben, um die Vernachlässigung der Sorgfaltspflichten nicht mehr attraktiv erscheinen zu lassen.

Insbesondere die Wechselwirkung zwischen fehlender staatlicher Kontrolle und dem Druck im internationalen Markt konkurrenzfähig zu bleiben, hat dazu geführt, dass sich immer mehr Unternehmen freiwilligen Initiativen anschließen und ihre Unternehmensleitlinien den *OECD-Leitlinien* anpassen, ohne tatsächlich diese Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Dies stellt eine rationale Entscheidung der Unternehmen dar, da sie sich auf der einen Seite dem Druck beugen müssen, um nicht ihre wirtschaftliche Stellung zu verlieren. Wohingegen auf der anderen Seite die bisherige geringe staatliche Kontrolle ein solches deviantes Handeln begünstigt. Die bisherige fehlende staatliche Kontrolle kann damit begründet werden, dass der deutsche Gesetzgeber, es zunächst aufgrund der weitreichenden Wirtschaftsaktivitäten nicht als notwendig erachtet hat, deutsche Unternehmen in die Verantwortung zu ziehen. Zudem bestand auch Eigeninteresse des Gesetzgebers, dass deutsche Unternehmen weiterhin im internationalen Wettbewerb

⁴¹ High Voltage (2021): Rohstoffe: Sterben Kinder in Afrika für unsere E-Autos? <<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/kobalt-und-die-kinderarbeit-der-hype-um-kobalt-koennte-schon-bald-vorbei-sein/27585126.html>> (Abfrage: 01.09.2021).

konkurrenzfähig bleiben. Auch wenn die Übernahme von Sorgfaltspflichten bis zum 1. Januar 2023 aufgrund mangelnder gesetzlicher Regelung „freiwillig“ waren, konnte das Verhalten trotzdem als deviant angesehen werden, da – wie oben gesehen – Freiwilligkeit nicht „Beliebigkeit und Unverbindlichkeit“ (Schneider, 2012, S. 28) bedeutet. Insbesondere dann, wenn das Unternehmen von einem verbesserten Image profitiert.

Dieses verbesserte Image führt insbesondere auch dazu, dass die Öffentlichkeit die Einflussmöglichkeit und Verantwortung, die VW auf die Menschenrechtsverletzungen hat, übersieht. VW wird vielmehr als Opfer seiner Situation gesehen, als ein Konzern, der von den günstigen Rohstoffpreisen und den zugrundeliegenden Menschenrechtsverletzungen profitiert.

Dies lässt sich insbesondere sehr anschaulich am Beispiel von VW zeigen, da das Unternehmen, als einer der größten Automobilhersteller der Welt, eine Vorreiterstellung hinsichtlich der Einhaltung der Überwachung ihrer Lieferketten innehat.

Referenzen

- Amnesty International (AI) (2017): *Time to recharge*, 2017 <<https://www.amnestyusa.org/wp-content/uploads/2017/11/Time-to-recharge-online-1411.pdf>> (Abfrage: 01.09.2022).
- Amnesty International (AI) (2016): *This is what we die for*, 2016 <<https://www.amnesty.org/en/wp-content/uploads/2021/05/AFR6231832016ENGLISH.pdf>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Böhm, Andrea (2019): "Unser Klimaschutz, ihr Elend." *ZEIT ONLINE*. 3. Februar <<https://www.zeit.de/politik/ausland/2019-01/demokratische-republik-kongo-energie-wende-rohstoff-lieferant-praesident-felix-tshisekedi>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Bucy, Pamela und Elizabeth Formby (2008): "Why Do They Do It?: The Motives, Mores, and Character of White Collar Criminals." *St. John's Law Review*, Vol. 82, No. 2, 401- 572.
- Cohen, Lawrence und Marcus Felson (1979): "On Estimating the Social Costs of National Economic Policy: A Critical Examination of the Brenner Study." *Social Indicators Research*, Vol. 6, No. 2, 2251-259.
- Coleman, James William (2006): *The criminal elite: understanding white-collar crime*. 6. Auflage, New York: Worth Publishing Ltd.
- Coleman, James William (1987): "Toward an integrated theory of white-collar crime." In *American Journal of Sociology*, Vol. 93, No. 2, 406-439.
- Cornish, Derek und Ronald Clarke (1987): "Understanding Crime Displacement: An Application of Rational Choice Theory." *Criminology*, Vol. 25, No. 4, 933-947.
- Cressey, Donald (1953): "Others People's Money: A Study of the Social Psychology of Embezzlement.", Glencoe: *Free Press*.
- European Center for Constitution and Human Rights (ECCHR) (2018): *Accountability for forced labor in a globalized economy*, 2018 <https://www.ecchr.eu/fileadmin/Publikationen/Executive_Summary_ECCHR_QATAR.pdf> (Abfrage: 01.09.2023)
- European Center for Constitution and Human Rights (ECCHR) (2023): *Questions & Answers, German economic engine roars thanks forced labor: Complaint filed against VW, BMW and Mercedes, 2023* <https://www.ecchr.eu/fileadmin/user_upload/Q_A_BAFA_FINAL_website.pdf> (Abfrage: 01.09.2023)
- Eisenberg, Ulrich und Ralf Kölbel (2017): *Kriminologie*. 7. Auflage, Tübingen: Mohr Siebeck.
- Fratzcher, Marcel (2021): *Ein moralisches Versagen, das der Wirtschaft schaden wird*, 16. Februar <<https://www.welt.de/debatte/kommentare/article226478401/Warum-das-Lieferkettengesetz-ein-fauler-Kompromiss-ist.html>> (Abfrage: 01.09.2023).

- Gottschalk, Petter (2012): *White-collar criminals*. 1.Auflage, Oslo: Unipub.
- Grabosch, Robert und Christian Scheper (2015): *Die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht von Unternehmen Politische und rechtliche Gestaltungsansätze*. 1.Auflage, Berlin: Friedrich Ebert Stiftung.
- Haines, Fiona (2016): "Human rights and multinational enterprises A criminological analysis of non-judicial mechanisms of redress." in *The Routledge International Handbook of Criminology and Human Rights*, London: Routledge.
- Hamm, Brigitte, Christina Scheper und Maike Drebes (2014): "Menschenrechte und Unternehmen: Das Menschenrechtsregime vor einer transnationalen Ausrichtung." *Synthesebericht des Leuchtturmprojekts Menschenrechte, Unternehmensverantwortung und nachhaltige Entwicklung*. Duisburg: Institut für Entwicklung und Frieden, Unicersität Duisburg-Essen.
- Herdegen, Matthias (2022): *Völkerrecht*. 21. Auflage, München: C.H. Beck.
- Homann, Moritz (2023): *Lieferkettengesetz: Unternehmen haften für Missstände bei Zulieferern*, 3. Januar <<https://www.eqs.com/de/compliance-wissen/blog/lieferkettengesetz/>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Klinger, Remo, Markus Krajewski und David Krebs (2016): "Verankerung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten von Unternehmen im deutschen Recht". Berlin: Amnesty International
- Knieps, Stephan (2019): *Wie E-Mobilität die Kobalt-Nachfrage treibt*, 3.Oktober <<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/kobalt-nachfrage-wie-e-mobilitaet-die-kobalt-nachfrage-treibt/25079806.html>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Kolev, Galina und Neligan, Adriana (2021): *Nachhaltigkeit in Lieferketten: Eine ökonomische Bewertung von Gesetzesvorschlägen*. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft
- Krajewski, Markus (2018): *Staatliche Schutzpflichten und unternehmerische Verantwortung für Menschenrechten in globalen Lieferketten*, FAU Studien zu Menschenrechte,. Erlangen: FAU University Press.
- Kunz, Volker (2004): *Rational Choice*. 1. Auflage, Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Lane, Robert (1954): *The Regulation of Businessman: Social Conditions of Government Economic Control*, New Haven: Yale University Press.
- Lukas, Karin und Astrid Steinkellner (2012): *Unternehmen in Konfliktregionen . INEF Forschungsreihe Menschenrechte, Unternehmenverantwortung und nachhaltige Entwicklung 12/2012*. Duisburg: Institut für Entwicklung und Frieden, Universität Duisburg-Essen.
- Marsden, Chris (2005): *In defence of corporate responsibility*, Zeitschrift für Wirtschafts- und Unternehmensethik, Vol. 6, No. 3, 359-373.
- Meier, Bernd-Dieter (2021): *Kriminologie*, 6. Auflage, München: C.H. Beck
- Neubacher, Frank (2020): *Kriminologie*. 4. Auflage, Baden-Baden: Nomos.
- Schneider, Andreas (2012): "Reifegradmodell CSR - eine Begriffsklärung und -abgrenzung ." In *Corporate Social Responsibility*, Berlin: Springer.
- Schwendinger, Herman und Julia Schwendinger (1970): "Defender of Order or Guardians of Human Rights? ." *Social Justice/Global Options*, Vol. 5, No. 2, 123-157.
- Seidler, Christoph (2019): "Hier sterben Menschen für unsere Akkus." *Spiegel*, 17.Oktober <<https://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/kobalt-aus-dem-kongo-hier-sterben-menschen-fuer-unsere-e-autos-a-1291533.html>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Seiwert, Martin (2021): "Der Hype um Kobalt könnte schon bald vorbei sein" *WirtschaftsWoche* , 6. September <<https://www.wiwo.de/podcast/high-voltage/podcast-high-voltage-muessen-kinder-in-afrika-fuer-unsere-elektroautos-sterben/27529236.html>> (Abfrage: 01.09.2023).
- Siegel, Larry (2012): *Criminology*, 11.Auflage, Belmont: Wadsworth Publishing.
- Sutherland, Edwin (1939): "White-Collar Criminality ." *American Sociological Revie* , Vol. 5, No. 1, 1-12.

- Volkswagen AG (2019): *Code of Conduct für Geschäftspartner (VW-CCG)* <https://www.volkswagen-os.de/content/dam/companies/de_vw_os/t4i/2019_Code_of_Conduct_for_Business_Partners-DE-EN.pdf> (Abfrage: 01.03.2023).
- Volkswagen AG (2023): *Code of Conduct für Geschäftspartner (VW-CCG)* <<https://www.volkswagen-group.com/de/integritaet-und-compliance-15705>> (Abfrage: 01.09.2023)
- Vaughan, Diana (1998): "Rational Choice, Situated Action, and the Social Control of Organizations ." In *Law & Society Review* , Vol. 32, No. 1, 23-61.
- Weismann, Miriam (2006): "The Foreign Corrupt Practices Act: The Failure of the Self-Regulatory Model of Corporate Governance in the Global Business Environment." *Journal of Business Ethics*, Vol. 88, No. 4, 615-661.
- Werner, Heinz (2014): *Basiswissen Außenhandel. Global Sourcing; von der Kontaktaufnahme bis zur Verzollung.* 1.Auflage, Wiesbaden: Springer Gabler.
- Zeisel, Stefan (2021): *Lieferkettengesetz Sorgfaltspflichten in der Supply Chain verstehen und umsetzen*, 1.Auflage, Wiesbaden: Springer Gabler.