



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Ein Schritt in Richtung fairer Wertschöpfungsketten? - Chancen und Herausforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) am Beispiel der globalen Automobilindustrie

verfasst von | submitted by

Osamah Khawaja B.A.

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt |
Degree programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von | Supervisor:

Dr. Etienne Schneider BA MA

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich meinen tief empfundenen Dank aussprechen. Besonders danke ich meinen Eltern, meinen Schwiegereltern, meiner Schwester sowie meiner Frau Amtul Shafi, die mich während meines Studiums und insbesondere bei der Anfertigung dieser Forschungsarbeit stets unterstützt haben. Meiner Frau gilt zudem mein besonderer Dank dafür, dass sie mich auch in schwierigen Phasen immer wieder motiviert und mir geholfen hat, den Fokus auf das Wesentliche zu richten. Ebenso danke ich meinem Betreuer, Dr. Etienne Schneider, für seine wertvollen Kommentare und das regelmäßige, konstruktive Feedback. Seine Unterstützung und sein fachlicher Rat waren vom großen Wert für das Gelingen dieser Arbeit. Mein besonderer Dank gilt auch den Teilnehmer:innen der Interviews, die durch ihre Expertise maßgeblich zum Erkenntnisgewinn dieser Arbeit beigetragen haben.

Abstract

Diese Masterarbeit untersucht die Chancen und Herausforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) mit besonderem Fokus auf die deutsche Automobilindustrie. Im Zentrum der Analyse steht die Erkenntnis, dass das LkSG und seine Auswirkungen stets im Kontext bestehender Machtungleichgewichte innerhalb globaler Lieferketten verstanden werden müssen. Sowohl der theoretische Rahmen als auch die durchgeführten qualitativen Interviews beleuchten eingehend, wie asymmetrische Machtverhältnisse zwischen Unternehmen entlang der Wertschöpfungsketten die tatsächliche Umsetzung von menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflichten beeinflussen.

Das LkSG stellt einen bedeutenden Paradigmenwechsel dar: Erstmal werden deutsche Unternehmen verpflichtet, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken systematisch zu identifizieren, zu analysieren und zu bewerten sowie geeignete Maßnahmen zu ihrer Prävention und Abhilfe zu leisten. Besonders in der hochkomplexen und intransparenten Automobillieferkette schafft das Gesetz verbindliche Standards, wo bisher freiwillige Maßnahmen an mangelnder Durchsetzungskraft scheiterten. Die Einführung von Risikoanalysen und Beschwerdemechanismen ist ein bedeutender Fortschritt, um strukturelle Menschenrechtsverletzungen sichtbar zu machen und betroffenen ArbeiterInnen einen stärkeren Schutz zu bieten.

Dennoch zeigt diese Forschungsarbeit auch erhebliche Herausforderungen bzw. Schwachstellen des LkSG auf: Die eingeschränkte Geltung der Sorgfaltspflicht für mittelbare Zulieferer, das Fehlen einer gesetzlichen Haftung bei Verstößen und die hohe bürokratische Belastung schränken die transformative Kraft des Gesetzes deutlich ein. Zudem ist die Wirksamkeit des LkSG maßgeblich von der intrinsischen Motivation der Unternehmen bestimmt. Ohne ein wirkliches unternehmerisches Engagement und eine Bewusstseins-schaffung der Relevanz des Gesetzes in der Gesellschaft, droht das Gesetz auf rein formale Umsetzung reduziert zu werden. Aktuelle politische Entwicklungen, die auf eine Abschwächung des LkSG hindeuten, könnten die bereits erreichten Fortschritte in der Achtung von Arbeits- und Menschenrechten abbremsen.

Die branchenspezifische Analyse zeigt auf, dass Original Equipment Manufacturers (OEMs) als zentrale Akteure in sogenannten produzentengetriebenen Wertschöpfungsketten („producer-driven commodity chains“) eine dominante Marktmacht besitzen. Diese Machtposition führt häufig zu starkem Preisdruck auf nachgelagerte Zuliefererstufen, was in vielen Fällen zu menschenrechtlichen Verstößen beiträgt. Ohne eine Stärkung der Position wirtschaftlich

schwächerer Akteur:innen innerhalb der Lieferkette werden auch zukünftig viele notwendige Verbesserungen ausbleiben.

Trotz bestehender Herausforderungen markiert das LkSG einen wichtigen Schritt zu verbindlicheren Sorgfaltspflichten und ebnet den Weg für künftige europäische Regelungen. Seine Wirksamkeit hängt jedoch von konsequenter Umsetzung, verbesserten Kontrollmechanismen und echtem unternehmerischen Engagement sowie die Zusammenarbeit von Initiativen und Branchendialogen im Bereich der globalen Lieferketten ab.

Die Forschungsarbeit zeigt auf, dass rein gesetzliche Vorgaben nicht ausreichen, sondern ein stärkeres Bewusstsein für soziale und ökologische Belange sowie eine tiefgreifende Transformation globaler Wirtschaftsstrukturen erforderlich sind. Darüber hinaus müssen auch die strukturellen Herausforderungen und institutionellen Schwächen im Globalen Süden vor Ort adressiert werden, um nachhaltige Entwicklung entlang globaler Wertschöpfungsketten zu ermöglichen.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Theoretischer Rahmen	4
2.1 Globale Güterketten (<i>Commodity Chain, Global Commodity Chain, Global Value Chain</i>)	4
2.2 Global Value Chain (GVC)	6
2.3 Global Production Networks (GPN)	8
2.4 Upgrading-Prozesse im GVC-Ansatz	10
2.4.1 Wirtschaftliches Upgrading	10
2.4.2 Soziales Upgrading	12
2.5 (Internationale) Regulierung globaler Wertschöpfungsketten	13
2.6 Governance-Typen in GVCs	13
2.7 Kernarbeitsnormen Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)	16
2.8 Die Vereinten Nationen - Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte	17
2.8 Due Diligence - OECD	18
2.9 Labor Governance und das Governance-Defizit	19
3. Forschungsmethode	22
3.1 Einordnung qualitativer Forschung	22
3.2 Forschungsstrategie und Beschreibung des Erhebungsinstruments	25
3.3 Sample und Sampling	26
3.4 Prozess der Datenerhebung	27
3.5 Analyse anhand einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse	28
3.6 Ethische Betrachtung, Reflexion und Beschränkungen	30
4. Das Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (LkSG)	32
4.1 Entwicklungsprozess des Lieferkettengesetzes	32
4.2 Ziele des Lieferkettengesetzes	33
4.3 Rahmenbedingungen des Gesetzes	34
4.4 Menschenrechtsbezogene Risiken	35
4.2 Infrastruktur zur Umsetzung des Lieferkettengesetzes	36
4.6 Lieferkettengesetze in anderen Staaten	37
4.7 Das EU-Lieferkettengesetz - Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD)	38
5. Argumentationsanalyse zum Lieferkettengesetz	40
5.1 UnterstützerInnen des Lieferkettengesetzes – Akteure und befürwortende Argumente	40
5.1.1 Paradigmenwechsel für deutsche Unternehmen	41
5.1.2 Gesteigerte Verantwortung für ungleiche Handelsbeziehungen	41
5.1.3 Wettbewerbsvorteile durch das LkSG	42

5.2 GegnerInnen des Lieferkettengesetzes – Akteure, Kritik, Gegenargumente.....	43
5.2.1 Bürokratischer Aufwand und gesteigerte Kosten.....	43
5.2.2 Unklarer Anwendungsbereich und Rechtsunsicherheiten.....	45
5.2.3 Übermäßige Risikovermeidung.....	46
5.2.4 Grenzen des LkSG und mögliche Wert- und Wirtschaftskonflikte	47
5.2.5 Wettbewerbsnachteile für Unternehmen.....	48
6. Die globale Automobilindustrie im Überblick.....	49
6.1 Charakteristika der GVCs in der Automobilindustrie.....	50
6.2 Entstehung der GVC in der Automobilindustrie	50
6.3 Die deutsche Automobilindustrie im Überblick	53
7. Branchenrisiken und Menschenrechtsverletzungen in der Automobilindustrie	55
7.1 Kinderarbeit	57
7.2 Zwangsarbeit.....	57
7.3 Die menschenrechtlichen Folgen des Rohstoffabbaus.....	58
8. Analyse, Darstellung und Diskussion der Forschungsergebnisse.....	59
8.1 Hintergrund der interviewten Personen und Beschreibung der Organisationen, Unternehmen und Initiativen.....	59
8.2 Chancen: Paradigmenwechsel, Notwendigkeit, Wettbewerbsvorteile.....	61
8.3 Schwachstellen/Herausforderungen des LkSG: Mangelnde Risikopriorisierung, Bürokratie, Verhältnismäßigkeit, Haftung und Wiedergutmachung.....	66
8.4 Komplexität, ungleiche Machtverhältnisse und Upgrading-Prozesse in globalen Lieferketten der Automobilindustrie.....	68
8.5 Erste Erkenntnisse, bisherige Umsetzung und zukünftige Veränderungen des LkSG durch das EU-Lieferkettengesetz (CSDDD), Kontrollmechanismen des BAFA.....	72
9. Fazit und Ausblick	78

Abkürzungsverzeichnis

BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BASF	Badische Anilin- & Soda-Fabrik
BDI	Bundesverband der deutschen Industrie
BHRRC	Business and Human Rights Resource Centre
BMAS	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
CC	Commodity Chain
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschland
CoC	Code of Conduct
CSDDD	Corporate Sustainability Due Diligence Directive
CSR	Corporate Social Responsibility
CSU	Christlich-Soziale Union
DGCN	Deutsches Global Compact Netzwerk
DRK	Demokratische Republik Kongo
EU	Europäische Union
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
GCC	Global Commodity Chain
GM	General Motors
GWK	Globale Wertschöpfungsketten
ILO	International Labour Organization
LkSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
MSI	Multi-Stakeholder-Initiativen
NAP	Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte
NGOs	Non-Governmental Organizations
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OEM	Original Equipment Manufactures
OWZE	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
SDGs	Sustainable Development Goals
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNICEF	United Nations International Children's Emergency Fund
VN	Vereinte Nationen
VW	Volkswagen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einflussfaktoren der GVC-Governance (Gereffi, Humphrey, Sturgeon 2006: 87).....	8
Abb. 2: Global Production Networks (GPN): Schematische Darstellung (Coe, Yeung 2015: 15).....	10
Abb. 3 Menschrechtliche Risiken (Störk 2023: 23)	36
Abb. 4: Umsetzungsschritte zum LkSG (Zeisel 2021: 15).....	37
Abb. 5: Wertschöpfung in GVC der Automobilindustrie auf einzelne Prozesse bezogen (Pástor 2022: 17).....	51
Abb. 6: Mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Fahrzeugkomponenten (Gallagher/Falada 2021:20)	56

1. Einleitung

Die Herstellung von Waren und Dienstleistungen erfolgt zunehmend in vielschichtigen, global verflochtenen Produktionsnetzwerken. In den vergangenen Jahrzehnten ließ sich in diesem Zusammenhang eine tiefgreifende qualitative Umstrukturierung globaler Wertschöpfungsketten beobachten. Unternehmen verlagern weniger rentable Produktionsschritte sowie unterstützende Dienstleistungen zunehmend räumlich („Offshoring“) und organisatorisch („Outsourcing“) in sogenannte Niedriglohnländer. Dort profitieren sie von vergleichsweise geringen Lohnkosten bei gleichzeitig gut ausgebildeten Arbeitskräften, die oftmals über eine schwache arbeitsrechtliche und gewerkschaftliche Absicherung verfügen (vgl. Fischer/Reiner/Staritz 2010: 10 ff.).

Diese Rahmenbedingungen begünstigen erhebliche menschenrechtliche und ökologische Risiken entlang der globalen Lieferketten. Fehlende verbindliche Vorgaben sowie unzureichende Kontrollmechanismen führen häufig dazu, dass Verstöße unentdeckt bleiben. Staatliche Institutionen und Unternehmen verfügen meist weder über geeignete Systeme zur frühzeitigen Identifikation solcher Risiken noch über wirksame Instrumente zu deren Bewertung und Minderung. Strategien zur Risikovermeidung oder -abfederung sowie Mechanismen zur Erfolgskontrolle fehlen häufig gänzlich. Nur wenige Unternehmen sind bislang in der Lage, menschenrechtliche Kriterien systematisch in ihre Unternehmensprozesse zu integrieren – etwa durch eine Überprüfung von Lieferanten vor Vertragsabschlüssen, die Berücksichtigung menschenrechtlicher Aspekte bei Einkaufsentscheidungen oder deren Verankerung in vertraglichen Vereinbarungen (vgl. Gallagher/Falada 2020: 5).

Diese Defizite wurden auch im Rahmen des von der Bundesregierung initiierten Monitorings zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) deutlich, das zwischen 2018 und 2020 durchgeführt wurde. Der NAP basiert auf fünf zentralen Elementen unternehmerischer Sorgfaltspflicht, deren Einhaltung jedoch auf freiwilliger Basis erfolgt. Die Erhebung aus dem Jahr 2020 zeigte, dass lediglich 13 bis 17 Prozent der befragten Unternehmen in Deutschland die geforderten Kriterien erfüllten. Damit wurde das selbstgesetzte Ziel von 50 Prozent deutlich verfehlt (vgl. Auswärtiges Amt 2020).

Diese Erkenntnisse führten zur Einsicht, dass freiwillige Selbstverpflichtungen nicht ausreichen, um unternehmerische Sorgfaltspflichten flächendeckend in Unternehmensprozesse zu integrieren. In der Folge wurde das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

verabschiedet, das im Januar 2023 in Kraft trat. Es verpflichtet Unternehmen erstmals verbindlich zur Einrichtung interner Strukturen zur Risikoanalyse, zur Einführung eines Beschwerdemechanismus sowie zur regelmäßigen Berichterstattung über die Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Pflichten (Bundesregierung 2023). Bereits während des Gesetzgebungsverfahrens wurde das LkSG kontrovers diskutiert. Wirtschaftsverbände kritisierten den hohen bürokratischen Aufwand und die mangelnde Praxistauglichkeit, während zivilgesellschaftliche Organisationen und NGOs das Gesetz als wichtigen Schritt zur Verbesserung der Menschenrechtslage in globalen Lieferketten werteten (vgl. Schweickert 2022: 11).

Auch auf europäischer Ebene schreitet die Regulierung unternehmerischer Sorgfaltspflichten voran. Mit der „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD) wurde ein entsprechender Richtlinienentwurf vorgelegt, zu dem das Europäische Parlament nach intensiven Verhandlungen seine Position formuliert hat (Europäisches Parlament 2023). Zwar bleibt der endgültige Einfluss der EU-Richtlinie auf das deutsche LkSG abzuwarten, doch zeichnet sich bereits ab, dass die europäischen Regelungen über die deutschen Bestimmungen hinausgehen werden. Eine Anpassung und Verschärfung des nationalen Gesetzes durch den deutschen Gesetzgeber erscheint daher unumgänglich (vgl. Bohlken/Rieck 2023).

Die vorliegende Masterarbeit befasst sich mit einer kritischen Analyse der Chancen und Herausforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) mit besonderem Fokus auf die globale Automobilindustrie – einen Sektor, der durch stark verflochtene Wertschöpfungsketten und ein Machtungleichgewicht zwischen Original Equipment Manufacturers (OEMs) und Zulieferbetrieben geprägt ist (vgl. Groneweg 2020: 4). Insbesondere in den unteren Stufen der Wertschöpfungsketten, häufig angesiedelt in Ländern des Globalen Südens, äußert sich dieses Machtgefälle in prekären Arbeitsbedingungen, struktureller Abhängigkeiten und systematischen Verletzungen grundlegender Menschenrechte. Demnach handelt es sich bei der Automobilindustrie um eine menschenrechtlich relevante Risikobranche, die wissenschaftlich genauer untersucht werden sollte (vgl. ebd.). Methodisch stützt sich die Arbeit auf eine Argumentationsanalyse, deren Ergebnisse durch qualitative Expert:inneninterviews ergänzt werden, um eine fundierte Beantwortung der Forschungsfragen zu ermöglichen.

Diese Masterarbeit beginnt mit der Darstellung des theoretischen Rahmens, der sich auf die Konzepte globaler Güter- und Wertschöpfungsketten (Global Commodity Chains, Global

Value Chains) stützt mit besonderem Fokus auf Governance-Strukturen und Upgrading-Prozesse. Ergänzend wird der Einfluss internationaler Unternehmensverhaltensstandards – insbesondere der VN-Leitprinzipien, des Nationalen Aktionsplans (NAP) und der OECD-Leitsätze – auf menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in globalen Lieferketten analysiert. Der gewählte theoretische Rahmen eignet sich besonders, da er die strukturellen Machtverhältnisse globaler Lieferketten sichtbar macht und die Rollen zentraler Akteur:innen systematisch erfasst. Die internationalen Standards bieten dabei einen normativen Bezugsrahmen, um die Zielsetzung und Begrenzungen des Lieferkettengesetzes analytisch einzuordnen. Kapitel 3 widmet sich der Darstellung der Forschungsmethode. Dabei werden die Einordnung des qualitativen Forschungsansatzes, das Forschungsdesign sowie der Ablauf der Datenerhebung und -auswertung näher erläutert. Im anschließenden Kapitel 4 werden zur Einordnung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) dessen Entstehungsprozess, Zielsetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen erläutert sowie Parallelen zu vergleichbaren Regelungen in anderen Staaten aufgezeigt. Im weiteren Verlauf folgt eine Argumentationsanalyse auf Basis von Sekundärliteratur, Zeitungsartikeln, Positionspapieren sowie weiteren aktuellen Dokumenten, in der Positionen zentraler Akteure zum Lieferkettengesetz systematisch gegenübergestellt werden. In Kapitel 6 werden die zentralen Merkmale der globalen und deutschen Automobilindustrie sowie ihrer Wertschöpfungsketten dargestellt, um die Relevanz und Auswirkungen des LkSG in diesem Sektor herauszuarbeiten. Daraufhin folgt im Kapitel 7 die Darstellung der Branchenrisiken und Menschenrechtsverletzungen der Automobilindustrie. In Kapitel 8 werden die Forschungsergebnisse der Argumentationsanalyse sowie der qualitativen Leitfadeninterviews dargestellt und diskutiert. Abgeschlossen wird die Arbeit mit Kapitel 9, das ein Fazit sowie einen Ausblick auf weiterführende Fragestellungen und Forschungsperspektiven bietet.

Im Rahmen dieser Masterarbeit werden folgende Forschungsfragen untersucht:

- **Inwiefern kann das LkSG das Ziel von besseren Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten der Automobilindustrie erreichen? (Hauptforschungsfrage)**
- Welche Chancen und Schwachstellen hat das Lieferkettengesetz für die Verbesserung der Menschenrechtslage in der Automobilindustrie?
- Welche Menschenrechtsverletzungen sind entlang der Lieferketten in der globalen Automobilindustrie bekannt?
- Wie ist die praktische Umsetzung des Gesetzes bereits vorangeschritten? Was gibt es für erste Erkenntnisse nach der Verabschiedung des Gesetzes?

- Welche Ansichten und Standpunkte vertreten bestimmte Akteur:innen wie z.B. Unternehmensverbände, Umweltverbände, soziale Initiativen und NGOs zum Sorgfaltspflichtengesetz? Und welche Herausforderungen sehen diese bei der praktischen Umsetzung?
- Welche Auswirkungen wird das kommende EU-Lieferkettengesetz auf das deutsche Lieferkettengesetz haben?
- Wie kann die Wirksamkeit des Gesetzes erhöht werden?

2. Theoretischer Rahmen

2.1 Globale Güterketten (Commodity Chain, Global Commodity Chain, Global Value Chain)

Im Zuge der Weltsystemanalyse nutzten Hopkins und Wallerstein erstmalig den Begriff Warenkette (*Commodity Chain, CC*) und definierten diese als „Netzwerk aus Arbeits- und Produktionsprozessen, deren Endergebnis eine fertige Ware ist“ (Hopkins/Wallerstein 1986: 159 Ü.d.A.). Ihre Theorie zeigt die ungleiche Verteilung von Wert entlang globaler Warenketten auf, die sich innerhalb eines hierarchischen Weltsystems bestehend aus Zentrum, Semiperipherie und Peripherie abspielt. Die sich im Zentrum befindenden Akteure, wie Staaten und Unternehmen, können aufgrund ihrer überlegenen Macht und Ressourcen höherwertige Aufgaben in globalen Warenketten übernehmen. Geringwertige Aufgaben werden hingegen in den globalen Süden, somit in die Peripherie, ausgelagert (vgl. Fischer et al. 2021: 34).

Um die strukturelle Ungleichheit in globalen Warenketten und somit auch die internationale Arbeitsteilung besser zu fassen, erweiterte Gerry Gereffi den Begriff der Warenkette und präsentierte gemeinsam mit weiteren Sozialwissenschaftler:innen ein neues, operationalisierbares Forschungsparadigma. Demnach werden globale Güterketten („*Global Commodity Chains*“) als „*interorganisatorische Netzwerke um eine Ware oder ein Produkt, die Haushalte, Unternehmen und Staaten innerhalb der Weltwirtschaft miteinander verbinden*“ (Gereffi et al. 1994: 2, Ü.d.A.) definiert. Gereffi zeigt hierzu vier Dimensionen auf, mithilfe derer globale Warenketten analysiert werden können:

- (1) **Input-Output-Struktur:** Beschreibt, dass jeder Input (z. B. Ware und Dienstleistung) mit einer wertschöpfenden Aktivität verbunden und somit Teil eines Produktionsprozesses ist.
- (2) **Räumliche Dimension:** Veranschaulicht die räumliche Konzentration oder Streuung von Produzent:innen und Zulieferer:innen
- (3) **Governance-Struktur:** Zeigt die Herrschafts- und Machtverhältnisse auf, die Entscheidungen über die Einsetzung und Verteilung von finanziellen, materiellen und menschlichen Ressourcen innerhalb eines Produktionsprozesses treffen.
- (4) **Institutionelle Struktur:** Beinhaltet die institutionellen Gegebenheiten (wie z. B. lokale, nationale oder internationale Institutionen und Regulierungen) von globalen Warenketten (vgl. Fischer et al. 2021: 34).

Dieses Forschungsparadigma setzt sich vor allem mit der Steuerung von globalen Warenketten und der Rolle der Leitunternehmen (*lead firms*) auseinander, welche als die führenden *organising agents* des globalen Kapitalismus gesehen werden (Gereffi 1994: 97). Bei den Leitunternehmen unterscheidet man zwischen zwei Governance-Typen. Einerseits gibt es Leitunternehmen in produzentengesteuerten Ketten (*producer-driven commodity chains*), die ihre Macht durch die Kontrolle von Technologie und Wissen in der Produktion erlangen und zudem in kapitalintensiven Sektoren vorkommen. Typisch für diese Art von Leitunternehmen ist, dass zentrale Produktionsschritte innerhalb des Unternehmens (*in-house*) durchgeführt werden, arbeitsintensive Prozesse werden hingegen ausgelagert. Andererseits gibt es käufergesteuerte Ketten (*buyer-driven commodity chains*), in denen sogenannte *global buyers* international gestreute Zuliefererfirmen kontrollieren. Als *manufacturers without factories* steuern sie immaterielle Aktivitäten, wie z. B. Design, Marketing und Branding und Vertrieb (vgl. Fischer et. al. 2021: 34). Im Rahmen dieser Forschung werden vor allem Leitunternehmen in produzentengesteuerten Ketten in den Fokus genommen, da es sich bei Automobilunternehmen überwiegend um diese genannte Unternehmensform handelt (vgl. ebd.).

Im Zusammenhang des GCC-Ansatzes spielt das wirtschaftliche *Upgrading* eine große Rolle, welches die Aufwertung von geringwertigen zu höherwertigen Aktivitäten in einer Warenkette beschreibt (vgl. Fischer et al. 2021: 34). Diese Idee basiert auf der Annahme, dass die internationale Arbeitsteilung einer hierarchischen Abfolge unterliegt, die einfache

Montagearbeiten bis hin zu komplexeren Aktivitäten mit höherer Wertschöpfung umfasst. (Gereffi/Fernandez-Stark 2016). Dieses Konzept wird von Unternehmen und Ökonomien mit einer erfolgreichen und linearen Entwicklung in Verbindung gebracht (vgl. Fischer et. al. 2021: 34).

2.2 Global Value Chain (GVC)

Eine dritte Strömung, die unter dem Namen „Global Value Chain (GVC) bekannt ist, hat sich in den frühen 2000er Jahren entwickelt und neue Typologien im Bereich Governance hervorgebracht. Diesem Ansatz liegt der Gedanke zugrunde, dass Macht- und Kontrollbeziehungen maßgeblich die Upgrading-Möglichkeiten von Akteur:innen aus dem globalen Süden bestimmen (Humphrey/Schmitz 2002: 1018). Nach Gereffi wird die Governance-Struktur globaler Wertschöpfungsketten wesentlich durch das Handeln und die Strategien der Leitunternehmen geprägt. Diese besitzen aufgrund ihrer Größe und Entscheidungsmacht die Kontrolle über wichtige Unternehmensressourcen und können somit die Aktivitäten der international verstreuten Unternehmensnetzwerke steuern. Der Begriff Governance bezieht sich hierbei nicht auf die gesamte Warenkette, sondern auf bestimmte Beziehungen und Abläufe zwischen Leitunternehmen und direkten Zulieferfirmen (Gereffi et. al. 2005). Das GVC-Konzept hat den Anspruch zu erklären, wie Wertschöpfung aller Industriearten geschaffen, dokumentiert, erhalten und verwendet werden könne (vgl. Gereffi/Lee 2014: 25). Der GVC-Ansatz reflektiert außerdem das Zusammenkommen von drei verschiedenen theoretischen Traditionen: die Entwicklungstheorie, die Dependenztheorie sowie die Weltsystemtheorie (vgl. Gereffi 2019: 197).

Gereffi et al. (2005) haben eine umfassende Typologie der Governance in Wertschöpfungsketten entworfen. Hierbei unterscheiden sie fünf verschiedene Arten von Governance:

1. **Marktbeziehungen**, die auch über einen längeren Zeitraum bestehen können und stabile und konstante Transaktionsprozesse durchlaufen, aber auch Spielraum für das Wechseln von Business-Partnern offenlassen und unkompliziert machen.
2. **Modulare Wertschöpfungsketten**, in denen Lieferant:innen Produkte selbständig gemäß den spezifischen Kundenbedürfnissen anfertigen. Durch die Übernahme von „Turn-Key Services“ können Zulieferer auch die komplette Verantwortung im Bereich der Verfahrenstechnik übernehmen und verringern damit transaktionsspezifische

Investitionen ihrer Kund:innen. In diesen Wertschöpfungsketten bestehen wenige Abhängigkeiten zwischen Zulieferern.

3. **Relationale Governance-Strukturen**, in denen hohe wechselseitige Abhängigkeiten zwischen Zulieferern und Leitunternehmen bestehen. Der Zulieferer hat hierbei hohe Kompetenzen, die für das Leitunternehmen unabdinglich sind.
4. **Quasi-hierarchische/kaptive Governance-Strukturen**, in denen die Zulieferer einer starken Abhängigkeit (technologische sowie organisatorische) von den Leitunternehmen unterliegen, da ihre Kompetenzen gering sind.
5. **Hierarchische Strukturen**, die durch vertikale Integration gekennzeichnet sind. Die vorherrschende Form der Unternehmensführung ist die Kontrolle durch das Management bzw. durch die Zentrale eines Unternehmens. Die Tochtergesellschaften und deren Mitarbeiter richten sich nach den Vorgaben der Lead-Firms (vgl. Gereffi et al. 2005: 86 ff.).

Im Hinblick auf die angeführten Governance-Strukturen in globalen Warenketten gehen Gereffi et al. (2005) auf drei verschiedene Variablen ein: Erstens die „Transaktionskomplexität“ (Bair 2010: 33), welche die Komplexität der Informations- und Wissensaustauschs für eine bestimmte Transaktion betrifft, insbesondere in Bezug auf Produkt- und Prozessdetails. Zweitens die „Informationskodifizierbarkeit“ (ebd.), die angibt, inwieweit diese Daten und Kenntnisse strukturiert werden können, um effizient und ohne spezielle Investitionen zwischen den beteiligten Parteien ausgetauscht zu werden. Drittens das „Niveau der Zuliefererkompetenz“ (ebd.), das die Fähigkeiten der bestehenden und potenziellen Lieferanten hinsichtlich der Anforderungen der Transaktion beschreibt. Unter der Voraussetzung, dass für die drei genannten Faktoren lediglich zwei Werte – hoch oder niedrig – zugelassen werden, resultieren acht mögliche Kombinationen, von denen fünf globale Wertschöpfungsketten generieren (vgl. ebd.: 85). Die fünf Governance-Typen sind in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst.

Table 1 Key determinants of global value chain governance

Governance type	Complexity of transactions	Ability to codify transactions	Capabilities in the supply-base	Degree of explicit coordination and power asymmetry
Market	Low	High	High	Low
Modular	High	High	High	↑
Relational	High	Low	High	↕
Captive	High	High	Low	↓
Hierarchy	High	Low	Low	High

Abb. 1: Einflussfaktoren der GVC-Governance (Gereffi, Humphrey, Sturgeon 2006: 87)

Die hier aufgezeigten Determinanten der Governance-Typen zeigen auf, wie Macht in globalen Wertschöpfungsketten funktioniert und aufgebaut ist. In kaptiven Governance-Strukturen haben Leitunternehmen die direkte Kontrolle über Zulieferer. Eine solche direkte Kontrolle deutet auf ein hohes Maß an Koordinierung sowie Machtasymmetrien in den globalen Wertschöpfungsketten hin. In relationalen Ketten ist das Machtgleichgewicht zwischen den Unternehmen symmetrischer verteilt, denn beide Unternehmen bringen Schlüsselkompetenzen ein. Die Transaktionskomplexität steigt an, wenn die sogenannten Leitunternehmen neue Anforderungen an die Wertschöpfungskette stellen, z. B. wenn sie das Just-in-Time-Prinzip anstreben und ihre Produkte stärker differenzieren. Für die Verringerung dieser Komplexität nutzen diese Unternehmen verschiedene technische Weiterentwicklungen und Prozessoptimierungen (vgl. Gereffi et al. 2005: 88).

2.3 Global Production Networks (GPN)

Dieser Ansatz der globalen Produktionsnetzwerke entstand im Zuge der kritischen Auseinandersetzung von GCC- und GVC-Analysen und wurde durch die Wirtschaftsgeographie geprägt. An den vorangegangenen Ansätzen ist zu kritisieren, dass sie die räumliche Perspektive von globalen Warenketten in der Analyse vernachlässigen und sich zu sehr auf ketteninterne Abläufe konzentriert haben (vgl. Fischer et al. 2021: 34). Der Begriff Netzwerk bzw. GPN wird folgendermaßen beschrieben:

„[...] it emphasizes the complex intra-, inter-, and extra-firm networks involved in any economic activity and how these are structured both organizationally and geographic and how these are structured both organizationally and geographically. It is intended to delimit the globally organized nexus interconnected functions and operations of firms and extra-firm institutions through which goods and services are produced, distributed, and consumed.” (Coe/Yeung 2015: 14)

In diesem Zusammenhang haben die GPN-Forscher:innen folgende zwei wesentliche Unterschiede zu den vorherigen Ansätzen verdeutlicht. Der Begriff „Netzwerk“ ermöglicht eine präzisere Erfassung der vielschichtigen, und dynamischen Verflechtungen in globalen Produktionsnetzwerken im Vergleich zu der konzeptuellen Vorstellung einer „Kette“, die Produktions- und Distributionsprozesse linear darstellt. Zweitens zielt der GPN-Ansatz darauf ab, eine eng auf Unternehmen beschränkte Forschungsperspektive zu vermeiden, indem er verstärkt Akteur:innen wie Staaten, internationale Organisationen, Gewerkschaften und NGOs sowie die Kontexte, in die diese Produktionsnetzwerke eingebettet sind, in den Fokus rückt. Der GPN-Ansatz betont zudem die Bedeutung (sub-)staatlicher Politiken für die regionale Integration globaler unternehmerischer Aktivitäten sowie Upgrading-Prozesse (vgl. ebd.).

Schlüsselbegriffe für die GPN-Forschung sind *Wert*, *Markt*, *Macht* sowie *Einbettung* (*Embeddedness*). Der Wert wird unterschieden nach Entstehung (*creation*), Erweiterung (*Enhancement*) und Aneignung (*Capture*). Diese Differenzierung ist von Bedeutung, da die Wertschöpfung und -steigerung an spezifischen Standorten erfolgen kann, während beispielsweise die Aneignung des Wertes an völlig unterschiedlichen Orten stattfindet (Henderson et al. 2002: 449). In diesem Zusammenhang hat Macht drei unterschiedliche Perspektiven: Konzern- und Unternehmensmacht, die direkt vom Unternehmen ausgeht, institutionelle Macht, die sich auf (sub- und supra-)staatlicher Institutionen bezieht sowie kollektive Macht, die von zivilgesellschaftlicher Organisation, wie z. B. NGOs und Interessenverbände ausgeht. Der Begriff Einbettung beschreibt den Prozess, wie institutionelle, soziale und kulturelle Zusammenhänge Unternehmensstrategien und -handeln beeinflussen (vgl. ebd.). Folgende Abbildung verdeutlicht das Zusammenspiel der genannten Schlüsselbegriffe:

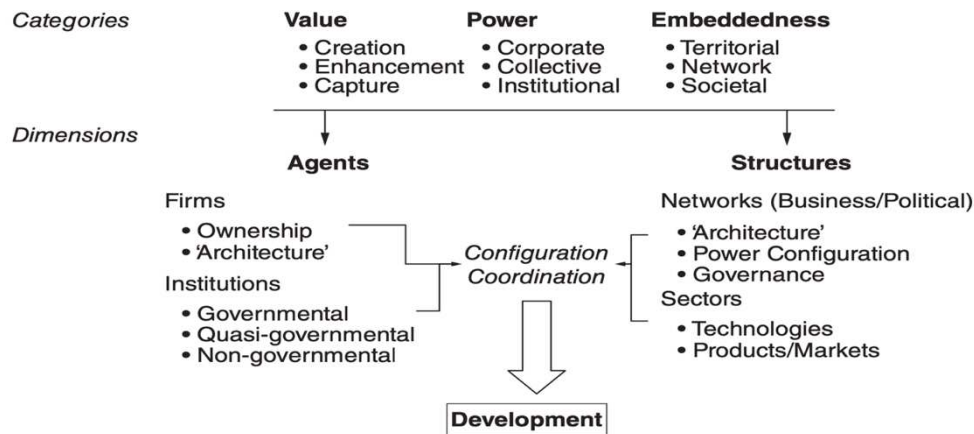


Abb. 2: Global Production Networks (GPN): Schematische Darstellung (Coe, Yeung 2015: 15)

An dem GPN 1.0-Ansatz wird kritisiert, dass er nicht konzeptionell tief genug geht, um die komplexen und dynamischen Beziehungen der Produktionsnetzwerke ausreichend darzustellen. Gemäß Kritiker:innen biete die Theorie lediglich eine deskriptive statt einer analytischen Perspektive, sodass diese eine unzureichend entwickelte Konzeptionalisierung von globalen Produktionsnetzwerke bleibt. Die bereits genannten Faktoren wie Wert, Einbettung und Macht konnten zwar eine grobe Beschreibung der Produktionsnetzwerke liefern, jedoch mangle es ihnen an detaillierten Kausalzusammenhängen (vgl. Coe/Yeung 2015: 16). Um die genannten Faktoren im Gesamtzusammenhang zu betrachten, wurde dieser Ansatz zu „GPN 2.0“ weiterentwickelt. Die zuvor statischen Annahmen von Governance-Typologien wurden zu dynamischen Analysen von Produktionsnetzwerken umgeändert. Gemäß der GPN 2.0 sind es vier Faktoren, die die Strategien von Unternehmen bestimmen:

- (1) Optimierung des Verhältnisses von Kosten und Kompetenzen (*Cost-Capability Ratio*)
- (2) Marktentwicklung durch Streben nach Marktdominanz und Zugang zu neuen Märkten
- (3) Zugang zu Finanzmitteln und Shareholder-Value-Orientierung
- (4) Risiken und Unsicherheit in der globalen Ökonomie (vgl. Coe/Yeung 2015).

2.4 Upgrading-Prozesse im GVC-Ansatz

2.4.1 Wirtschaftliches Upgrading

Ein Schwerpunkt des GVC-Ansatzes ist herauszufinden und zu analysieren, wie Produzent:innen des Globalen Südens in Wertschöpfungsketten integriert werden können und

wie ein wirtschaftliches Upgrading erreicht werden kann. „Wirtschaftliches Upgrading“ wird definiert als ein „Prozess, durch den Unternehmen ihre Position in der internationalen Hierarchie der Wertschöpfungsaktivitäten verbessern, um Vorteile (z.B. Sicherheit, Gewinne, Wertschöpfung, Know-How) aus der Beteiligung an globalen Wertschöpfungsketten zu ziehen“ (Bair/Gereffi 2003). Humphrey und Schmitz (2002) haben vier zentrale Dimensionen wirtschaftlichen Upgradings identifiziert, die für die Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen innerhalb globaler Wertschöpfungsketten von Bedeutung sind. Die erste Dimension ist das **Prozess-Upgrading**, das durch technologische oder produktionstechnische Verbesserungen erreicht wird. Die zweite Dimension, das **Produkt-Upgrading**, beschreibt die Umstellung auf komplexere und qualitativ hochwertigere Produkte. **Funktionales-Upgrading** stellt die dritte Dimension dar und bezieht sich auf die Erweiterung der Unternehmensaktivitäten um höherwertige Aufgaben wie Logistik, Design oder Marketing. Schließlich bezeichnet das **Ketten-Upgrading** die vierte Dimension, bei der Unternehmen in höherwertige Industriezweige oder Produktkategorien integriert werden (vgl. Marslev et al. 2021: 4).

Jede Form der wirtschaftlichen Aufwertung ist durch eine Kapitaldimension und eine Arbeitsdimension gekennzeichnet. Die Kapitaldimension wird durch die Nutzung neuer Maschinen oder fortschrittlicher Technologie definiert. Die Arbeitsdimension umfasst hingegen die Entwicklung von Fähigkeiten oder die Steigerung der Geschicklichkeit und Produktivität der Arbeiter. In dieser Formulierung wird die Arbeitskraft hauptsächlich als produktiver Faktor betrachtet, der die Menge und Art der Beschäftigung bestimmt (vgl. ebd.)

Oftmals liegt der Fokus empirischer Untersuchungen auf erfolgreichen Beispielen wirtschaftlichen Upgradings, wobei die Reproduktion niedrigwertiger Positionen sowie die Ausgrenzung von Unternehmen, Regionen und Arbeitnehmer:innen in globalen Wirtschaftsketten außer Acht lassen (vgl. Werner/Bair 2015, zitiert nach Marslev et al. 2021: S.4). Wirtschaftliches Upgrading erfolge nicht automatisch Ergebnis der Integration in globale Wertschöpfungsketten (GWK), sondern sei ein hart umkämpfter Prozess. In diesem Prozess können Zuliefererfirmen auf niederrangigen Positionen verharren oder sogar „Downgrading“ erfahren. Wirtschaftliches Upgrading bedeute nicht unbedingt, dass die Akteur:innen in den globalen Warenketten bessere Positionen und eine höhere Wertschöpfung erreichen, vor allem aufgrund von hohem Wettbewerbsdruck unter den Zuliefererunternehmen (Pickles et al. 2006, zitiert nach Marslev et al. 2021: S.4).

2.4.2 Soziales Upgrading

Die vorangegangenen Einwände haben zu einem anderen Ansatz geführt, der als „soziales Upgrading“ bezeichnet wird. Über einen langen Zeitraum wurden im GVC- sowie im GPN-Ansatz die sozialen Auswirkungen von Upgrading innerhalb einer Wertschöpfungskette vernachlässigt. Erst zu Beginn der 2000er Jahre begann in beiden Ansätzen die Diskussion über soziales Upgrading, da Forscher:innen zu dem Entschluss kamen, dass ökonomische Aufwertung nicht automatisch zu besseren Bedingungen der Arbeiter:innen führte. Vielmehr sei diese Beziehung komplex, da sich die Zuliefererunternehmen in einem ständigen Dilemma befinden: Einerseits müssen sie versuchen die Qualität ihrer Produkte hochzuhalten, um den Anforderungen der Käufer:innen gerecht zu werden. Andererseits müssen sie die Kosten so niedrig wie möglich halten, um auf dem Markt wettbewerbsfähig zu bleiben (vgl. Barrientos et al. 2011: 328).

Soziales Upgrading wird als ein Prozess der Verbesserung der Rechte und Ansprüche von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie als eine Aufwertung ihrer Beschäftigungsqualität definiert (vgl. Barrientos et al. 2011, zitiert nach Gereffi/Lee 2014: 26). Basierend auf der sogenannten *Decent Work* Agenda der Internationalen Arbeiterorganisation (ILO), ist dieses Konzept in der Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit (1998) geregelt. Bei dem Konzept des sozialen Upgradings werden zwei Ebenen unterschieden: Erstens messbare Arbeitsnormen, die sich auf materielle Aspekte beziehen wie Lohnniveau, Vertragsbedingungen, Arbeitszeiten und Sozialschutz und zweitens sogenannte Befähigungsrechte wie das Recht verbesserte Arbeitsbedingungen auszuhandeln. Soziales Upgrading kann unter Umständen nicht nur die Situation der Arbeiter:innen direkt verbessern, sondern auch positive Effekte auf ihre Angehörigen und Gemeinschaften haben (vgl. Barrientos et al. 2011, zitiert nach Marslev et al. 2021: 4). Mayer und Pickles (2011) konzeptualisieren das soziale Upgrading als eine potenzielle Gegenbewegung zur profitorientierten wirtschaftlichen Upgradings. Diese Gegenbewegung hat vor allem dazu geführt, dass Regierungen, NGOs sowie andere soziale Akteur:innen sich bemühen neue institutionelle Regelungen und Vereinbarungen zu schaffen, um Arbeits- und Beschaffungspraktiken fairer zu gestalten (vgl. Selwyn 2013: 79). Ein Problem sei hierbei, dass soziales Upgrading zum größten Teil an institutionellen Rahmen der politischen Ökonomie gebunden sei und die Gefahr bestehe, dass „Eliteorganisationen“ den Diskurs in dieser Hinsicht vorgeben. Dieses könne dazu führen, dass Regierungen, Staaten und Gewerkschaften unwirksame und nicht umsetzbare Empfehlungen abgeben, wodurch keine reale Verbesserung erreicht werden könne (vgl. Selwyn 2013: 84). Vielmehr würden diese

Empfehlungen abgeben, die die neoklassischen Sichtweisen weiterhin fördern. Elitäre Organisationen nahmen dabei an, dass im Produktionsprozess keine systematische Ausbeutung der Arbeitskraft durch das Kapital stattfinde. Falls Ausbeutung überhaupt in Betracht gezogen werde, verorte man sie meist in der Sphäre des Austauschs, etwa wenn Löhne unterhalb des Marktwertes gezahlt würden. Weder neoklassische noch institutionelle Ansätze seien bislang in der Lage, die Mechanismen von Ausbeutung nachvollziehbar zu erklären oder geeignete Methoden zu ihrer empirischen Erfassung bereitzustellen (vgl. Selwyn 2013: 84).

Aufgrund des allgemeinen Drucks zur Kostensenkung, zur Verbesserung der Qualität und zur Erhöhung der Flexibilität in globalen Wertschöpfungsketten beschäftigten sich jüngste Studien auch mit den Prozessen des „Downgradings“ von Arbeiter:innen. Die Diskussion über sozialen Downgrading konzentriert sich besonders darauf, wie sich die Ergebnisse je nach verschiedenen Dimensionen von Arbeitsstandards und Beschäftigungsformen unterscheiden, wie z. B. formelle/informelle Beschäftigung, befristete/unbefristete Anstellung etc. (vgl. Plank et al. 2014; Anner 2015a, zitiert nach Marslev et al. 2021: 5). Vor diesem Hintergrund wird kritisiert, dass das Konzept des sozialen Upgradings nicht ausreichend ausführe, wie und warum es stattfinde (vgl. ebd.). Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass Produkt- und Prozess-Upgrading überwiegend in Ländern des globalen Südens stattfinden, aber dort wenig bis kaum funktionales oder intersektorales Upgrading zu verzeichnen ist (vgl. ebd.).

2.5 (Internationale) Regulierung globaler Wertschöpfungsketten

In diesem Unterkapitel wird auf die (internationale) Regulierung von Wertschöpfungsketten eingegangen. Ein wichtiger Bestandteil der Regulierung von Wertschöpfungsketten sind die verschiedenen Governance-Typen *privat*, *social* sowie *public governance*, die zunächst genauer definiert werden. Anschließend folgt die Beschreibung bereits existierender Menschenrechtsstandards in Bezug auf Arbeit und Menschenrechte (OECD-Leitsätze, Kernarbeitsnormen der ILO, UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte). Abschließend wird auf *Labor Governance* und *Governance-Defizit* Bezug genommen.

2.6 Governance-Typen in GVCs

Die Organisation der internationalen Wirtschaft habe sich, wie bereits in vorherigen Ausführungen erwähnt, in den letzten Jahrzehnten erheblich verändert. Der technologische

Fortschritt, der Aufstieg von Schwellenländern sowie die Liberalisierung von Handel und Investitionen haben dazu geführt, dass grenzüberschreitende Transaktionen einfacher ermöglicht werden. Das rasche Wachstum und die resultierende Produktionsverlagerung in Niedriglohnländer haben schrittweise zu einem *Governance-Defizit* geführt, das im Anschluss an die Ausführungen kurz diskutiert wird (vgl. Gereffi/Mayer 2010: 254). Regierungen, internationale Institutionen sowie NGOs stoßen an ihre Grenzen, globale Netzwerke ausreichend zu kontrollieren und somit Individuen, Gemeinschaften und Nationen vor negativen Auswirkungen dieser zu schützen (vgl. ebd.). Dieser Bereich ist dem sogenannten *Labor Governance* zuzuordnen. Hierbei geht es darum, wie und von welchen Akteuren Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse reguliert werden. Es wird zwischen *private, social und public Governance* (vgl. Gereffi/Lee 2014: 15 ff.) unterschieden, die im Folgenden kurz dargelegt werden:

Privat Governance beziehe sich auf die Verhaltensstandards von Unternehmen, die in der Regel im Code of Conduct oder in der Corporate Social Responsibility (CSR) verankert sind. Im Rahmen der privat governance umfasse CSR eine Vielzahl von Initiativen, die darauf abzielen, soziale, ökologische, ethische sowie menschenrechtliche Aspekte und Verbraucherinteressen in die Geschäftsabläufe zu verankern (vgl. Gereffi/Lee 2014: 15). Das gesteigerte Bewusstsein von Konsument:innen an der ethischen Dimension von Produkten und Arbeitsbedingungen habe multinationale Unternehmen dazu bewegt, freiwillige Verhaltensstandards festzulegen, um die Arbeitsstandards in ihren Produktionsstätten und den Zulieferernetzwerken zu verbessern. Die soziale Verantwortung von Unternehmen befinde sich in einem ständigen Wandel, da viele Produktions- und Handelsstrukturen stetig in den globalen Süden verlagert werden. Leitunternehmen in globalen Wertschöpfungsketten stehen aus diesem Grund zunehmend unter Druck wirtschaftliches und soziales Upgrading stärker in ihre CSR-Strategien einzubeziehen (vgl. ebd.). Gereffi und Lee untersuchten in diesem Zusammenhang die Verbindung von CSR mit Industrieclustern und GVCs. In ihrem Aufsatz „*Economic and social upgrading in Global Value Chains and industrial clusters: Why governance matters (2016)*“ zeigen sie auf, dass die Verknüpfung mit GVCs und Industrieclustern konstruktive Handlungsempfehlungen im Bereich CSR liefert. Die nachhaltige Entwicklung im Bereich CSR erfordere eine Verlagerung von inaktiven oder reaktiven CSR-Strategien hin zu aktiveren und proaktiven Strategien, die eine weitreichendere gesellschaftliche Verantwortung in Bezug auf lokale Lieferanten und Gemeinschaften hervorheben (vgl. Gereffi/Lee 2014: 35).

Weiterhin werde in GVC Privat Governance von Leitunternehmen wie *Global Buyers* sowie privaten Entscheidungsträgern ausgeübt, die vorgeben, welche Produkte wie und von wem hergestellt werden (vgl. Lee et al. 2012). Die wichtigste Aufgabe von Private Governance sei es, das ökonomische Wachstum zu maximieren, indem Produkte hergestellt werden, die der vorgegebenen Qualität und Quantität der Leitunternehmen entsprechen. (vgl. Gereffi/Lee 2014: 35).

Social Governance wird die Regulierung von NGOs und Gewerkschaften genannt, die sozialen Druck auf Unternehmen und Regierungen sowie andere staatlichen Institutionen ausüben, um menschenrechtliche und umweltbezogene Forderungen umzusetzen. Zu Social Governance gehören Verhaltenskodizes und Multistakeholder-Initiativen wie die *Ethical Trade Initiative* (Barrientos/Smith 2007: 715). Sowohl in den GVCs als auch in Clustern kann social Governance unterschiedliche Formen von Aktivismus wie Boykottierung, Petitionen sowie Proteste beinhalten (Selwyn 2013: 85). Diese Form von Governance sei nicht verbindlich und sie beruhe im Allgemeinen auf den Maßnahmen privater Unternehmen oder Regierungen, die die direkte Macht haben, solche Kodizes oder Vorschriften durchzusetzen. Daher tritt Social Governance häufig in Form von Multi-Stakeholder-Initiativen auf, bei denen öffentliche, private und zivilgesellschaftliche Akteure gemeinsam ihre Ziele verfolgen“ (vgl. ebd.).

Public Governance wird von öffentlichen Akteuren ausgeführt, zu denen Regierungen und supranationale Organisationen gehören (vgl. Gereffi/Lee 2014: 285). Sie umfasst formale Regeln und Vorschriften, die von Regierungen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene festgelegt werden. Sie können die soziale und wirtschaftliche Aufwertung direkt oder indirekt erleichtern oder behindern. Nationale Arbeitsgesetze wirken sich direkt auf die Bedingungen der Arbeitnehmer:innen aus, indem sie verschiedene Aspekte der Arbeitsbedingungen regeln. Andere Bereiche der Regulierung der Public Governance, wie Industriepolitik, Handels- und Investitionsvorschriften oder Wettbewerbspolitik zielen nicht auf arbeitsrechtliche Belange ab, können sich aber indirekt auf das Outcome der sozialen Aufwertung auswirken (vgl. Gereffi/Lee 2014: 286). Laut Gereffi und Lee sind staatliche Regulierungen besonders wichtig, da sie das größte Potenzial haben, die Arbeitsbedingungen entlang der gesamten Lieferkette zu verbessern – unabhängig davon, ob die Zulieferer Teil einer globalen Wertschöpfungskette (GVC) oder eines Produktionsclusters seien (vgl. Gereffi/Lee 2014: 286). Die Rolle des Staates sei besonders wichtig bei der Durchsetzung der Gesetze und Regulierungen und bei der Verhinderung von Verstößen einzelner Unternehmen. Der Staat übe seine Macht hierbei auf verschiedenen Ebenen aus, von Ministerien und obersten Gerichten auf nationaler Ebene bis

hin zu Arbeitsschutzbehörden auf lokaler Ebene. Die staatlichen Maßnahmen werden hauptsächlich durch Beschwerden der Arbeitnehmer:innen, öffentlichen Druck über problematische Lieferketten sowie internationale Initiativen ausgelöst, die eine strengere Durchsetzung von gesetzlichen Regelungen und die Verfolgung von Menschenrechtsverletzungen in globalen Lieferketten fordern (vgl. Gereffi/Lee 2014: 26).

Das in dieser Forschung untersuchte Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz ist dem Bereich der Public Governance zuzuordnen. Da es insbesondere auf den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (VN), den Forderungen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie den Empfehlungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) basiert, werden diese im Folgenden kurz erläutert.

2.7 Kernarbeitsnormen Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)

Die Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) setzen universelle Mindeststandards für menschenwürdige Arbeit. Diese Standards gelten unabhängig vom Entwicklungsstand eines Landes und umfassen die vier Kernbereiche: Vereinigungsfreiheit, Verbot von Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf, Abschaffung der Kinderarbeit sowie die Beseitigung von Zwangsarbeit. Diese fundamentalen Prinzipien wurden in acht Übereinkommen, bekannt als die Kernarbeitsnormen, verankert (vgl. BMZ 2024). Die Erklärung über grundlegende Prinzipien wurde von der ILO im Jahr 1998 angenommen. Sie sei im Laufe der Globalisierung zu einem wichtigen Instrument für die Rechte der Arbeitnehmer:innen weltweit geworden. Zu den zentralen Aufgaben der Internationalen Arbeitsorganisation gehört es, globale Mindeststandards im Arbeitsleben zu etablieren. Dies geschehe durch die Einführung internationaler Abkommen, deren Ziel es sei, faire Arbeitsbedingungen zu schaffen und somit zur sozialen Stabilität und Gerechtigkeit in den Mitgliedstaaten beizutragen (vgl. ebd.). Gemäß der ILO stellen die festgelegten internationale Arbeitsstandards in erste Linie eine Orientierungshilfe für staatliche Institutionen dar. Eine Besonderheit der ILO bestehe darin, dass von Anfang an nicht nur Regierungen, sondern auch Vertreter:innen von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite gleichberechtigt eingebunden wurden. Durch die gleichberechtigte Mitwirkung gesellschaftlicher Akteure an internationalen Entscheidungsprozessen gälte die Organisation als ein frühes Beispiel für Global Governance, bei den staatlichen Instanzen nicht mehr allein die zentrale Rolle in der Architektur der Weltpolitik einnehmen (vgl. Stübig 2014: 18).

2.8 Die Vereinten Nationen - Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte

Die Vereinten Nationen hatten bereits im Jahr 1948 erste Ansätze zum Schutze von Menschenrechten und Arbeitsverhältnissen formuliert. In der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte von 1948 finden sich bereits folgende grundlegende Forderungen:

- (1) Jeder hat das Recht auf Arbeit, auf freie Berufswahl, auf gerechte und befriedigende Arbeitsbedingungen sowie Schutz vor Arbeitslosigkeit.
- (2) Jeder, ohne Unterschied, hat das Recht auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit.
- (3) Jeder, der arbeitet, hat das Recht auf gerechte und befriedigende Entlohnung, die ihm und seiner Familie eine der menschlichen Würde entsprechende Existenz sichert, gegebenenfalls ergänzt durch andere soziale Schutzmaßnahmen.
- (4) Jeder hat das Recht, zum Schutze seiner Interessen Gewerkschaften zu bilden und solchen beizutreten (Allgemeine Erklärung der Menschenrechte 1948: 5)“.

Diese Forderungen legen auch den Grundstein für die VN-Leitprinzipien, die im Jahre 2011 in der Resolution 17/4 verabschiedet worden sind. Die VN-Leitprinzipien fungieren als internationales Rahmenwerk, das Anforderungen an staatliche und wirtschaftliche Akteure definiert und erstmalig als allgemein anerkannte Grundlage für die menschenrechtlichen Verpflichtungen von Staaten sowie die Verantwortung von Unternehmen in globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten dient (vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2025). Diese Leitprinzipien seien auf alle Staaten und transnationale sowie weitere Wirtschaftsunternehmen anzuwenden, wobei diese Anwendung ungeachtet der Größe, des Sektors, Standorts, Eigentumsverhältnisse und Struktur stattfinden solle (vgl. Deutsches Global Compact Netzwerk 2020). Zudem sollen die vorliegenden Prinzipien als einheitliches Gesamtverständnis betrachtet und so ausgelegt werden, dass sie zur Verbesserung unternehmerischer Standards und Praktiken im Bereich der Menschenrechte beitragen – mit dem Ziel, eine nachhaltige Form der Globalisierung zu fördern. Weiterhin sollen diese Leitprinzipien auf eine nicht-diskriminierende Weise umgesetzt werden mit besonderem Fokus auf die Rechte und Bedürfnisse, wie auch Herausforderungen für Individuen, die einem besonderen Risiko der Vulnerabilität und Marginalisierung ausgesetzt sind (vgl. ebd.).

Die VN-Leitprinzipien beruhen auf drei Säulen und bestehen insgesamt aus 31 Prinzipien. Die erste Säule *Pflicht des Staates zum Schutze der Menschenrechte* stellt den Staat in den Fokus der Schutzpflicht. Gemäß dieser Säule ist die völkerrechtliche Schutzpflicht des Staates ein Verhaltensmaßstab. Staaten müssen somit Menschenrechte von Personen in ihrem Hoheitsgebiet schützen und gewährleisten. Dies betrifft auch die Pflicht,

Menschenrechtsverletzungen durch Dritte, wie z. B. durch Wirtschaftsunternehmen zu verhindern, aufzudecken und zu sanktionieren (vgl. Deutsches Global Compact Netzwerk 2020: 3). Die zweite Säule *Verantwortung des Unternehmens zur Achtung der Menschenrechte* verpflichtet Wirtschaftsunternehmen Menschenrechte einzuhalten. Sie sind gefordert, potenziell negative menschenrechtliche Auswirkungen ihrer unternehmerischen Aktivitäten zu beseitigen, aufzudecken und Maßnahmen zur Wiedergutmachung einzuleiten (vgl. ebd.). Die dritte Säule *Zugang zu Abhilfe* legt fest, dass Staaten geeignete Maßnahmen treffen müssen, damit Betroffenen gerichtliche und außergerichtliche Mittel zur Verfügung stehen, damit unternehmensbezogene Menschenrechtsverstöße aufgedeckt, untersucht und geahndet werden (vgl. ebd.: 31).

2.8 Due Diligence - OECD

Die sogenannten *OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen zu verantwortungsvollen unternehmerischen Handeln* beinhalten Empfehlungen der Regierungen für multinationale Unternehmen, die erstmals im Jahre 1976 verabschiedet wurden. Die OECD-Leitsätze sind Handlungsempfehlungen der 35 OECD-Mitgliedsstaaten und dreizehn weiterer teilnehmender Staaten. Sie richten sich an multinationale Konzerne, die in einem teilnehmenden Land tätig sind oder aus einem solchen heraus operieren. Ein Unternehmen wird als multinational betrachtet, wenn es geschäftliche Aktivitäten im Ausland betreibt, sei es durch Handel oder Investitionen – unabhängig von der Unternehmensgröße. Somit können auch kleine und mittelständische Betriebe zu multinationalen Unternehmen zählen (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz o. J.).

Diese Empfehlungen wurden in den folgenden Jahrzehnten mehrmals unter Beteiligung von Unternehmensverbänden, Gewerkschaften und NGOs überarbeitet. Bei den Leitsätzen handle es nicht um rechtsverbindliche Grundsätze und Maßstäbe für ein verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln in einem globalen Kontext. Die Leitlinien stellen den einzigen multilateralen und umfassenden Verhaltenskodex für verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln dar, dessen Förderung von den Regierungen zugesagt wurde. Die OECD-Leitsätze können somit als politischer Konsens darüber angesehen werden, was in globaler Geschäftstätigkeit als angemessenes und faires Verhalten eines Unternehmens gilt und erwartet werden kann (vgl. ebd.). Die Empfehlungen der Leitlinien spiegeln gemäß der OECD die gemeinsamen Werte der Regierungen wider, die den Großteil der internationalen Direktinvestitionen tätigen und Heimat zahlreicher multinationaler Konzerne sind. Ein großes Ziel dieser Leitlinien sei es,

den positiven Einfluss zu stärken, den Unternehmen auf den weltweiten ökonomischen, ökologischen und sozialen Fortschritt ausüben können (vgl. OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen Neufassung 2011). Die OECD-Richtlinien bieten Unternehmen Ratschläge zu internationalen Geschäftspraktiken in Bereichen wie Transparenz, Menschenrechten, Lieferketten, Arbeitsverhältnissen und Sozialpartnerschaften, Umweltschutz, der Bekämpfung von Bestechung und Korruption, Konsumenteninteressen, Wissenschaft sowie Wettbewerb (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (o.J.)).

Ein relevanter Aspekt der OECD-Leitsätze ist die *risikobasierte Sorgfaltsprüfung (Due Diligence)*, die vorgibt, dass Unternehmen potenzielle und tatsächliche negative Effekte, die aus ihren Geschäftstätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen resultieren, systematisch identifizieren, bewerten und unterbinden. Zudem sollen die Unternehmen in der Lage sein, transparent darzulegen, welche Schritte sie unternommen haben, um diesen negativen Konsequenzen entgegenzuwirken (OECD-Leitsätze 2011).

2.9 Labor Governance und das Governance-Defizit

Wie in vorangegangenen Ausführungen kurz erwähnt, stoßen Regierungen, internationale Organisationen und Institutionen aufgrund der raschen Globalisierung und dem damit verbundenen schnellen Wachstum der Wirtschaft an ihre Grenzen, den Individuen und Gemeinschaften ausreichenden Schutz in den globalen Lieferketten zu bieten. Die genannten Schutzmechanismen der VN, OECD sowie ILO stehen insofern in der Kritik, als dass sie keinen ausreichenden Schutz vor menschenrechtlichen Risiken darbieten, da es ihnen Durchsetzungskraft und Effektivität mangle (vgl. Gereffi/Mayer 2010: 253). In diesem Zusammenhang verdeutlicht Ungericht (2010), dass zivilgesellschaftliche Akteure den Grund für diese mangelnde Durchsetzungskraft in der Freiwilligkeit dieser Ansätze sehen. Es fehle ihnen an angepasste Mittel und Mechanismen, um die sozialen und menschenrechtlichen Auswirkungen des globalen Handelns von Unternehmen zu kontrollieren (Ungericht 2010: 64). Die Entwicklungsländer, in denen die Produktion zunehmend konzentriert ist, verfügen meist nicht über die Kapazitäten in den Bereichen Gesetzgebung, Überwachung und Durchsetzung von internationalen Standards für globale Menschenrechtsstandards. Die Tatsache, dass die globalen Institutionen der public governance somit nicht mit der wirtschaftlichen Globalisierung mithalten können, habe ein globales *Governance-Defizit* geschaffen (vgl.

Gereffi/Mayer 2010: 254). Dieses Governance-Defizit führte dazu, dass private Governance stetig an Bedeutung gewonnen hat. Zahlreiche Unternehmen haben deshalb eigenständig Maßnahmen und Richtlinien zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten, wie z. B. CSR-Maßnahmen, entwickelt und umgesetzt. Leitunternehmen haben zudem ihre Marktmacht genutzt, um Verhaltensrichtlinien in ihren Lieferketten umzusetzen, mit dem Ziel, dass die Zulieferer soziale und ökologische Standards in ihren Produktionsstätten beachten. Obwohl gewisse Fortschritte erzielt worden sind, kamen Studien zum Ergebnis, dass das Modell der *CSR-Compliance* von Unternehmen allein nicht ausreiche, um arbeitsrechtliche Belange und Herausforderungen in globalen Lieferketten zu überwinden (vgl. ebd.). Die empirischen Untersuchungen haben gezeigt, dass die von den Unternehmen beschlossenen Verhaltensstandards recht unpräzise seien. Anders verhält es sich mit den Kodizes von NGOs, die strenger und tiefgehender sind, jedoch selten im vollen Maße umgesetzt werden (vgl. ebd.). Diesbezüglich führen Gereffi und Mayer (2010) an, dass es in der stark wettbewerbsorientierten globalen Wirtschaft es sich als schwierig erweise, effektive Sorgfaltspflichten der Unternehmen umzusetzen, sofern kein langfristiger Wettbewerbsvorteil mit Unternehmensverantwortung verbunden sei. Die bisher erzielten Fortschritte in diesem Bereich resultierten größtenteils aus gesellschaftlichem Druck. Jedoch stelle diese Aufrechterhaltung dieses Drucks eine wesentliche Herausforderung für das kollektive Handeln von Arbeit-, Umwelt- und weiteren zivilgesellschaftlichen Bewegungen dar (vgl. Gereffi/Mayer 2010: 268). Ein weiteres Problem der Privat Governance-Maßnahmen sei, dass sie häufig von Interessen der Leitunternehmen im globalen Norden geleitet werden. Fuchs und Kalfgianna (2010) argumentieren, dass z. B. die Macht und Legitimität der Einzelhändler im Lebensmittelsektor als Normsetzer überwiegend auf den dominierenden ideologischen Strukturen in den Industrieländern sowie auf den politischen und wirtschaftlichen Eliten in den Entwicklungsländern basieren (vgl. ebd: 269).

Privat Governance könne gemäß Gereffi und Mayer (2010) nur dann ausreichende Governance-Kapazitäten schaffen, wenn diese durch Public Governance-Institutionen ergänzt und verstärkt werden. Eine große Herausforderung seien hierbei Interessenunterschiede zwischen Industriestaaten, Entwicklungsländern und die am wenigsten entwickelten Ländern. Ein zentrales Problem bestehe darin, dass viele Staaten weiterhin Vorbehalte gegenüber einer Einschränkung ihrer staatlichen Souveränität haben. Das erschwert die Durchsetzung internationaler Standards und Regeln für globale Lieferketten. Größere Fortschritte seien nur dann zu erwarten, wenn Entwicklungsländer dazu bewegt werden, größere Kapazitäten und Strukturen in den Regierungen für menschenrechtliche Standards zu schaffen. Die Verlagerung

der Produktion in größere Schwellenländer und die ökonomische Weiterentwicklung dieser Staaten könne zu dortiger Verbesserung der public governance und somit staatlichen Regulierungen führen (vgl. Gereffi/Mayer 2010: 269).

Diese zunehmende Hinwendung zu Public Governance ist aus mehreren Gründen vorteilhaft. Erstens verpflichten Verhaltenskodizes, die im Rahmen der privat governance verabschiedet werden, die Unternehmen und ihre Zulieferer lediglich dazu, sich an das lokale Recht zu halten. Zweitens seien nur nationale Regierung in der Position solche Gesetze für Menschenrechtsschutz durchzusetzen. Bei Unternehmen ist die Überwachung und Durchsetzung der Kodizes sehr kostspielig, weshalb sie einen geringen Anreiz haben, Verhaltenskodizes umzusetzen. Drittens fehlt es den Unternehmen an Anreizen, Arbeitnehmer:innen und ihre Arbeitsrealität in die Erarbeitung der Kodizes mit einzubeziehen. Nur die Regierungen können auch hier gesetzlich festlegen und dadurch sicherstellen, dass die Arbeitnehmer:innen angemessen vertreten sind (vgl. ebd.).

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass sich unterschiedliche Formen der Governance gegenseitig ergänzen und so ein „hybrides Regulierungssystem“ globaler Wertschöpfungsketten entstehen kann – ein Konzept, das Gereffi und Mayer (2014) als *synergistic governance* bezeichnen. Private Governance und Public Governance weisen jeweils spezifische Stärken und Schwächen auf, die sich jedoch durch Kombination gegenseitig ergänzen können. Eine solche Mischform aus verschiedenen Governance-Ansätzen ist zwar schwer umzusetzen, bietet jedoch ein vielversprechendes Potenzial: Sie kann zu umfassenderen und nachhaltigeren Upgrading-Prozessen beitragen und gleichzeitig Unternehmen, staatliche Akteure und zivilgesellschaftliche Organisationen in einem globalen Kontext wirksam miteinander vernetzen. Hierbei ist es wichtig, dass es eine aktive Zusammenarbeit zwischen den genannten Akteuren in GVCs und Industrieclustern gibt, um gleichzeitig wirtschaftliche und soziale Vorteile zu erzielen (vgl. Gereffi/Lee 2014). John Ruggie, der Gründervater der VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte hat bereits 2011 verdeutlicht: „States should not assume that businesses invariably prefer, or benefit from, State inaction, and they should consider a Smart Mix of measures – national and international, mandatory and voluntary – to foster business respect for human rights” (Ruggie 2011: 5).

3. Forschungsmethode

In diesem Kapitel folgt nun die detaillierte Beschreibung der Forschungsmethode. Zunächst folgt die Einordnung der qualitativen Forschung und anschließend wird das Forschungsdesign, der Prozess der Datenerhebung und -auswertung genauer erläutert. Abschließend folgen die Betrachtung der Güterkriterien sowie die der Ethik.

3.1 Einordnung qualitativer Forschung

In dieser Masterarbeit wurde eine qualitative Forschungsmethode gewählt. Diese Art von Forschung ermögliche offener und dadurch „näher dran“ zu den untersuchten Phänomenen zu sein. Andere quantitative Strategien, die mit großen Zahlen und stark standardisierten bzw. normativen Konzepten arbeiten, können oft nicht ein eindeutiges Bild der sozialen Lebenswelten darstellen (vgl. Flick et al. 2005: 17). Qualitative Forschung orientiere sich somit stark am Alltagsgeschehen des untersuchten Phänomens und folge dem Prinzip der Kontextualität. Die Daten werden in ihrem natürlichen Kontext z. B. mit Hilfe von Interviews oder ausführlichen Antworten erhoben und analysiert. Zudem handle es sich bei der qualitativen Forschung nicht um die Erklärung von einzelnen Phänomenen durch Isolierung, sondern um das Verständnis von komplexen Zusammenhängen (vgl. Flick et al. 2005: 23). Ein wichtiger Aspekt bei der qualitativen Forschung sei auch das Prinzip der Offenheit. Die Fragen während der Forschung werden offen formuliert und sie folgen nicht starren Beobachtungs- und Analyserastern. Ein weiterer Punkt sei, dass die qualitative Forschung, trotz der zunehmenden Bedeutung visueller Datenquellen, wie Fotos oder Filme, überwiegend eine Textwissenschaft sei. Daten werden als Texte produziert etwa durch transkribierte Interviews oder ethnographische Feldnotizen (vgl. Flick et al. 2008: 23). Insgesamt betrachtet sei die qualitative Forschung eine entdeckende Wissenschaft, wonach ihr Ziel darin liegt, neue Theorien aus der Empirie zu gewinnen (vgl. ebd.).

Diese Forschung beschäftigt sich mit den Chancen und Herausforderungen des deutschen Lieferkettengesetzes, welches 2023 in Kraft getreten ist. Da bisher nur begrenztes Wissen zu diesem Themenbereich vorliegt und das Gesetz in aktuellen politischen und wissenschaftlichen Debatten kontrovers diskutiert wird, wurde die qualitative Forschungsmethode gewählt. Die qualitative Forschung ist besonders gut geeignet für diese Art von Forschungsfrage, da sie darauf abzielt, tiefergehendes und detailliertes Wissen über das Lieferkettengesetz zu schaffen.

Zur qualitativen Forschung hat Steinke (2007) spezielle Güterkriterien entwickelt, die vor allem die Kontextabhängigkeit und die begrenzte Standardisierbarkeit solcher Forschungsansätze berücksichtigen. Es handelt sich um folgende sieben Kriterien, die im Anschluss kurz erläutert und auf diese Forschung bezogen werden:

- 1) **Intersubjektive Nachvollziehbarkeit:** Dieses Kriterium beziehe sich auf die Sicherung und Prüfung der Nachvollziehbarkeit des Forschungsprozesses, auf deren Grundlage die Bewertung der Ergebnisse erfolgen kann. Ein essenzieller Aspekt stelle hierbei die Dokumentation des Forschungsprozesses dar. Es sei notwendig das Vorverständnis des Forschers, seine Erwartungen und Ziele sowie die Auswahl der Methode zu dokumentieren (vgl. Steinke 2007: 324). In dieser Forschung wurde das Vorwissen zum Lieferkettengesetz und der Automobilindustrie, die Ziele, die Methodik und der Prozess der Datenerhebung nachvollziehbar dokumentiert und begründet.
- 2) **Indikation des Forschungsprozesses:** Dieses Kriterium beinhalte sowohl die Angemessenheit der ausgewählten Erhebungs- und Auswertungsmethoden als auch der gesamten Forschung (vgl. Steinke 2007: 326). Hinsichtlich der Angemessenheit der qualitativen Vorgehensweise für die Forschung kann auf den vorherigen Abschnitt verwiesen werden: Der Fokus der Forschung liege darauf, auf Basis von alltäglichen Erfahrungen und Praktiken neue theoretische Perspektiven zum Lieferkettengesetz zu entwickeln. Der qualitative Ansatz mit Expert:inneninterviews sowie die Inhaltsanalyse nach Mayring durch induktive Kategorienentwicklung erwiesen sich als besonders passend und angemessen, um detaillierte und tiefergehende Einblicke in die Auswirkungen des Lieferkettengesetzes zu gewinnen.
- 3) **Empirische Verankerung:** Gemäß diesem Kriterium solle die Entwicklung und Prüfung von Hypothesen und Theorien empirisch verankert sein, also aus den Daten selbst hervorgehen. Die Theoriebildung solle darauf gerichtet sein, neues Wissen zu generieren und Vorannahmen zu verifizieren oder falsifizieren. In dieser Forschung wurde vor allem durch Deduktion mithilfe von Expert:inneninterviews die theoretischen Annahmen und Zugänge sowie die empirischen Studien, die in der Literatur zu finden sind, überprüft, verifiziert und in bestimmten Aspekten auch falsifiziert (vgl. ebd.)
- 4) **Limitation:** Dieses Kriterium beschreibe die Verallgemeinbarkeit der Forschungsergebnisse und die Anwendbarkeit auf weiteren Kontexten und

Bedingungen. In diesem Fall sei es wichtig, die Grenzen und den Geltungsbereich der Forschungsergebnisse bzw. der entwickelten Theorie zu testen. Die Verallgemeinbarkeit in dieser Forschung ist insofern gegeben, dass die Erkenntnisse auch auf andere soziale Phänomene und Kontexte angewendet werden können. So könnten beispielsweise die analysierten Chancen, Risiken und Herausforderungen sowie die Wirksamkeit des deutschen Lieferkettengesetzes auch auf ähnlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu globalen Lieferketten in anderen Ländern und Regionen übertragen werden. Die Verallgemeinbarkeit ist somit für diese Forschung gegeben. (vgl. ebd.)

- 5) **Kohärenz:** Dieses Kriterium lege fest, dass die Forschungsergebnisse mit dem theoretischen Rahmen kohärent entwickelt wurden. Die Bezugnahme auf den theoretischen Rahmen folgt in der Diskussion der Forschungsergebnisse sowie im Fazit. Die Kohärenz wird in diesen genannten Abschnitten deutlich (vgl. ebd.).
- 6) **Relevanz:** Bei diesem Kriterium gehe es um den pragmatischen Nutzen der Forschung. Hierbei stellen sich zwei folgende Fragen: „1. Ist die Fragestellung relevant? 2. Welchen Beitrag leistet die Theorie?“ (Steinke 2007: 330). Die Relevanz dieser Forschung wurde in der Einleitung aufgezeigt und im Verlauf der Forschung deutlich gemacht: Lieferkettengesetze und deren Wirksamkeit werden für das Forschungsfeld „Globale Lieferketten“ immer relevanter, da es hier maßgeblich um die Verbesserung und den Schutz der Menschenrechte und Umwelt geht. Diese Forschung soll durch eine Argumentationsanalyse sowie durch Expert:inneninterviews die Chancen und Risiken des Gesetzes identifizieren und Empfehlungen zur Verbesserung seiner Wirksamkeit entwickeln.
- 7) **Reflektierte Subjektivität:** Bei diesem Kriterium spiele die eigene Reflektiertheit des Forschers eine besondere Rolle. Der Forscher hinterfragt die eigene Position, Werte und Vorannahmen im Laufe des gesamten Forschungsprozesses (vgl. ebd.). Die reflektierte Subjektivität wurde in dieser Forschung beachtet und wird in diesem Kapitel im Punkt „Ethische Betrachtung und Reflexion“ thematisiert.

3.2 Forschungsstrategie und Beschreibung des Erhebungsinstruments

In dieser Forschung wurde eine Kombination aus induktiven und deduktiven Ansätzen gewählt. Der methodische Teil umfasst zunächst eine Argumentationsanalyse, in der auf Sekundärliteratur, Zeitungsartikel, Stellungnahmen sowie weitere aktuelle Dokumente zum Lieferkettengesetz und zur Automobilindustrie Bezug genommen wird. Hierzu werden die Argumente der verschiedenen Akteure, die Einfluss auf das deutsche Lieferkettengesetz genommen haben, wie z. B. Unternehmensverbände, politische Parteien, NGOs und Initiativen, dargestellt und in Relation zueinander gesetzt. In der Argumentationsanalyse werden zunächst die Unterstützer:innen des Lieferkettengesetzes und ihre befürwortenden Argumente und anschließend die Gegner:innen sowie deren ablehnende Argumente und Kritikpunkte dargestellt. Die Erkenntnisse aus der Argumentationsanalyse werden durch qualitative Leitfadeninterviews mit Expert:innen ergänzt, sodass eine fundierte Beantwortung der vorliegenden Forschungsfragen ermöglicht wird.

Bei Expert:inneninterviews handle es sich nicht um eine spezifisch festgelegte Interviewform, da sie in Form von offenen, narrativen oder Leitfadeninterviews erfolgen (vgl. Dannecker/Vossemer 2014: 161). In dieser Forschung wurde sich für das Expert:inneninterview in Form von Leitfadeninterviews entschieden. Expert:innen zeichnen sich im Zusammenhang der qualitativen Forschung durch den besonderen Zugang zum Wissen oder den spezifischen Status der Befragten innerhalb der Wissensproduktion aus. Die Interviewpartner:innen werden somit häufig aufgrund ihrer Expertise und Tätigkeiten in bestimmten institutionellen, organisatorischen oder sozialen Kontexten befragt (vgl. ebd.). Froschauer und Lueger (2003: 36) erweitern diese Definition, indem sie die befragten Personen in qualitativen Forschungen als „Expert:innen in Bezug auf ihre Lebenswelt und den lebensweltlichen Wissensvorrat“ betrachten (vgl. ebd.). In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass der Begriff „Expert:in“ in der Entwicklungsforschung kritisch hinterfragt wird – eine Thematik, die im Abschnitt „Ethische Betrachtung und Beschränkung“ näher erläutert wird (vgl. Dannecker/Vossemer 2014: 162). Bogner und Menz unterscheiden drei Typen von Expert:inneninterviews: Erstens systematisierende Expert:inneninterviews, bei denen ExpertInnen als „Ratgebende“ gesehen werden, die sowohl theoretisches als auch praktisches Wissen zum untersuchten Fachgebiet einbringen, welches die Forschenden nicht besäßen, zweitens explorative Expert:inneninterviews, die beispielsweise in der Konzeptions- oder Orientierungsphase einer Forschungsarbeit genutzt werden könne, um den Informationsstand sowie das Problembewusstsein des Forschenden zu erweitern, drittens

theoriegenerierende Interviews, die darauf abzielen neue Theorien oder Konzepte zu entwickeln, die auf den Meinungen und Perspektiven der Expert:in basieren (vgl. Bogner et al. 2005: 36-35). In dieser Forschung wurde sich für das Expert:inneninterview in Form von Leitfadeninterviews entschieden, da es sich beim Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz um ein neues Forschungsfeld handelt und auf diese Weise neues fachliches Wissen und praktische Erkenntnisse dazu generiert werden sollen. Da das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zum Zeitpunkt dieser Forschungsarbeit bereits seit einem Jahr und neun Monaten in Kraft ist, konnten bereits durch die Argumentationsanalyse sowie die Expert:inneninterviews erste Erkenntnisse zum LkSG gewonnen werden. Es muss jedoch hinzugefügt werden, dass viele Argumente und Perspektiven zukunftsgerichtet sind und somit auf Vermutungen bzw. Einschätzungen beruhen. Zukünftige Studien, Monitorings und Forschungsarbeiten werden die Auswirkungen des LkSG weiter untersuchen und neue Perspektiven eröffnen.

Zudem wurde sich für das Leitfadeninterview entschieden, da durch die vorstrukturierten Fragen die gewonnenen Daten verglichen werden können. Obwohl in dieser Form des Interviews eine stärkere Strukturierung der Fragen und des Ablaufs vorhanden sei, ziele sie darauf ab, die Lebenswelten von „innen heraus“ und aus der Perspektive der handelnden Menschen zu erfahren, zu beschreiben und zu analysieren (vgl. Flick et al. 2008: 14; Froschauer/Lueger 2003: 16). Aus diesem Grund sei ein Leitfaden im Gegensatz zu einem Fragebogen flexibel, da die Fragen meist offen formuliert werden, sodass eine Anpassung an die Gesprächsdynamik möglich gemacht werde (vgl. ebd.). Die Vergleichbarkeit und Offenheit waren für diese Forschung wichtige Kriterien, denn so konnten verschiedene Perspektiven und Meinungen von Akteur:innen zum LkSG in Beziehung zueinander gesetzt werden.

3.3 Sample und Sampling

Interviewt wurden Expert:innen aus dem Umfeld der Automobilindustrie, darunter zwei Angestellte eines Automobilzulieferers, eine Menschenrechtsinitiative, eine Institution für Menschenrechte sowie eine Beratungsfirma, die sich gezielt mit dem Lieferkettengesetz auseinandersetzt. Die Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte bewusst unter dem Gesichtspunkt einer möglichst breiten Perspektivenvielfalt – es wurde gezielt nach Personen gesucht, bei denen unterschiedliche Haltungen zum Lieferkettengesetz zu erwarten waren. Trotz divergierender Einschätzungen und Kritikpunkte zeigte sich im Verlauf der Forschung, dass alle Befragten grundsätzlich gesetzliche Rahmenbedingungen zur Stärkung unternehmerischer Verantwortung befürworten. Die Auswertung der Expert:inneninterviews

erfolgte mittels qualitativer Inhaltsanalyse mit induktiver Kategorienbildung nach Mayring. Ziel der Analyse war es, aus den geäußerten Perspektiven, Erwartungen und Kritikpunkten Rückschlüsse auf die zentralen Chancen und Herausforderungen des Lieferkettengesetzes zu ziehen sowie den bisherigen Stand der Umsetzung differenziert zu beleuchten.

3.4 Prozess der Datenerhebung

Da es sich beim Lieferkettengesetz um ein dynamisches und sich rasch entwickelndes Themenfeld handelt, wurden aktuelle Entwicklungen während des gesamten Forschungsprozesses kontinuierlich berücksichtigt. Zu Beginn erfolgte eine umfassende Literaturrecherche, bei der einschlägige Fachliteratur im Hinblick auf die Forschungsfrage und den Untersuchungsgegenstand analysiert wurde. Darauf aufbauend wurde ein vertieftes Verständnis des Themenfelds entwickelt. Anschließend wurde der theoretische Bezugsrahmen definiert und die Entscheidung für ein qualitatives Forschungsdesign getroffen. In diesem Zusammenhang war es erforderlich, das Forschungsinteresse präzise zu formulieren sowie Art und Umfang des benötigten Fach- und Expertenwissens klar zu bestimmen. Der Fokus dieser Arbeit liegt daher auf der Erhebung spezifischer, praxisnaher und erfahrungsbasierter Informationen. Dabei wurden bewusst auch subjektive Perspektiven und Bewertungen in die Analyse mit einbezogen. Auf Grundlage des theoretischen Rahmens und der konkreten Forschungsfragen wurde ein leitfadengestütztes Interviewkonzept entwickelt. Die potenziellen Interviewpartner:innen wurden überwiegend per E-Mail sowie über das berufliche Netzwerk LinkedIn kontaktiert. Nach erfolgreicher Terminvereinbarung wurden die Interviews online über Microsoft Teams durchgeführt. Insgesamt konnten fünf Expert:inneninterviews realisiert werden.

Zur Vorbereitung erhielten alle Interviewpartner:innen vorab den Interviewleitfaden, eine kurze Darstellung der Forschung sowie eine schriftliche Einverständniserklärung zur Aufzeichnung und Nutzung der bereitgestellten Informationen. Zudem wurde ihnen die Möglichkeit eingeräumt, vorab telefonisch oder per E-Mail Rückfragen zum Forschungsprojekt und zum Interviewablauf zu stellen, welche auch teilweise in Anspruch genommen wurde. Die Interviews wurden im Zeitraum vom 1. bis 31. Oktober 2024 durchgeführt. Der Ablauf gestaltete sich wie folgt: Nach einer kurzen gegenseitigen Vorstellung wurden die Interviewpartner:innen gebeten, sich selbst, ihre Organisation bzw. Institution sowie ihre jeweiligen Aufgabenbereiche vorzustellen. Daran anschließend erfolgte eine kurze Einführung

in die Forschung mit Erläuterung des Erkenntnisinteresses und der methodischen Herangehensweise. Im Hauptteil wurden die leitfadengestützten Fragen gestellt und beantwortet. Den Abschluss bildete eine offene Gesprächsphase, in der – je nach verfügbarer Zeit – ergänzende Hinweise, Kritik oder Empfehlungen eingebracht wurden. Diese Beiträge erwiesen sich als besonders wertvoll für die weitere Analyse.

3.5 Analyse anhand einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse

Im Folgenden wird der Prozess der Auswertung der Interviews detailliert dargestellt. Die Auswertung der Interviews erfolgte anhand einer inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse. Unter qualitativer Inhaltsanalyse verstehe man die systematische und methodisch kontrollierte wissenschaftliche Analyse von Texten, Bildern, Filmen und anderen Inhalten von Kommunikation. Dabei würden sowohl manifeste als auch latente Inhalte analysiert. Im Fokus der qualitativen Analyse stünden Kategorien, mit denen das vorliegende Material kodiert werde. Die Kategorienbildung könne deduktiv, induktiv oder deduktiv-induktiv erfolgen. Die Analyse erfolge primär qualitativ, könne aber auch quantitativ-statistische Auswertungen enthalten; sie könne nicht nur kategorienorientiert, sondern auch fallorientiert erfolgen (vgl. Kuckartz/Rädiker 2022: 36). In der Praxis der Sozialforschung gebe es eine Vielzahl von Techniken und Methoden qualitativer Inhaltsanalyse, wie z.B. die inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse, die evaluative qualitative Inhaltsanalyse sowie die typenbildende qualitative Inhaltsanalyse. Die inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse, für die sich in dieser Forschung entschieden wurde, könne als Kernmethode der qualitativen inhaltsanalytischen Verfahren betrachtet werden. Das vorliegende Material werde hierbei typischerweise in mehreren Kodierdurchläufen mit deduktiv und/oder induktiv gebildeten Kategorien kodiert (vgl. Kuckartz/Rädiker 2022: 104). In dieser Forschung wurden für die Inhaltsanalyse thematische Kategorien gewählt, die ein bestimmtes Thema, Argument oder eine Denkfigur etc. bezeichnen. Im Rahmen eines Interviews würden bestimmte Textpassagen markiert, die relevante Inhalte zu den vorgegebenen Kategorien enthalten. Die Kategorien fungieren hier als Zeiger, denn sie bezögen sich auf eine bestimmte Stelle bzw. ein bestimmtes Segment im Text (vgl. Kuckartz/Rädiker 2022: 56).

Zudem beabsichtigten Kategorien, die Komplexität zu reduzieren, sodass eine gezielte Filterung von relevanten und irrelevanten Aspekten ermöglicht werde. Somit würden relevante

Textstellen mit einem Code versehen, irrelevante würden ausgelassen. Gütekriterium in diesem Fall sei, dass die richtigen Textstellen bezeichnet würden, sodass die Richtung des Zeigers auf die richtigen Inhalte hinweisen könne. Eine exakte Bestimmung der Grenzen des Segments sei dabei nicht vorrangig. Die Gesamtheit aller Kategorien werde als „Kategoriensystem“ oder auch „Codesystem“ bezeichnet (siehe Appendix). Die Kategorien könnten dabei als lineare Liste, als Hierarchie oder als Netzwerk organisiert werden. Für eine bessere Übersicht der Kategorien wurde sich in dieser Forschung für ein hierarchisches Kategoriensystem entschieden, welches aus unterschiedlichen über- und untergeordneten Ebenen bzw. Haupt- und Subkategorien besteht (vgl. ebd.).

Es folgt eine Beschreibung der konkreten Vorgehensweise. Zunächst wurde das Datenmaterial sorgfältig gesichtet und versucht, die Forschungsfragen bereits anhand der Transkriptionen zu beantworten. Die für die Forschungsfragen relevanten Textstellen wurden anschließend teilweise in stichwortartigen Zusammenfassungen aufgelistet. Hierfür wurden die Interviewtranskriptionen anhand der Interviewfragen in thematische Abschnitte gegliedert. Im Anschluss wurde eine deduktiv-induktive Kategorienbildung auf Basis der Theorie und der Interviewtranskriptionen vorgenommen. Die Hauptkategorien wurden aus den Forschungsfragen abgeleitet und später durch die Analyse der Interviews um Subkategorien ergänzt. Daraufhin wurden die thematischen Kategorien den entsprechenden Textstellen zugeordnet (Kodierung).

Die Hauptkategorien lauteten: Beurteilung/Bewertung des Gesetzes, (bisherige) Umsetzung, Verbesserung der Wirksamkeit, Chancen des Gesetzes (Pro-Argumente), Risiken/Herausforderungen des Gesetzes (Contra-Argumente), charakteristische Merkmale der Automobilindustrie, ungleiche Machtverhältnisse, Upgrading-Prozesse, Veränderung des LkSG durch das EU-Lieferkettengesetz, Internationaler Rahmen für die Verbesserung der Wirksamkeit des LkSG. Die jeweiligen Definitionen und Subkategorien sind im Anhang 2 aufgelistet.

Anschließend wurde eine Datenmatrix erstellt und ausgewertet, die sämtliche kodierten Segmente enthält. Dabei ist hervorzuheben, dass bei der qualitativen Inhaltsanalyse ein zirkulärer Prozess angewendet wurde. Während des Kodierprozesses wurden weitere Kategorien ergänzt, verworfen und modifiziert. Auch die Forschungsfragen wurden zum Teil überarbeitet bzw. angepasst.

3.6 Ethische Betrachtung, Reflexion und Beschränkungen

Wie im Abschnitt „Reflektierte Subjektivität“ erwähnt, gehöre die Reflexion der eigenen Rolle als Forschende:r zu einem zentralen Merkmal qualitativer Forschung. Dabei gehe man in der qualitativen Forschung davon aus, dass Forschende Subjekte sind, die aufgrund ihrer individuellen Biografie und ihres Vorwissens eine eigene Perspektive mitbringen (vgl. Dannecker/Englert 2014: 13). Die Auswahl des theoretischen Rahmens, der Forschungsmethode sowie die Interpretation der Ergebnisse seien eng mit der individuellen Sichtweise der Forschenden verknüpft, weshalb davon ausgegangen werde, dass es keine „objektive Wertefreiheit“ gebe (vgl. Flick et al. 2008: 23).

Zunächst lässt sich festhalten, dass diese Forschungsarbeit aus der Perspektive des globalen Nordens verfasst wurde. Sowohl die herangezogene Literatur als auch die befragten Expert:innen sowie die Interpretation der Ergebnisse stammen überwiegend aus diesem Kontext. Perspektiven direkt von Personen, die von Menschenrechtsverletzungen in der Automobilindustrie betroffen sind, wurden in dieser Arbeit nicht berücksichtigt. Die befragten Expert:innen verfügten zwar mehrheitlich über Erfahrungen im globalen Süden und konnten aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeiten konkrete Fallbeispiele nennen, dennoch müsse beachtet werden, dass es sich hierbei um sekundäre Quellen handelt.

In der Entwicklungsforschung werde die Problematik des Expertenbegriffs sowie der „Repräsentationsmacht“ insbesondere im Hinblick auf die Hierarchisierung von Wissen im Nord-Süd-Kontext, vor allem Post-Development Ansätzen, kritisch diskutiert. Die postkoloniale Kritik hebe hervor, dass globale Ungleichheitsverhältnisse auch durch die Repräsentationsmacht westlicher Expert:innen reproduziert würden – indem diese andere Regionen benennen, beschreiben und Wissen über sie konstruieren sowie veröffentlichen (vgl. Dannecker/Vossemer 2014: 161). In der Entwicklungsforschung sei es daher besonders wichtig zu reflektieren, wem aus welchen Gründen der Status „Expert:in“ zugeschrieben werde und welche Auswirkungen diese Zuschreibung auf den sozialen Sachverhalt haben könne, der im Kontext der Forschung analysiert und nachvollzogen werden solle (vgl. ebd.: 162).

Diese Aspekte wurden in der vorliegenden Arbeit kontinuierlich beachtet und kritisch hinterfragt. Der Expert:innenstatus wurde nicht nur von mir selbst reflektiert, sondern auch von den befragten Personen selbst thematisiert. Einige der Interviewten gaben an, sich selbst nur ungern als Expert:in zu bezeichnen, da ihrer Ansicht nach viele andere Personen über ein

tiefergehendes Wissen zum Lieferkettengesetz verfügen und sich beispielsweise direkt mit Menschenrechtsverletzungen vor Ort auseinandersetzen. Ein Beispiel hierfür ist das folgende Zitat aus einem Interview: „Ich würde mich nicht als Experte bezeichnen, einfach deswegen, weil ich vom Kontext her einen ganz anderen Werdegang habe, jedoch diese Dinge mich intrinsisch motivieren und ich in der operativen Arbeit tagtäglich damit konfrontiert bin“ (Interview 2, Absatz 1).

In diesem Zusammenhang sei auch anzumerken, dass eine detailliertere Sichtbarmachung der gravierenden Menschenrechtsverletzungen, die insbesondere mit der Automobilindustrie in Verbindung stehen, eine umfangreichere Feldstudie vor Ort erfordert hätte. Eine solche Erhebung wurde zwar in Betracht gezogen, war jedoch aufgrund eingeschränkter Zugänge, zeitlicher Begrenzung und fehlender Ressourcen nicht umsetzbar.

Im Folgenden wird mein fachlicher Hintergrund sowie mein Vorwissen im Themenfeld kurz dargestellt. Mein Forschungsinteresse und thematisches Vorwissen speisen sich unter anderem aus meinem Studium der Internationalen Entwicklung, in dessen Rahmen ich mehrere Lehrveranstaltungen zu globalen Warenketten belegt habe. In diesen Veranstaltungen wurden insbesondere kritische Perspektiven auf Globalisierungsprozesse sowie die damit verbundenen Ungleichheiten und Machtverhältnisse thematisiert. Diese kritische Auseinandersetzung ist in meine Forschung stark eingeflossen.

Darüber hinaus habe ich berufliche Erfahrungen im Bereich Nachhaltigkeitsmanagement bei einem großen Elektronikkonzern gesammelt. Dort befasste ich mich u. a. mit Themen wie kritischer Rohstoffabbau, Wertschöpfungsketten sowie mit relevanten gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie dem deutschen Lieferkettengesetz (LkSG), dem geplanten EU-Lieferkettengesetz (CSDDD) und der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), welche bestimmte Unternehmen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet.

Positiv hervorzuheben ist, dass die befragten Personen in vielen Argumentationspunkten Übereinstimmung zeigten. Hinsichtlich der Chancen und Herausforderungen des Lieferkettengesetzes sowie möglicher Verbesserungen der Wirksamkeit herrschten weitgehend ähnliche Einschätzungen. Darüber hinaus bestätigen meine eigenen Forschungsergebnisse auch zuvor bestehende Studien und Argumentationen zu diesem Thema, wodurch kohärente und fundierte Erkenntnisse gewonnen werden konnten. Für die Forschung besonders hilfreich

waren auch die Empfehlungen der Interviewpartner:innen, die sich auf weiterführende Literatur, methodische Aspekte sowie potenzielle weitere Interviewpersonen bezogen.

4. Das Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (LkSG)

In diesem Kapitel werden der Entwicklungsprozess, die Ziele und die Rahmenbedingungen des LkSG sowie Gemeinsamkeiten zu Lieferkettengesetzen in anderen Staaten näher erläutert. Im Anschluss folgt die Argumentationsanalyse des Gesetzes, in dem auf die Ansichten, Interessenskonflikte sowie Herausforderungen von bestimmten Akteuren, wie z. B. Unternehmens- und Umweltverbände, soziale Initiativen und NGOs, Bezug genommen wird.

4.1 Entwicklungsprozess des Lieferkettengesetzes

Das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz entstand als Reaktion auf zunehmende internationale und nationale Forderungen nach menschenrechtlicher und ökologischer Verantwortung in globalen Lieferketten. Tragödien wie der Einsturz der Textilfabrik „Rana Plaza“ in Bangladesch im Jahre 2013, bei dem 1.138 Menschen ums Leben kamen, hatten weitreichende Konsequenzen und lösten weltweite Diskussionen über Arbeitsbedingungen, Sicherheitsstandards und die Verantwortung multinationaler Konzerne für ihre Lieferketten aus. Zivilgesellschaftliche Organisationen und NGOs erhöhten angesichts zunehmender Menschenrechtsverletzungen den Druck auf Regierungen, gesetzliche Rahmenbedingungen für globale Lieferketten zu schaffen (vgl. Initiative Lieferkettengesetz 2024). Als Reaktion darauf entwickelte die Bundesregierung im Jahr 2016 einen „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)“, der von deutschen Unternehmen fordert, die Einhaltung der Menschenrechte in globalen Wertschöpfungsketten zu gewährleisten (Görg et al. 2021). Ein erstes NAP-Monitoring der Bundesregierung machte deutlich, dass lediglich 13–17 % der in Deutschland ansässigen Unternehmen die festgelegten Kriterien erfüllten. Es konnte festgestellt werden, dass der Ansatz freiwilliger Standards nicht zu einer verstärkten Wahrnehmung menschenrechtlicher Verantwortung in globalen Lieferketten durch die Mehrheit der Unternehmen geführt habe (vgl. Störk 2023: 19). Der Gesetzgebungsprozess zeichnete sich einerseits durch breite Unterstützung seitens der Gesellschaft aus, andererseits

stieß er auf erheblichen Widerstand vonseiten einflussreicher deutscher Wirtschaftsverbände (vgl. Paasch 2022: 176).

Schlussfolgernd schlugen das Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung vor, eine Sorgfaltspflicht für deutsche Unternehmen in einem gesetzlichen Rahmen festzulegen. Das Gesetz wurde schließlich am 11. Juni 2021 vom Bundestag verabschiedet und trat am 1. Januar 2023 in Kraft. Zum jetzigen Zeitpunkt wurde auch das EU-Lieferkettengesetz (CSDDD) beschlossen, welches am 25. Juli 2024 in Kraft getreten ist. Die Mitgliedsstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, die Richtlinie in ihr nationales Recht zu überführen. Zukünftig sei mit weiteren Anpassungen im LkSG zu rechnen (CSR in Deutschland 2024/BMAS). Dieser Aspekt wird im Rahmen der Expert:innen-Interviews noch weiter beleuchtet werden.

4.2 Ziele des Lieferkettengesetzes

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) regelt die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung der Menschenrechte in globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten. Im Gesetzesentwurf heißt es: „Deutschland steht aufgrund der hohen internationalen Verflechtung seiner volkswirtschaftlich bedeutenden Branchen in einer besonderen Verantwortung, auf eine Verbesserung der weltweiten Menschenrechtslage entlang von Lieferketten hinzuwirken und die Globalisierung mit Blick auf die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung sozial zu gestalten“ (LkSG-Gesetzesentwurf der Bundesregierung 2021: 1). Dieses Gesetz verpflichtete Unternehmen mit Sitz in Deutschland ab einer bestimmten Größe, ihre Verantwortung für die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten umfassend nachzukommen. Zum einen zielt das Gesetz darauf ab, die Rechte der Personen zu schützen und zu fördern, die durch die Unternehmensaktivitäten entlang der Lieferketten beeinflusst werden. Zum anderen solle das Gesetz Rechtsicherheit sowie faire Wettbewerbsbedingungen fördern (vgl. ebd.: 1). Die Bundesregierung betont, dass das Gesetz zur Verbesserung der internationalen Menschenrechtslage beitragen solle. Dieses Vorhaben solle umgesetzt werden, indem ein verantwortliches Management von Lieferketten für bestimmte Unternehmen festgelegt werde (vgl. ebd.). Die Unternehmen bekommen einen klaren, verhältnismäßigen und zumutbaren gesetzlichen Rahmen zur Erfüllung ihrer menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten. Die Vorgaben des LkSG richten sich nach den VN-Leitprinzipien („due diligence standard“), auf denen der Nationale Aktionsplan (NAP) basiert. In diesem Rahmen wird von Unternehmen erwartet, dass sie entsprechend ihrer Größe, Branche und Rolle innerhalb der Lieferkette

angemessene Maßnahmen ergreifen, um ihre menschenrechtlichen Risiken in ihren Liefer- und Wertschöpfungsketten zu identifizieren, ihnen zu begegnen und Beschwerdeverfahren zu ermöglichen (vgl. ebd: 1).

4.3 Rahmenbedingungen des Gesetzes

Im Folgenden werden die wichtigsten Eckpunkte des Lieferkettengesetzes dargestellt. Auf einigen Bedingungen und Forderungen wird nochmal genauer eingegangen. Diese Rahmenbedingungen sind im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz festgelegt:

1. Einrichtung eines **Risikomanagements** (§ 4 Absatz 1)
2. Festlegung einer betriebsinternen **Zuständigkeit** (§ 4 Absatz 3)
3. Durchführung regelmäßiger **Risikoanalysen** (§ 5)
4. Verabschiedung einer **Grundsatzerklärung** (§ 6 Absatz 2)
5. Verankerung von **Präventionsmaßnahmen** im eigenen Geschäftsbereich und gegenüber unmittelbaren Zulieferern (§ 6 Absatz 4)
6. Ergreifen von **Abhilfemaßnahmen** (§ 7 Absatz 1 bis 3)
7. Einrichtung eines **Beschwerdeverfahrens** (§ 8)
8. Umsetzung von **Sorgfaltspflichten** in Bezug auf Risiken bei mittelbaren Zulieferern (§ 9)
9. **Dokumentation und Berichterstattung** (§ 10 Absatz 1 und 2) (Zeisel 2021: 10)

§ 1 Anwendungsbereich

Das Gesetz findet ab dem 01. Januar 2023 Anwendung auf Unternehmen, die ihren Hauptsitz oder eine Zweitniederlassung in Deutschland haben und mindestens **3000** Arbeitnehmer im Inland beschäftigen. Ab dem 01. Januar 2024 wird der Arbeitnehmerschwellenwert dann auf **1000** gesenkt (vgl. ebd.)

§ 2 Abs. 5-8 Definition einer Lieferkette

Die Lieferkette bezieht sich auf alle Produkte und Dienstleistung eines Unternehmens. Sie beinhaltet alle Schritte im In- und Ausland, die zur Herstellung der Produkte und zur Erbringung der Dienstleistungen notwendig sind (vgl. ebd.)

§ 3 Sorgfaltspflichten

Einrichtung eines Risikomanagements und Dokumentations- und Berichtspflicht

Das Ziel des Risikomanagements ist menschenrechtliche und umweltbezogene Lieferkettenrisiken zu analysieren und somit vorzubeugen und im besten Fall zu beenden. Die Risikoanalyse muss intern im Unternehmen mit den maßgeblichen Entscheidungsträgern, wie etwa Vorstand

oder Einkaufsabteilung, kommuniziert und bei den unternehmerischen Vorhaben berücksichtigt werden. Hier ist es wichtig, im Unternehmen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten festzulegen, z. B. durch die Benennung eines Menschenrechtsbeauftragten, der mindestens einmal jährlich die Geschäftsleitung informiert. Die Erfüllung der Sorgfaltspflichten ist fortlaufend zu dokumentieren und mindestens sieben Jahre aufzubewahren. Das Unternehmen ist auch dazu verpflichtet jährlich einen Bericht auf der Unternehmenswebsite über die Erfüllung der Sorgfaltspflichten im vergangenen Geschäftsjahr zu veröffentlichen (vgl. Zeisel 2021: 11).

§ 8 Beschwerdeverfahren und Sanktionsmechanismus

Das Unternehmen muss ein unternehmensinternes oder ein externes Beschwerdeverfahren einführen, das gewissen Qualitätsmaßstäben gerecht wird. Falls Rechte einer Person durch die Nichteinhaltung der Sorgfaltspflichten verletzt werden, kann einer inländischen Gewerkschaft oder NGO die Ermächtigung zur Prozessführung erteilen. Bei Missständen können die zuständigen Behörden Personen laden, einen Plan zur Behebung der Missstände fordern, dem Unternehmen konkrete Handlungen zur Erfüllung seiner Pflichten aufgeben, Unternehmensbesichtigungen durchführen sowie Auskünfte und Unterlagen mit Bezug auf mögliche Rechtsverstöße verlangen. Als Sanktionsmechanismen nennt das Gesetz Zwangsgelder, Geldbußen (bis zu 800.000 Euro oder 2% des durchschnittlichen Jahresumsatzes bei großen Unternehmen mit mehr als 400 Mio Euro Umsatz) (vgl. Zeisel 2021: 15)

4.4 Menschenrechtsbezogene Risiken

In § 2 Abs. 1 des LkSG werden die im Gesetz geschützten Rechtsgüter definiert. Diese beziehen sich auf durch Deutschland ratifizierte internationale Abkommen, welche als Referenzrahmen für die Einhaltung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten dienen (vgl. Deutscher Bundestag 2021, S. 33). Der Gesetzgeber nutzt diese genannten Rechtsgüter als Grundlage für die in § 2 Abs. 2 Nr. 1–12 LkSG genannten Verbotstatbestände. Die Abbildung 3 fasst diese menschenrechtlichen Risiken zusammen. Anhand der Abbildung ist zu erkennen, dass das LkSG besonderen Wert auf den Schutz von Arbeitnehmerrechten legt. Einige der definierten Risiken erfordern eine individuelle Bewertung, abhängig von den spezifischen Bedingungen am Arbeitsort oder der jeweiligen Situation. Da die geschützten Rechte teils unterschiedlich interpretiert werden können, stehen Unternehmen vor der Herausforderung, den genauen

Umfang dieser Rechte zunächst klar zu definieren (vgl. Störk 2023: 22). In folgender Abbildung sind die menschenrechtlichen Risiken detailliert dargestellt.

Menschenrechtliche Risiken gem. § 2 Abs. 2 LkSG 	
Verstoß gegen das Verbot von Kinderarbeit	Verstoß gegen das Verbot von Zwangsarbeit und aller Formen von Sklaverei
Missachtung von Arbeitsschutz und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren	Missachtung der Koalitionsfreiheit, Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen
Verstoß gegen das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung	Verstoß gegen das Verbot des Vorenthaltens eines angemessenen Lohns
Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlage durch Umweltverunreinigung	Widerrechtliche Verletzung von Landrechten
Verstoß gegen das Verbot der Beauftragung oder Nutzung privater / öffentlicher Sicherheitskräfte, die auf Grund mangelnder Unterweisung und Kontrolle zu Beeinträchtigungen führen können	Verstoß gegen das Verbot eines Tuns oder pflichtwidrigen Unterlassens das unmittelbar geeignet ist, in besonders schwerwiegender Weise eine geschützte Rechtsposition zu beeinträchtigen und dessen Rechtswidrigkeit bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offensichtlich ist (Auffangtatbestand)

Abb. 3: Menschenrechtliche Risiken (Störk 2023: 23)

4.2 Infrastruktur zur Umsetzung des Lieferkettengesetzes

Für das Lieferkettengesetz müssen bestimmte Voraussetzungen in den Unternehmen gegeben sein. Im ersten Schritt müssen die Schutzrechte definiert und im Unternehmen und in der Lieferkette verankert werden. In einem weiteren Schritt müssen die CSR (Corporate Social Responsibility-Risiken) identifiziert und bewertet werden. Schließlich werden die Risiken überwacht und ggf. Maßnahmen ergriffen (vgl. Zeisel 2021: 15). Diese Schritte benötigen eine passende Infrastruktur in den Unternehmen, die aus geeignetem Personal, einer entsprechenden Organisation und einer unterstützenden IT besteht. Ergänzt werden sollten die Maßnahmen mit Branchenkooperationen und unternehmensübergreifendem Austausch (vgl. Zeisel 2021: 15). Die folgende Abbildung verdeutlicht diese Umsetzungsschritte des LkSG:

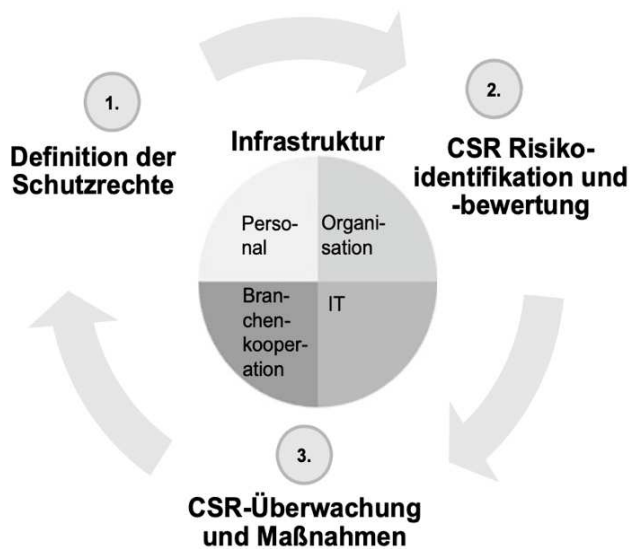


Abb. 4: Umsetzungsschritte zum LkSG (Zeisel 2021: 15).

4.6 Lieferkettengesetze in anderen Staaten

Problematische Lieferketten und die im direkten Zusammenhang stehenden Verletzungen der Menschenrechte haben auch in anderen Staaten die Aufmerksamkeit auf gesetzliche Regelungen gelenkt. Dazu zählen u. a. der *Modern Slavery Act* in Großbritannien (2015) und das Sorgfaltspflichtengesetz in Frankreich (2017) und Australien (2018), die Konzerninitiative in der Schweiz (2020) sowie erste Schritte in Richtung eines Sozialverantwortungsgesetzes in Österreich (vgl. Grabosch 2019: 4). Die Gesetze wurden laut Friedrich Ebert Stiftung (2019) mehrheitlich im Alleingang durchgesetzt, wobei gesagt werden muss, dass diese trotz dessen eine extraterritoriale Wirkung haben, da sich auch ausländische Unternehmen in dem jeweiligen Land an die Gesetze halten müssen. Somit wird seitens der Gesetzgeber ein sogenanntes *level playing field* geschaffen, welches die inländische Wirtschaft vor ausländischer Konkurrenz schützt. Die Gesetze in den jeweiligen Ländern ähneln sich aneinander, da sie sich grundsätzlich an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte orientieren. Hierbei muss auch erwähnt werden, dass sich die Gesetzgeber häufig auf bestimmte Themen begrenzen, wie z. B. das Verbot von Kinderarbeit in den Niederlanden. Neben einzelnen Aspekten wie Sklaverei oder Kinderarbeit findet man in neueren Gesetzesentwürfen auch umfassendere Ansätze, die soziale Themen und Umweltschutz beinhalten (vgl. ebd).

Weitere gemeinsame Aspekte sind Risikoanalyse und Präventionsmaßnahmen, wobei die Durchsetzung der Gesetze sehr unterschiedlich ist. Teilweise werden Unternehmen zu Transparenz und regelmäßiger Berichterstattung verpflichtet, während wiederum andere auf Sanktionsmechanismen wie Geldbußen oder auf Rechtsschutz mit einem gerichtlichen

durchsetzbaren Anspruch auf Wiedergutmachung bei Menschenrechtsverletzungen setzen (vgl. Grabosch 2019: 62).

4.7 Das EU-Lieferkettengesetz - Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD)

Auf EU-Ebene sind auch Schritte unternommen worden, um eine Verrechtlichung von Unternehmensverantwortung voranzubringen. Als Wertegemeinschaft und als einer der bedeutendsten Wirtschaftsakteure mit einem globalen BIP-Anteil von etwa 15% und der zweitgrößten Handelsmacht nach China, trage die Europäische Union eine große Verantwortung gegen die bereits erwähnten menschenrechtlichen und ökologischen Probleme vorzugehen (vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2024). Am 23. Februar 2022 nahm die Europäische Kommission den Vorschlag für eine Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen an. Am 14. Dezember 2023 wurde eine vorläufige Einigung zwischen der EU-Ratspräsidentschaft sowie dem europäischen Parlament erreicht. Schlussendlich wurde die EU-Richtlinie in den Monaten Mai und April 2024 vom europäischen Parlament sowie vom Rat der Europäischen Union formal gebilligt. Offiziell ist die Richtlinie am 25. Juli 2024 in Kraft getreten. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales beschreibt folgendermaßen die Ziele des Gesetzes:

„Die EU-Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit (Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD), EU-Lieferkettenrichtlinie oder auch EU-Lieferkettengesetz) enthält sowohl menschenrechtliche als auch umweltbezogene Sorgfaltspflichten sowie Vorgaben für einen Klimaplan. Ziel ist es, dass Unternehmen in der EU bestimmte Sorgfaltspflichten umsetzen, um negative Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf die Menschenrechte und Umwelt in ihren Aktivitätenketten innerhalb und außerhalb Europas zu vermeiden.“ (CSR in Deutschland 2021).

Die CSDDD richte sich an Unternehmen mit mindestens 500 Beschäftigten und einem jährlichen Nettoumsatz von 150 Millionen Euro sowie an Unternehmen mit 250 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von 40 Millionen Euro, sofern mindestens 20 Millionen Euro dieses Umsatzes in einem Risikosektor generiert werden. Zu den Risikosektoren gehören z. B. Textil, Land- und Forstwirtschaft, Chemie, Lebensmittel sowie die Förderung mineralischer Ressourcen wie z. B. Erdgas, Kohle, Erze und Metalle (vgl. ebd.).

Unternehmen, die den Vorgaben der CSDDD unterliegen, seien verpflichtet, mögliche Risiken und nachteilige Auswirkungen auf Umwelt und Menschenrechte sowohl in ihrem eigenen

Geschäftsbereich als auch im Hinblick auf ihre Geschäftspartner zu ermitteln. Dabei erfordere die CSDDD eine präzise Analyse aller vorgelagerten Aktivitäten, die zur Produktion eines Produkts erforderlich seien, wie beispielsweise den Rohstoffabbau sowie nachgelagerte Aspekte, wie Vertrieb, Transport, Lagerung und Entsorgung. Anschließend müssen Unternehmen angepasste Präventions- und Abhilfemaßnahmen umsetzen und in einem öffentlichen Rahmen über ihre Sorgfaltspflichten berichten. Große Unternehmen, die mehr als 500 Mitarbeitende beschäftigen, sind darüber hinaus verpflichtet, einen Klimaplan zu erstellen. Dieser solle dokumentieren, dass die Unternehmensstrategie im Einklang mit dem im Pariser Abkommen festgelegten 1,5-Grad-Ziel ausgerichtet sei. Bei Nichteinhaltung sowie Verstößen gegen die Richtlinie seien Geldstrafen von bis zu 5% des Nettoumsatzes möglich. Zudem gäbe es auch eine zivilrechtliche Haftung der Unternehmen, sodass Betroffene auch Schadenersatz verlangen könnten, wenn die Sorgfaltspflichten missachtet werden. Die Bundesregierung beabsichtige, die Richtlinie innerhalb der jetzigen Legislaturperiode in nationales Recht zu überführen, indem Anpassungen am deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) vorgenommen werden.

Gemäß der Bundesregierung solle das Gesetz zudem europaweit gleiche Wettbewerbsbedingungen für nachhaltiges Wirtschaften schaffen, von denen Menschen sowie Unternehmen profitieren könnten. Im Zuge der Expert:innen-Interviews und der weiteren Analyse wird in dieser Forschung weiterhin untersucht, welche Anpassungen am LkSG von der Bundesregierung beabsichtigt werden (vgl. Deutscher Nachhaltigkeitskodex o. J.).

5. Argumentationsanalyse zum Lieferkettengesetz

Dieser Abschnitt präsentiert die Argumentationsanalyse zum LkSG. Mithilfe von Sekundärliteratur werden dabei unterschiedliche Positionen der Akteur:innen zum Gesetz dargestellt und zueinander in Beziehung gesetzt. Die Analyse berücksichtigt Stellungnahmen aus der Zeit vor, während und nach dem Gesetzesbeschluss. Im ersten Teil liegt der Fokus auf den Unterstützer:innen des LkSG, im zweiten Teil auf den Gegner:innen. Die Ergebnisse der Argumentationsanalyse werden anschließend durch Expert:innen-Interviews ergänzt und in einem späteren Kapitel im Kontext des theoretischen Rahmens diskutiert. Dabei ist zu beachten, dass die Einschätzungen der Akteur:innen zu Chancen und Risiken des Gesetzes größtenteils auf Vermutungen und Prognosen basieren, da das Gesetz noch relativ neu ist und seine Auswirkungen erst in den kommenden Jahren durch weitere Forschung und Umfragen genauer untersucht werden können.

Im Rahmen der Diskussion um das Lieferkettengesetz haben sich zwei Lager gebildet: Unterstützer:innen und Gegner:innen. Zu den Unterstützer:innen zählen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Gewerkschaften, kirchliche Organisationen sowie verschiedene politische Akteure und Parteien. Die Gegner:innen umfassen ebenfalls Unternehmen, politische Akteure sowie Industrie- und Unternehmensverbände. Im Folgenden werden diese entgegengesetzten Positionen der Akteur:innen dargestellt und analysiert. Zum Abschluss der Argumentationsanalyse erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse.

5.1 Unterstützer:innen des Lieferkettengesetzes – Akteure und befürwortende Argumente

Im Laufe der Debatte haben sich vor allem Gerd Müller (CSU), ehemaliger Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, sowie Hubertus Heil, Bundesminister für Arbeit und Soziales (SPD), für das Lieferkettengesetz ausgesprochen:

„An der Verantwortung für Menschenrechte führt kein Weg vorbei. Das Freiwilligkeit nicht ausreicht, zeigen die Ergebnisse unserer Umfrage. Wir brauchen ein nationales Gesetz, um auch für fairen Wettbewerb zu sorgen. Das Lieferkettengesetz wird nur verlangen, was machbar und verhältnismäßig ist. Und es schafft Rechts- und Handlungssicherheit für die Unternehmen.“ (Hubertus Heil/Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2020).

Dieses Zitat des derzeitigen Bundesministers für Arbeit und Soziales bietet eine prägnante Zusammenfassung sowohl der Vorteile als auch der umstrittenen Aspekte des

Lieferkettengesetzes. Diese Aussage wird in den folgenden Ausführungen genutzt, um die verschiedenen Argumente der Akteure anzuführen.

5.1.1 Paradigmenwechsel für deutsche Unternehmen

Zunächst finden sich zu diesem Statement mehrere Überschneidungen zu den vorherigen Feststellungen über das Lieferkettengesetz wieder: Anfangs werde die Wichtigkeit der Verantwortung für Menschenrechte betont, die durch das Gesetz für alle Unternehmen verpflichtend gemacht wurde. Zudem werde die bisherige freiwillige Selbstverpflichtung der Unternehmen für menschrechtliche Verantwortung in den Lieferketten kritisiert. Hubertus Heil verweist hier auf den Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) der Bundesregierung, der gemäß einem NAP-Monitoring nicht den erwarteten Erfolg brachte. Gemäß den Ergebnissen in den Jahren 2018 bis 2020 haben lediglich 13-17 % der in Deutschland ansässigen Unternehmen die festgelegten Sorgfaltspflichten des NAP umgesetzt (vgl. Deutscher Bundestag 2021). Unterstützt wird das Lieferkettengesetz auch von NGOs wie German Watch: „Dieses Gesetz ist ein Paradigmenwechsel für Deutschland. Erstmals werden deutsche Unternehmen verpflichtet, in ihren globalen Geschäften die Menschenrechte zu achten und bestimmte Umweltanforderungen zu erfüllen.“ (Germanwatch 2021). Gemäß Germanwatch weise jedoch das Gesetz an entscheidenden Stellen Schwächen auf, die im weiteren Verlauf der Argumentationsanalyse diskutiert werden (vgl. ebd.).

5.1.2 Gesteigerte Verantwortung für ungleiche Handelsbeziehungen

Die Bündniskampagne „Initiative Lieferkettengesetz“ verdeutlicht, dass das Gesetz wichtig sei, um internationale Standards, wie die UN-Leitprinzipien, verpflichtend für Unternehmen einzuführen. Seitens der Kampagne wird argumentiert, dass zahlreiche schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen am Anfang von globalen Lieferketten auf die koloniale Vergangenheit zurückzuführen seien. Diese historischen Machtstrukturen hätten sich im Kontext der Globalisierung durch ungleiche Handelsbeziehungen fortgesetzt und würden Staaten des globalen Südens erheblich erschweren, Menschenrechts- sowie Umweltstandards gegenüber multinationalen Konzernen durchzusetzen. Das LkSG sei hier ein erster Schritt in die richtige Richtung, jedoch sei ein EU-weites Lieferkettengesetz dringend notwendig (vgl. Deutscher Bundestag 2021). Markus Löning, ehemaliger Menschenrechtsbeauftragter der Bundesregierung, sprach sich ebenfalls für das Lieferkettengesetz aus. Seiner Ansicht nach habe die deutsche Wirtschaft nicht nur eine historische Verantwortung für faire Lieferketten,

sondern auch ein eigenes Interesse an einer regelbasierten Handelsordnung. Seiner Erfahrung nach seien viele Unternehmen derzeit unsicher, welche Vorschriften für sie bindend seien. Diese Unsicherheit sei auch durch den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP), trotz guter Intention, verstärkt worden. Daher sei es von entscheidender Bedeutung, dass der Gesetzgeber nun deutlich festlege, welche Erwartungen er an Unternehmen stelle (vgl. ebd.).

Weitere Aspekte seien die „Umsetzbarkeit“ und die „Verhältnismäßigkeit“ des Gesetzes, die von Unterstützer:innen sowie Gegner:innen intensiv debattiert werden. Die Umsetzbarkeit des Gesetzes könne vor allem durch bereits existierende Zusammenarbeit von Unternehmen in Brancheninitiativen erleichtert werden. Solche Initiativen haben in Zusammenarbeit mit staatlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen bereits konkrete Beispiele und Einzelmaßnahmen zur unternehmensinternen Umsetzung der UN-Leitprinzipien erarbeitet, sodass die Unternehmen zur Implementierung des LkSG darauf aufbauen können (vgl. Lorenzen 2021: 69). Als Beispiel für die Automobilindustrie kann der „Branchendialog Automobilindustrie“ angeführt werden, welcher im Jahr 2020 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) ins Leben gerufen wurde. Ziel des Multi-Stakeholder-Forums sei es, gemeinsam mit 34 ständigen Mitgliedern aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Gewerkschaften, Lösungen für die Herausforderungen der globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie zu erarbeiten. Ein Fokus liege hierbei auf der Umsetzung des LkSG sowie weiteren Sorgfaltspflichten, die von den VN-Leitprinzipien abgeleitet werden können (BMAS 2022).

5.1.3 Wettbewerbsvorteile durch das LkSG

Neben dem Engagement in solchen Brancheninitiativen gebe es schon Unternehmen, die bereits vor dem Gesetz freiwillig ein Lieferkettenmanagement aufgebaut haben, welche aktuell einen Wettbewerbsvorteil besäßen. Daraus ergebe sich die Chance, dass das LkSG zu einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen beitrage, indem Unternehmen, die bislang keine Verantwortung übernommen haben, nun ebenfalls Sorgfaltspflichten umsetzen müssen (vgl. Schweikert 2022: 53). Diesbezüglich erfordere die Umsetzung des LkSG eine enge Beziehung zwischen deutschen Unternehmen und Lieferanten, die es erleichtere, regelmäßig die Arbeits- und Umweltstandards kontrollieren zu können. Ferner könne das LkSG eine Chance durch steigende Nachfragen und größeren Preisspielräume sein, die durch eine erhöhte

Glaubwürdigkeit und Ansehen bei den Konsument:innen ausgelöst werden könnten. Das Thema Nachhaltigkeit sei hierbei ein wichtiges Marketinginstrument für die Unternehmen (vgl. Haupt/Lichter/May 2021: 35). Zudem können das LkSG und die Einhaltung der Sorgfaltspflichten auch die Attraktivität am Arbeitsmarkt von Unternehmen steigern und dies zu einer besseren Mitarbeiterzufriedenheit führen (vgl. Schweikert 2022: 54). Durch die Einhaltung der im LkSG definierten Sorgfaltspflichten könnten Unternehmen auch bessere Finanzierungsmöglichkeiten erhalten, da Investor:innen nun vermehrt auf die Reputation von Unternehmen im Bereich Lieferkettenmanagement achten. Grund dafür sei unter anderem, dass die EU mit ihrer Sustainable Finance Directive Druck auf Investor:innen ausübe, sich mit der Nachhaltigkeit ihrer Anlagen auseinanderzusetzen. Aus diesem Grund stelle das LkSG in Bezug auf Investor:innen eine Chance dar, da professionelle Anleger zunehmend erkennen, dass Unternehmen, die nachhaltig wirtschaften, langfristig gesehen erfolgreicher und stabiler seien (vgl. ebd.).

5.2 Gegner:innen des Lieferkettengesetzes – Akteure, Kritik, Gegenargumente

Die GegnerInnen und KritikerInnen des Lieferkettengesetzes (LkSG) kommen aus unterschiedlichen Bereichen der Politik, Wirtschaftsverbände und Unternehmen. Selbst Initiativen und NGOs bemängeln einige Aspekte des beschlossenen Gesetzes. Der Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) habe ein Jahr nach dem Gesetzesbeschluss eine Umfrage zum Lieferkettengesetz durchgeführt und halte das Ergebnis für entmutigend:

„Die Ein-Jahres-Bilanz des Lieferkettengesetzes ist ernüchternd. Der enorme bürokratische Aufwand, den das Gesetz erzeugt, bringt viele Betriebe, insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen, an den Rand der Verzweiflung. Die Auswertung des Anwendungsbereichs seit Januar 2024 auf Unternehmen ab 1000 Mitarbeitende erhöht das Konfliktpotential in den Lieferketten und die unverhältnismäßige bürokratische Belastung weiter.“ (BDI 2024)

5.2.1 Bürokratischer Aufwand und gesteigerte Kosten

Der erste Aspekt dieser Aussage betrifft die bürokratischen Hürden des LkSG. Eine Umfrage des BDI hat gezeigt, dass 92 Prozent der Unternehmen, die direkt vom LkSG betroffen sind, den damit verbundenen bürokratischen Aufwand als „sehr hoch“ oder „hoch“ empfinden. Ähnlich äußern sich 88 Prozent der überwiegend mittelständischen Unternehmen, die zwar nicht direkt, aber indirekt vom LkSG betroffen sind, da sie aufgrund der Anforderungen ihrer Kund:innen verpflichtet sind, umfangreiche Dokumentationen von ihren Zulieferern

einzufordern. Darüber hinaus können Unternehmen von sogenannten „Weitergabeklauseln“ betroffen sein, die sie beispielsweise verpflichten, die Vorgaben des Lieferantenkodex auch vertraglich mit ihren Zulieferern zu vereinbaren (vgl. Schweikert 2022: 56).

Es ist anzumerken, dass viele Lieferketten sehr komplex sind und daher eine umfassende Risikoanalyse erforderlich ist. Theoretisch wäre es denkbar, dass die Leitunternehmen ihren kleineren Zulieferern die überwiegende oder sogar vollständige Verantwortung für die Überwachung ihrer Lieferketten übertragen. Bereits jetzt sehen sich 50 Prozent der Unternehmen gezwungen, externe Beratungsfirmen oder Anwaltskanzleien zu beauftragen (BDI 2024). Die Gefahr, dass diese Verantwortung auf mittelständische Unternehmen abgewälzt wird, wurde bereits vor dem Gesetzesbeschluss von verschiedenen Akteur:innen kritisiert, da diesen meist die Kapazitäten und Ressourcen für eine umfassende Lieferkettenanalyse fehlen. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, ob das Gesetz tatsächlich gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen schafft (vgl. ebd.).

Automobilhersteller (OEMs) sehen das Lieferkettengesetz ebenfalls als bürokratischen Aufwand. Sie betonen, dass sie bereits seit Jahren von ihren Zulieferern verlangen, zahlreiche Anforderungen in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitnehmerrechte und Umweltstandards zu erfüllen. Das Gesetz hat bereits vor seinem Inkrafttreten einen enormen administrativen Aufwand für die Automobilhersteller und ihre Zulieferer verursacht. Besonders betroffen sind dabei die Abteilungen Vertrieb, Einkauf, Personal sowie Nachhaltigkeit (vgl. Timmer/Schneeberger 2023). Als das Gesetz 2023 rechtskräftig wurde, waren etwa 60 Automobilzulieferer davon betroffen. Nach der Senkung des Schwellenwerts auf 1000 Mitarbeitende sind ab 2024 insgesamt 140 Automobilzulieferer in Deutschland von dem Gesetz betroffen (vgl. ebd.).

Automobilhersteller und andere Unternehmen sehen sich zudem mit erheblichen Kosten konfrontiert, die direkt mit der Einhaltung der Sorgfaltspflichten zusammenhängen. Je nach Größe des Unternehmens und Komplexität der Lieferkette sind in der Regel mehrere Vollzeitstellen erforderlich, um die Vorgaben zu erfüllen und die Einhaltung der Gesetze zu gewährleisten (vgl. ebd.). Darüber hinaus erfordert das LkSG in den meisten Fällen eine Anpassung des Compliance-Management-Systems sowie Schulungen für Mitarbeiter:innen und Zulieferer, was weitere Kosten verursachen kann. Studien zeigen, dass ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement anfangs Investitionen seitens der Unternehmen erfordert. Zusätzlich fallen laufende Kosten wie etwa für Löhne oder Berichterstattung an (vgl. ebd.).

5.2.2 Unklarer Anwendungsbereich und Rechtsunsicherheiten

Darüber hinaus können Unternehmen ihre Rechte und Pflichten nicht unmittelbar aus dem LkSG ableiten. In § 2 Absatz 1, in dem die Begriffsbestimmungen enthalten sind, wird darauf verwiesen, dass sich die zu schützenden Rechtspositionen aus den in den Anlagen 1 bis 11 aufgelisteten Übereinkommen zum Schutz der Menschenrechte ergeben. Dabei wird deutlich, dass diese Anlagen mit den Übereinkommen herangezogen werden müssen – diese lassen jedoch großen Interpretationsspielraum zu. Zudem wurde in der Vergangenheit die Durchsetzung dieser international anerkannten Menschenrechte unzureichend gewährleistet. Der Begriff der Menschenrechte nach § 2 Absatz 1 LkSG birgt daher bereits erhebliche Rechtsunsicherheiten. Dies liegt unter anderem daran, dass internationale Abkommen oft unbestimmt und offen formuliert sind, was die praktische Umsetzung in Unternehmen erschwert (vgl. Schweikert 2022: 47). Ein weiterer Grund ist, dass der Begriff der Menschenrechte in unterschiedlichen Kulturen naturgemäß verschieden interpretiert wird (vgl. Bomsdorf/Blatecki-Burgert 2020: 42). Insgesamt stelle es eine große Herausforderung dar, einen globalen Konsens über Wertvorstellungen und damit auch für universelle Menschenrechte zu finden bzw. festzulegen. Diese kulturellen Unterschiede spiegeln sich auch im Unternehmensumfeld wider, beispielsweise bei Compliance-Themen. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass das LkSG bei der Festlegung der Sorgfaltspflichten die teils stark unterschiedlichen Menschenrechtssituationen in den verschiedenen Zulieferregionen nicht ausreichend berücksichtige (vgl. Schweikert 2022: 47). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob das schützende Rechtsgut aus den festgelegten Normen ausreichend hervorgeht. Kritiker:innen bemängeln, dass eine klare Beschränkung bzw. Eingrenzung auf den Kernbereich der jeweils geschützten Rechtsposition wünschenswert gewesen wäre (vgl. Kamann/Irmscher 2021: 249; Ehmann/Berg 2021: 287).

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft das Beschwerdeverfahren für betroffene Personen. Gemäß § 11 LkSG können Betroffene mit Unterstützung von NGOs oder inländischen Gewerkschaften ihre Rechte einklagen. Allerdings besteht hierbei keine zivilrechtliche Anspruchsgrundlage (vgl. Schweikert 2022: 47). Die Initiative Lieferkettengesetz setzte sich daher bis zur Einführung einer zivilrechtlichen Haftungsnorm im LkSG ein. Auch der Bundesrat sprach sich in seiner Stellungnahme für eine zivilrechtliche Haftung aus und betonte, dass das Ordnungswidrigkeitenrecht nicht ausreiche, um ein angemessenes Beschwerdeverfahren für Betroffene sicherzustellen. Nach Ansicht des Bundesrats sollte das eigentliche Ziel sein, direkt

betroffenen Menschen – die häufig mittellos sind – ein individuelles Klagerecht einzuräumen. Nach langen politischen Auseinandersetzungen zwischen SPD, Unionsparteien und Opposition wurde eine solche Haftungsnorm jedoch nicht umgesetzt. Stattdessen wurde in § 3 Absatz 3 LkSG die zivilrechtliche Haftung ausgeschlossen (vgl. Kieninger 2021: 252).

Da die im LkSG festgelegten Sorgfaltspflichten sich häufig auch auf ausländische Lieferanten und Produktionsstandorte beziehen, ist die Einbindung des internationalen Privatrechts (IPR) notwendig. Das IPR regelt in solchen Fällen, welches nationale Recht anzuwenden ist, grundsätzlich bleiben die Regelungen des LkSG unberührt. Dies führt dazu, dass vor deutschen Gerichten in der Regel ausländisches Recht angewendet werde. Daher ist davon auszugehen, dass es für Betroffene von Menschenrechtsverletzungen zukünftig schwierig und oft wenig erfolgversprechend sein wird, ihre Rechte vor deutschen Gerichten einzuklagen (vgl. Schweikert 2022: 47).

Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Auswirkungen die im Gesetz vorgesehenen Sanktionen, wie Bußgelder, tatsächlich auf die Menschenrechtslage der Betroffenen vor Ort haben. Bei der Verhängung eines Bußgeldes fließen die Mittel in die Staatskasse und nicht an die Menschen, deren Menschenrechte verletzt wurden. Kritiker:innen weisen darauf hin, dass hohe Bußgelder den Betroffenen daher nur begrenzten Nutzen bringen. Ebenso hat der Ausschluss von Unternehmen von der Vergabe öffentlicher Aufträge kaum Auswirkungen auf die Betroffenen – zudem siehe das Gesetz keine Wiedergutmachung für Beschwerden aufgrund von Menschenrechtsverletzungen vor (vgl. Kieninger 2021: 252, 254).

5.2.3 Übermäßige Risikovermeidung

Wirtschaftsverbände wie die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) befürchten, dass deutsche Unternehmen aufgrund der Vorgaben des LkSG zu einer übermäßigen Risikovermeidung neigen könnten. Dies könnte dazu führen, dass sie sich aus risikobehafteten Regionen zurückziehen und ihre Produktionsstätten verlagern (vgl. Bomsdorf/Blatecki-Burgert 2020: 42–43). Als Folge könnten andere Unternehmen, die nicht an die vom LkSG vorgeschriebenen Sorgfaltspflichten gebunden sind, diese Lücken nutzen und dort agieren. Dies hätte möglicherweise schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Menschenrechtslage in den betroffenen Regionen. Statt einer Verbesserung könnte die

Regulierung somit das Gegenteil bewirken und zu einer Verschlechterung der Situation führen (vgl. Specht 2021: 11).

5.2.4 Grenzen des LkSG und mögliche Wert- und Wirtschaftskonflikte

Eine weitere Herausforderung bestehe darin, dass die Risikobewertung nicht bei jedem Lieferanten, insbesondere in Schwellen- und Entwicklungsländern, uneingeschränkt möglich sei. Dies liege unter anderem daran, dass einige Länder keine demokratischen Strukturen haben und somit keine externen Kontrollen ausländischer Geschäftspartner:innen erlauben (vgl. Verkehrs Rundschau 2021). Dass in Ländern des globalen Südens die Verletzung der Menschenrechte häufiger vorkommt als hierzulande, liege jedoch nicht an anderen „Interessen und Wertvorstellungen“. Es falle den Regierungen bestimmter Länder nur schwerer, Rechte und Standards umzusetzen. Dafür gebe es verschiedene Gründe, wovon einer die Schwäche staatlicher Strukturen sei (vgl. Hembach 2024: 1). Diese Staaten könnten jedoch spätestens durch die Einführung von weiteren EU-Regularien erheblich unter Druck geraten, Transparenz in den Lieferketten herzustellen, um weiterhin international wettbewerbsfähig zu bleiben. Deutsche Unternehmen sähen in diesem Zusammenhang die Gefahr für Wert- und Wirtschaftskonflikte, unter anderem mit dem Handelspartner China. So werde der Versuch ausländischer Unternehmen, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards in China durchzusetzen von der chinesischen Regierung zunehmend als „Angriff“ gewertet und zu Sanktionen für deutsche Unternehmen führen könnte. Dies zeigt sich insbesondere in der Region Xinjiang, wo deutsche Unternehmen wie BASF und Volkswagen tätig seien. Da Unternehmen jedoch oft von den niedrigen Regulierungsstandards sowie den geringen Kontrollen im Bereich der Sozial- und Umweltvorgaben profitieren, in dem sie ihre Produktion in Niedriglohnländern ansiedeln, müssen sie sehr wahrscheinlich mögliche Sanktionen in der Zusammenarbeit mit chinesischen Lieferanten in Kauf nehmen (vgl. Grabosch 2021: 118).

Ein weiterer Kritikpunkt im Zusammenhang mit den Grenzen des LkSG sei die eingeschränkten Sorgfaltspflichten für mittelbare Zulieferer. Das Gesetz sehe vor, dass die Sorgfaltspflichten in vollem Umfang lediglich auf den eigenen Geschäftsbereich sowie auf die unmittelbaren Zulieferer (direkte Vertragspartner) Anwendung finden. Die Initiative Lieferkettengesetz macht deutlich, dass Unternehmen laut den international anerkannten UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte die Verantwortung tragen, Menschenrechte in all ihren Geschäftsbeziehungen – also entlang der gesamten Liefer- und Wertschöpfungskette – zu

respektieren. Die UN-Leitprinzipien betonen somit aus gutem Grund, dass Unternehmen zunächst proaktiv und strukturiert verschiedene Risiken innerhalb ihrer Lieferkette analysieren, bewerten und priorisieren sollen. Erst anschließend sollen sie, gemessen an Ausmaß und Umfang der Menschenrechtsverletzungen sowie der eigenen Einflussmöglichkeiten, notwendige Präventions- und Abhilfemaßnahmen umsetzen (vgl. Stellungnahme Initiative Lieferkettengesetz 2021: 3). Aus Sicht der Initiative Lieferkettengesetz sei es deshalb nicht akzeptabel, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dafür gesorgt habe, dass die Sorgfaltspflichten gegenüber mittelbaren Zulieferern im Gesetz deutlich eingeschränkt wurden. So müssen Unternehmen ihre menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken bei den mittelbaren Zulieferern nur dann identifizieren und ermitteln, wenn sie „substantiierte Kenntnis“, also konkrete Hinweise auf potenzielle Menschenrechtsverletzungen, erhalten (vgl. ebd.). Somit seien diese Unternehmen nicht angehalten, von sich aus präventive Risikoanalysen durchzuführen. Zudem bestehe die Gefahr, dass Unternehmen erst dann aktiv werden und Maßnahmen umsetzen, wenn bereits Betroffene geschädigt worden seien. Das Gesetz widerspreche in dieser Hinsicht dem „risikobasierten Vorsorgeprinzip“, das in den UN-Leitprinzipien festgelegt sei (vgl. ebd.). Ein wirksamer Schutz der Menschenrechte erfordere gemäß der Initiative Lieferkettengesetz, dass Unternehmen präventive Maßnahmen ergreifen und somit Menschenrechtsverletzungen möglichst im Vorfeld abwenden. In der aktuellen Form habe das Gesetz eine negative Signalwirkung für zukünftige nationale und internationale Regulierungen von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten (vgl. ebd.). Zudem schaffe die beschränkte Sorgfaltspflicht keinen Anreiz für Unternehmen, sich in Multi-Stakeholder-Initiativen (MSI) zu engagieren und ihre Wertschöpfungsketten transparent zu machen. Dies könne bei den Unternehmen auch das Gegenteil bewirken, sodass diese dadurch versuchen, ihre Wertschöpfungsketten zu verbergen, damit sie nicht von Menschenrechtsverletzungen Kenntnis erhalten (vgl. ebd.).

5.2.5 Wettbewerbsnachteile für Unternehmen

Eine Umfrage des F.A.Z.-Instituts im Auftrag der HypoVereinsbank ergab, dass jedes vierte Unternehmen in Deutschland aufgrund des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) eine Verschlechterung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit erwarte. Besonders der Mittelstand befürchte Wettbewerbsnachteile durch das LkSG. Dabei haben die deutschen Unternehmen weniger Sorge vor einem Bußgeld oder Strafzahlungen, sondern vor dem Ausschluss als

Geschäftspartner. Da es bei einigen Zulieferern sowie Lieferanten, insbesondere am Anfang der Lieferkette, oft schwierig sei zurückzuverfolgen, ob grundlegende Prinzipien und Rechte eingehalten werden, wie beispielsweise das Verbot von Zwangs- oder Kinderarbeit, werden manche Unternehmen möglicherweise bestehende Lieferverträge beenden oder auch Warenketten neu organisieren müssen (vgl. Verkehrs Rundschau 2023). Dies könne, wie bereits zuvor im Kritikpunkt der „übermäßigen Risikovermeidung“ dazu führen, dass deutsche Unternehmen sich aus bestimmten Regionen zurückziehen und ihre Produktionsstätten verlagern. Sollte dies der Fall sein, hätte das LkSG demgemäß auch Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft, wenn den Unternehmen Wettbewerbsnachteile entstünden und sie ihre Produktionsstätten verlagern müssten. Darüber hinaus bestehe auf einigen Märkten eine starke Abhängigkeit zwischen den Unternehmen und den Zulieferern. Gemäß dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz der Bundesrepublik Deutschland (BMWi) birge die große Abhängigkeit von Rohstoffimporteuren Risiken für deutsche Unternehmen und den Wirtschaftsstandort (vgl. Stöbner de Mora/Noll 2021: 1237).

6. Die globale Automobilindustrie im Überblick

In diesem Abschnitt werden die Charakteristika der globalen und deutschen Automobilindustrie und seine Wertschöpfungsketten beleuchtet, um die Auswirkungen des LkSG auf diesen Sektor zu untersuchen und verständlich zu machen.

Die globale Automobilindustrie ist stark konzentriert: Eine Gruppe von etwa 10 bis 12 Konzernen, darunter Toyota, BMW, Volkswagen, General Motors und Ford, dominiert den Automobilmarkt. Diese Unternehmen sicherten sich ihre führende Position frühzeitig durch gezielte Investitionen in Produktion, Marketing und Management, um Skaleneffekte optimal zu nutzen und eine vielfältige Produktpalette anzubieten. Neue Marktteilnehmer haben es schwer, sich zu etablieren, da sie nicht nur vergleichbar große Produktionskapazitäten aufbauen müssten, sondern auch bestehende Effizienzvorteile der etablierten Hersteller überwinden müssen. Zusätzlich benötigen sie gut ausgebaute Vertriebs- und Einzelhandelsnetzwerke sowie fundierte Managementkompetenzen, um in den bereits gesättigten Märkten konkurrenzfähig zu bleiben. In einer zunehmend technologiegetriebenen Branche wird darüber hinaus der Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) immer wichtiger: Er gilt als Schlüsselfaktor für Innovationsfähigkeit und langfristige Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der Automobilindustrie. (vgl. Chandler, 1992a; Chandler, 1992b)

6.1 Charakteristika der GVCs in der Automobilindustrie

Die Wertschöpfungskette der Automobilindustrie werde maßgeblich von den Automobilherstellern und den dazugehörigen Netzwerken kontrolliert. In kapital- und technologieintensiven Branchen, wie der Automobilindustrie, üben die Automobilhersteller („OEMs“) somit die Leitunternehmen, eine weitreichende Kontrolle über die Produktionssysteme aus. Diese Hersteller agieren als Eigentümer der Automarken und üben unter anderem die Kontrolle über die Bereiche Vertrieb, Marketing, Kundendienst und Qualitätssicherung aus (vgl. Pástor 2022: 9). Es handle sich hierbei um produzentengesteuerte Ketten (*producer-driven commodity chain*). Zentrale Produktionsschritte erfolgen meistens *inhouse*, während arbeitsintensive Aktivitäten an Zuliefererfirmen ausgelagert werden. Dieser Steuerungstypus finde sich oft in kapitalintensiven Wertschöpfungsketten wieder (vgl. Fischer/Reiner/Staritz 2021: 35). Die Wertschöpfungskette selbst setze sich aus einer komplexen Mischung von Unternehmen unterschiedlicher Größe, Art und geografischer Reichweite zusammen, die eine breite Palette von Produkten herstellen, die von einfachen Komponenten bis hin zu technologisch anspruchsvollen Systemen reichen. Im Laufe der Zeit habe sich die Wertschöpfungskette der Automobilindustrie zu einer mehrstufigen Zuliefererstruktur mit einem hohen Grad an Outsourcing entwickelt. Zu den wichtigsten Akteuren dieser Wertschöpfungskette zählen, neben den Automobilherstellern, unter anderem „Standardizers“, „material suppliers“ sowie „component specialists“ Material- und Rohstofflieferanten, Händler und Vertriebspartner, Logistik- und Transportunternehmen sowie Montagebetriebe (vgl. Pástor 2022: 24).

6.2 Entstehung der GVC in der Automobilindustrie

In der Automobilindustrie sei die Aufteilung der Produktion bereits seit Jahrzehnten etabliert. Die Wertschöpfungskette von Kraftfahrzeugen ist in weiten Teilen hierarchisch organisiert, wobei die großen Automobilhersteller an der Spitze der „Pyramide“ stehen und für Design, Marketing, Management und Endmontage zuständig seien. Eine Ebene tiefer produzieren die Zulieferer der ersten Stufe (Tier-1-Lieferanten) komplette Teilsysteme, wobei sie mit einem großen Netz von Zulieferern und Subunternehmen der unteren Ebene zusammenarbeiten. Dabei haben sich vor allem zwischen Automobilherstellern und Zulieferern der ersten Ebene enge Geschäftsbeziehungen entwickelt, da letztere eine größere Rolle im gesamten Produktionsprozess, einschließlich des Designs, übernommen haben (vgl. Pástor 2022: 21). Diese genannten Zulieferer haben sich zunehmend als *Global Suppliers* etabliert, da die

Leitunternehmen vermehrt verlangen, dass ihre größten Zulieferer über eine weltweite Präsenz und Kompetenzen im Bereich *System Design* verfügen, um als Hersteller für ein komplexes Bauteil oder Teilsystem in Betracht gezogen zu werden (vgl. Sturgeon/Florida 2004: 37).

Unabhängig von den global ausgerichteten Unternehmensaktivitäten sowie den Zulieferern der ersten Ebene spielt die regionale Produktion der Automobilindustrie nach wie vor eine wesentliche Rolle. Die hohen Transportkosten machen den Transport über Kontinente hinweg kostenintensiv, insbesondere bei nachgelagerten Aktivitäten, wie beispielsweise der Lieferung kompletter Fahrzeuge oder Teilsysteme. Des Weiteren kann auch politischer Druck die Leitunternehmen dazu veranlassen, die Produktion in der Nähe der Absatzmärkte anzusiedeln. Die hohen Kosten und die Sichtbarkeit von Automobilprodukten können das Risiko politischer Gegenreaktion mit sich bringen, wenn der Anteil importierter Fahrzeuge zu groß wird. Dies hat zur Konsequenz, dass Zulieferer aus betrieblichen Gründen, wie z. B. Just-in-Time-Produktion, Zusammenarbeit bei der Konstruktion und Unterstützung von weltweit produzierten Fahrzeugplattformen, in regionalen Produktionssystemen angesiedelt werden müssen (vgl. Van Biesenbroeck/Sturgeon 2010). Infolgedessen besteht das Zulieferernetzwerk der Automobilindustrie aus einer Vielzahl von Zulieferern, in der Regel Zulieferer der unteren Ebene (*Lower-Tier-Suppliers*), während andere globale Zulieferer mit lokaler Präsenz darstellen (*Top-Tier-Suppliers*) (vgl. ebd.).

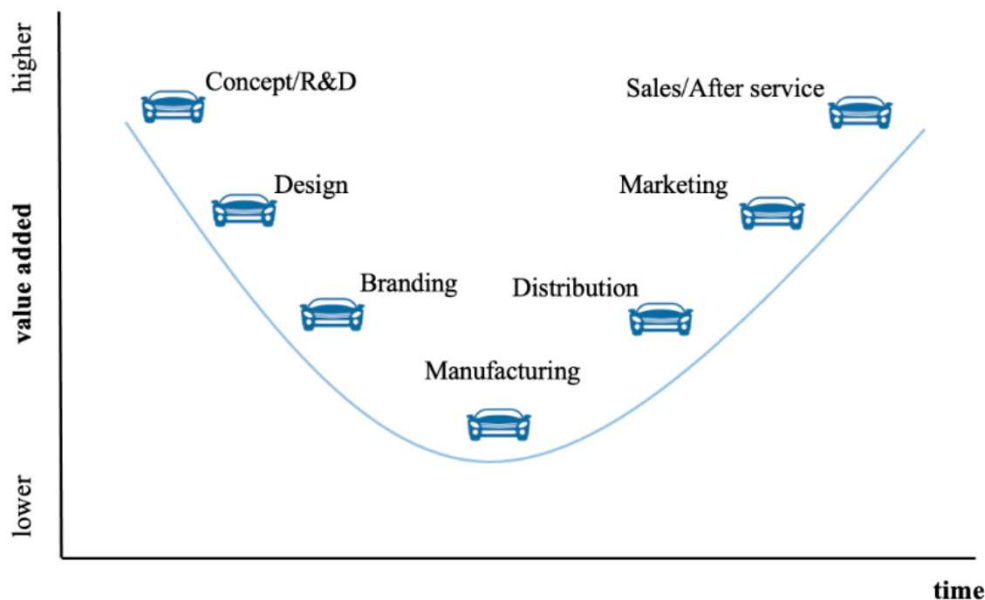


Abb. 5: Wertschöpfung in GVC der Automobilindustrie auf einzelne Prozesse bezogen (Pástor 2022: 17)

Die globale Automobilindustrie sei weder vollständig globalisiert noch ausschließlich auf bestimmte Länder oder Regionen konzentriert. Vielmehr sei sie durch ein Netzwerk

spezialisierten, regional verteilter Cluster gekennzeichnet (Sturgeon et al. 2008: 183). In diesem Kontext habe sich die internationale Integration deutlich verstärkt, da Automobilhersteller zunehmend bestrebt seien, ihre Ressourcen effizient für Produkte zu nutzen, die auf mehreren Märkten vertrieben werden (vgl. Sturgeon et al. 2008: 183).

Ein zentraler Faktor dieser Entwicklung ist die wachsende Bedeutung von Zulieferunternehmen, insbesondere im Designprozess. Um die Zusammenarbeit mit den Herstellern zu optimieren, haben viele Zulieferer eigene Entwicklungszentren in räumlicher Nähe zu ihren Hauptkunden eingerichtet. Parallel dazu lässt sich seit Mitte der 1980er Jahre ein Trend zur regionalen Produktionsintegration beobachten. Politische und technologische Rahmenbedingungen führten dazu, dass die Fertigung von Bauteilen häufig innerhalb einer Region erfolgt – etwa in Nordamerika, Europa, Südamerika, Asien oder dem südlichen Afrika – und diese Teile anschließend an regionale Montagewerke geliefert werden, die vor allem für den jeweiligen Binnenmarkt produzieren (vgl. ebd.).

Politischer Druck, lokale Produktionsstandorte zu fördern, hat Automobilhersteller dazu veranlasst, Endmontagewerke nicht nur in etablierten Märkten, sondern auch in Schwellenländern wie Brasilien, Indien und China aufzubauen. Zugleich erwarten führende OEMs zunehmend eine weltweite Präsenz ihrer Hauptzulieferer, da diese als Voraussetzung gelte, um neue Aufträge zu erhalten (vgl. Sturgeon & Florida, 2004). Die grenzüberschreitende Herstellung zentral entwickelter Fahrzeugmodelle führe dazu, dass die Lieferantenbeziehungen oft mehrere Regionen umfassen (vgl. Pástor 2022: 21)

Innerhalb der Regionen findet zudem eine Verlagerung von Investitionen an Standorte mit niedrigeren Produktionskosten statt. So orientiert sich Nordamerika zunehmend Richtung Südamerika und Mexiko, Europa verlagert die Produktion nach Spanien und Osteuropa, und in Asien werden Investitionen verstärkt nach Südostasien und China gelenkt. Von diesen Entwicklungen profitieren häufig lokale Unternehmen, z. B. durch Investitionen von Ford, General Motors und Chrysler in Mexiko oder von Volkswagen und Peugeot in Osteuropa. Der erwähnte politische Druck zur Internationalisierung lässt dabei meist erst dann nach, wenn durch diese Auslandsinvestitionen auch in den wichtigsten Zielländern neue Arbeitsplätze geschaffen werden (vgl. Pástor 2022: 21).

Während der internationale Handel mit Autoteilen weit verbreitet ist, werden vollständig montierte Fahrzeuge deutlich seltener grenzüberschreitend gehandelt – hauptsächlich aufgrund hoher Transportkosten. Innerhalb einzelner Länder konzentriert sich die Automobilproduktion

meist auf wenige Industrieregionen, in denen auch der Großteil der Arbeitsplätze in diesem Sektor angesiedelt ist. Diese regionalen Cluster sind oft auf bestimmte Bereiche spezialisiert, etwa Fahrzeugdesign, Endmontage oder die Fertigung spezifischer Komponenten. Letztere zeichnen sich häufig durch besondere Merkmale aus – etwa einen hohen Anteil an Elektronik oder arbeitsintensive Herstellungsprozesse (vgl. Pástor 2022: 23).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die globale Integration der Automobilindustrie am stärksten in den Beziehungen zwischen Automobilherstellern und ihren wichtigsten Zulieferern ausgeprägt ist. Die eigentliche Organisation der Produktion erfolgt jedoch überwiegend auf nationaler oder regionaler Ebene. Große, schwere und modellspezifische Bauteile wie Motoren, Getriebe, Sitze oder andere Innenraumelemente werden bevorzugt in unmittelbarer Nähe zu den Endmontagewerken gefertigt, um Transportzeiten zu minimieren und Just-in-Time-Lieferungen zu ermöglichen. Kleinere, leichtere Komponenten wie Batterien, Reifen oder Kabel hingegen werden häufig in weiter entfernten, kostengünstigeren Regionen produziert (vgl. ebd.).

Die Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle ist auf wenige globale Designzentren konzentriert. So entsteht eine enge Verbindung zwischen der Wertschöpfung auf lokaler, nationaler und regionaler Ebene und den globalen Planungs- und Steuerungsmechanismen der großen Automobilkonzerne. Diese transnationale Verflechtung macht die Automobilindustrie zu einem komplexen, mehrstufig organisierten System globaler Produktionsnetzwerke (vgl. Pástor 2022: 23).

6.3 Die deutsche Automobilindustrie im Überblick

Die deutsche Automobilindustrie sei mit einem Umsatz von 565 Mrd. EUR der umsatzstärkste Industriesektor in Deutschland im Jahr 2023. Somit sei die Automobilindustrie einer der wichtigsten Industriezweige der Bundesrepublik. Bedeutende Hersteller wie Volkswagen, Mercedes-Benz und BMW sowie internationale Zuliefererfirmen wie Bosch, ZF Friedrichshafen und Continental haben ihren Hauptsitz in Deutschland. Ähnlich wie viele andere Sektoren des produzierenden Gewerbes in Deutschland sei auch die Automobilindustrie stark auf den Export ausgerichtet (BMWK 2024). So entfielen im Jahr 2023 etwa 70% des Branchenumsatzes (insgesamt 329 Milliarden EUR) auf den internationalen Absatzmarkt (Statista 2024).

Die Wertschöpfung des deutschen Automobilsektors sei stark global vernetzt und ausdifferenziert. Durch die vielfältigen Komponenten und Bauteile für den Fahrzeugbau seien diverse Industrien in die Automobilproduktion eingebunden, auch solche, deren Verbindung dazu nicht direkt ersichtlich sei. Beispiele hierfür seien die Chemie-, Textil-, sowie Stahl- und Aluminiumindustrie (vgl. Weiss et al. 2022: 30). Darüber hinaus befinde sich die deutsche Automobilindustrie in einem umfassenden Wandel: Der Übergang hin zu alternativen Technologien sowie die Fortschritte der Digitalisierung würden in Zukunft tiefgreifende Veränderungen auf die Wertschöpfungskette der Automobilindustrie haben, insbesondere im Hinblick auf Materialbeschaffung. So würden Rohstoffe, die bisher eine untergeordnete Rolle spielten, immer wichtiger in der Wertschöpfungskette. Besonders im Fokus stehen dabei Lithium und Kobalt, die essenziell seien für die Produktion von Batterien in Elektrofahrzeugen (VDA 2020).

Die bereits erwähnte hohe Ausdifferenzierung der deutschen Automobilbranche spiegele sich auch in der Vielfalt der Unternehmensarten und -größen wider. Diese reiche von regionalen und kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) mit etwa 100 Beschäftigten bis hin zu international agierenden Konzernen, die mehrere hunderttausend Mitarbeitende beschäftigen. In Deutschland umfasse die Automobilindustrie nahezu 900 Unternehmen. Etwa drei Viertel der Wertschöpfung werde in vorgelagerten Produktionsstufen erbracht (vgl. Weiss et al. 2022: 30). Darüber hinaus gebe es einen nachgelagerten und in direkter Verbindung mit der Automobilindustrie stehenden Dienstleistungssektor, wie z. B. Autovermietungen, Kfz-Werkstätten oder Tankstellen (BMW i 2020).

Der überwiegende Teil der Wertschöpfung entfalle auf die Ebene der direkten Zulieferer. Die akkumulierte Wertschöpfung aller vorgelagerten Wertschöpfungsstufen – von der Produktion und Verarbeitung von Vorkomponenten und Zwischenprodukten bis hin zur Rohstoffgewinnung – sei geringer und nehme mit zunehmender Tiefe der Wertschöpfungskette ab (vgl. Weiss et al. 2022: 30).

7. Branchenrisiken und Menschenrechtsverletzungen in der Automobilindustrie

Eines der Forschungsfragen bezieht sich auf die Menschenrechtsverletzungen, die bereits bekannt sind und mit der globalen Automobilindustrie in Verbindung stehen. Diese Ausführungen dienen zur Beantwortung dieser Forschungsfrage. Zudem sind diese Ausführungen relevant für die folgende Diskussion der Forschungsergebnisse.

Die komplexe Logistik, die Beziehungen zu den Zulieferern, die Sicherheitsprüfungen und die Produktionsabläufe haben erhebliche Auswirkungen auf die Würde und die Rechte von Arbeitnehmer:innen, Interessenvertretern und Gemeinschaften. Umfangreiche Untersuchungen dokumentieren Menschenrechtsrisiken in den Lieferketten von Rohstoffen, die in Autos verarbeitet werden. Viele Arbeiter, darunter Kinder, sind in der komplexen Lieferkette gefährdet, denn die Automobilunternehmen und ihre Zulieferer haben eine beträchtliche Kaufkraft. Dieses System trägt dazu bei, dass in der gesamten Lieferkette Druck ausgeübt wird, um die Preise zu senken, was häufig zu Lasten der Löhne und des Schutzes der Arbeitnehmer:innen geht (vgl. Gallagher/Falada 2020:2).

Bei der Automobilindustrie handle es sich somit um eine menschrechtlich relevante Risikobranche, denn sie profitiere von komplexen und verzweigten Produktionsnetzwerken, die die Auslagerung von vielen Bestandteilen der Produktion ermöglichen. In direktem Zusammenhang steht auch der „Wettlauf nach unten“: Die Produktion sei dort am günstigsten, wo die menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Standards am niedrigsten seien (vgl. Groneweg 2020: 4). Die entstehenden Risiken in diesem Zusammenhang seien seit langem bereits bekannt. Sie kämen insbesondere in den ersten Stufen der Wertschöpfungsketten zum Tragen, d. h. bei dem Abbau von Rohstoffen (vgl. Groneweg 2020: 4).

Die Beschwerdedatenbank des Business and Human Rights Resource Centre (BHRRC) verdeutlicht diesen Punkt, denn allein im Jahr 2019 wurden 600 Beschwerden für den Sektor „Bergbau und Mineralien“ gemeldet, zu denen Menschenrechtsverletzungen in den Bereichen Konflikte und Sicherheit, Landnutzung und Eigentumsrechte sowie Umweltschutz und Gesundheit zählen (vgl. Groneweg 2020: 4).

Die aufkommenden Debatten führten dazu, dass die Automobilunternehmen ihre Diskurse zur sozialen Verantwortung angepasst haben. Das grundlegende Geschäftsmodell, die Beziehungen zu den Zulieferern und die grundsätzliche Organisation der Lieferketten haben sich jedoch nicht verändert (vgl. Gallagher/Falada 2020: 3). Ein wesentlicher Grund für das geringe Maß an sozialer Verantwortung in Automobilunternehmen sind unkonkrete Unternehmensrichtlinien, die weder die Unternehmen selbst noch ihre Zulieferer zu klaren Maßnahmen oder verbindlichen Standards verpflichten. Maßnahmen oder Anforderungen verpflichten Investoren und Stakeholder sind daher zu Recht verunsichert, wie streng und authentisch die Bemühungen der Unternehmen sind, um Menschenrechtsrisiken zu bekämpfen.

Ein anderer Grund dafür liegt jedoch auch in der Beschaffenheit der globalen Lieferketten in der Automobilindustrie. Die vorangegangenen Ausführungen zum Thema GVC in der Automobilindustrie haben verdeutlicht, dass es sich um hoch komplexe und verzweigte Lieferketten handle, was die Identifizierung und Bekämpfung von menschenrechtlichen Risiken erheblich erschwere. Automobilhersteller beziehen Metalle, Mineralien und andere Rohstoffe von Zulieferern weltweit, um die schätzungsweise 30.000 Einzelteile zu produzieren, aus denen ein durchschnittliches Fahrzeug besteht. Unternehmen geben an mit 12.000 bis 18.000 globalen Zulieferern zusammenzuarbeiten, während andere allein 1200 Tier-1-Lieferanten nennen. Dieser Fakt erschwere eine effektive Überwachung der gesamten Lieferkette erheblich, in manchen Fällen scheine sie nahezu unmöglich, denn jeder Rohstoff durchlaufe eine eigene, oftmals mehrstufige Lieferkette, die von der Rohstoffgewinnung über die Raffinierung bis hin zur Endproduktion reiche (vgl. Gallagher/Falada 2020: 21). Folgende Grafik zeigt mögliche Menschenrechtsverletzungen bezogen auf verschiedene Fahrzeugkomponenten:

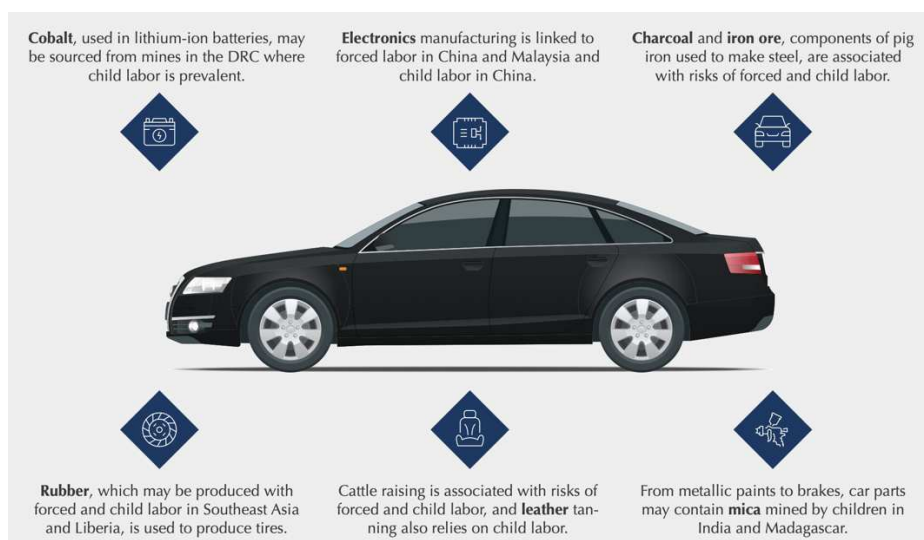


Abb. 6: Mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Fahrzeugkomponenten (Gallagher/Falada 2021:20)

7.1 Kinderarbeit

Eine Vielzahl von Rohstoffen, die bei der Fertigung von Automobilkomponenten zum Einsatz kommen, seien mit Kinderarbeit verbunden. Es liegen dokumentierte Fälle vor, in denen Kinder beim Abbau, der Ernte, der Extraktion oder bei der Verarbeitung von Rohstoffen für die Automobilindustrie involviert seien. In vielen dieser Fälle seien die Kinder gefährlichen Arbeitsbedingungen ausgesetzt, die ihre Gesundheit und Sicherheit erheblich gefährden und gemäß der Definition der ILO zu den schlimmsten Formen der Kinderarbeit gehören. Nach Angaben der ILO sind weltweit 152 Millionen Kinder Opfer von Kinderarbeit, 73 Millionen dieser Kinder arbeiten unter gefährlichen Bedingungen, von denen 19 Millionen Kinder unter 12 Jahre seien. Zu den gefährlichen Arbeiten, die von Kindern in den Rohstofflieferketten für die Automobilindustrie ausgeführt werden, gehören Tiefbauarbeiten, Arbeiten in engen Räumen, Betätigen von gefährlichen und schweren Geräten, Kontakt mit gefährlichen Stoffen sowie lange Arbeitszeiten (vgl. Gallagher/Falada 2021: 25).

So wird etwa 60 % des Kobalts, das in Batterien für Elektrofahrzeuge verwendet wird, in der Demokratischen Republik Kongo (DRK) abgebaut. Nach Einschätzung von UNICEF arbeiten ca. 40.000 Kinder in Kobaltminen der DRK. Die Kinder arbeiten in handgegrabenen, einsturzgefährdeten Tunneln ohne jegliche Sicherheitsausrüstung, um das Kobalt abzubauen, was zu lebensgefährlichen Verletzungen und sogar zum Tod führt. Ein weiterer Rohstoff, der unter anderem für die Automobilindustrie verwendet wird und mit Kinderarbeit verbunden sei, ist Mica (Glimmer). Dieser Rohstoff wird in ca. 15.000 Automobilkomponenten verwendet, wie z. B. für Autolackierungen, Bremsen und verschiedene Beschichtungen. Kinder im Alter von fünf Jahren beginnen bereits in den Minen mit dem Sortieren von scharfen Glimmerblättchen und gehen mit zunehmendem Alter zu gefährlicheren Arbeiten zur Gewinnung von Glimmer über. In Indien arbeiten schätzungsweise 22.000 Kinder in überwiegend illegalen Glimmerminen, in denen Arbeitsgesetze nicht umgesetzt werden können. Glimmerminen in Madagaskar zeigen ein ähnliches Bild, denn schätzungsweise 11.000 Kinder arbeiten dort und mindestens 50% des Rohstoffs im Land wird von Minderjährigen abgebaut (vgl. Gallagher/Falada 2021: 26). In zahlreichen weiteren Rohstoffen und in verschiedenen Regionen und Ländern, die auch mit der Automobilindustrie verbunden sind, ist der Einsatz von Kinderarbeit weit verbreitet, etwa beim Abbau von Zinn, Tantal, Wolfram und Gold (3TG) sowie bei der Herstellung von Elektronik, Naturkautschuk und anderen arbeitsintensiven Materialien (vgl. ebd.).

7.2 Zwangsarbeit

Wie bei der Kinderarbeit besteht auch in der Automobilzuliefererkette das Risiko der Zwangsarbeit, da viele wichtige Rohstoffe aus Regionen bezogen werden, in denen politische Faktoren und strukturelle Armut zum Fortbestehen solcher Praktiken beitragen. Zwangsarbeit, die auch als moderne Sklaverei bekannt ist, kann verschiedene Erscheinungsformen haben. Arbeitgeber:innen wenden häufig Zwangspraktiken an, wie die Androhung von Gewalt oder die Einbehaltung von Löhnen, um Arbeitnehmer:innen daran zu hindern, aus Zwangsarbeitsverhältnissen zu fliehen. Eine Schuldknechtschaft liegt vor, wenn eine Person gezwungen ist, zu arbeiten, um ihre Schulden zu begleichen. In ländlichen Gebieten kommt es oft vor, dass die Arbeitnehmer:innen physisch isoliert sind und sich darauf verlassen müssen, dass ihr Arbeitgeber:innen ihnen eine Wohnung und andere Grundbedürfnisse zur Verfügung stellt, sodass sie in einem völligen Abhängigkeitsverhältnis mit ihrem Arbeitgeber stehen. Von Zwangsarbeit betroffen sind Männer und Frauen, Erwachsene und Kinder (vgl. Gallagher/Falada 2021: 27).

Eine Untersuchung des Australian Strategic Policy Institute (ASPI) hat ergeben, dass große Automobilhersteller, die in der autonomen Region Xinjiang Uighurischer Autonomer Region (XUAR) ihre Produkte herstellen lassen, mit Zwangsarbeit in Verbindung stehen. Gemäß der Untersuchung zwingt die chinesische Regierung diese Minderheiten, Produkte für die Automobilindustrie herzustellen. Die Uiguren seien in staatlich organisierten Arbeitsverhältnissen gefangen, denen sie aufgrund der Überwachung und der Angst vor Inhaftierung nur schwer entfliehen können. Diese seien Teil eines größeren, von der Regierung organisierten „Umerziehungsprogramm“. In Realität handele es sich um ein System von Internierungslagern und politischer Indoktrinierung. Aufgrund der Intransparenz der chinesischen Regierung und ihrer Unternehmen sei es sehr schwierig, in dieser Region menschenrechtliche Sorgfaltspflichten umzusetzen (vgl. Gallagher/Falada 2021: 27).

7.3 Die menschenrechtlichen Folgen des Rohstoffabbaus

Die meisten dokumentierten Menschenrechtsverletzungen in der Automobilindustrie treten – wie zuvor dargelegt – in den vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette auf, insbesondere beim Rohstoffabbau. Der Bergbau ist z. B. weltweit mit vielfältigen und gravierenden Risiken für Umwelt und Menschenrechte verbunden. Der Abbau von Rohstoffen führt häufig zu erheblichen Umweltschäden, darunter großflächige Abholzung, Bodenzerstörung sowie die

Vergiftung von Flüssen und Grundwasser sowie zu Schadstoffemissionen. Nahegelegene ländliche und indigene Gemeinden, die z. B. von der Landwirtschaft, Fischerei, Jagd oder Tourismus leben, verlieren oft ihre Lebensgrundlagen, da ihre Menschenrechte auf Nahrung, Wasser und Gesundheit sowie einen angemessenen Lebensstandard dadurch oft gefährdet seien. Oft kommt es bei Umsiedlungen zu Gewaltanwendungen und die Betroffenen werden nicht gerecht entschädigt. In diesem Zusammenhang werden Beteiligungsrechte verschiedener Anspruchsgruppen, wie z. B. der indigenen Völker, oft missachtet. Zudem werden Proteste gegen das zunehmende „Landgrabbing“ gewaltvoll unterdrückt und Menschenrechtsverteidiger:innen werden verfolgt, mitunter auch getötet (vgl. Groneweg 2020: 25).

8. Analyse, Darstellung und Diskussion der Forschungsergebnisse

In diesem Abschnitt folgen die Darstellung, Analyse sowie die Diskussion der Forschungsergebnisse unter Einbeziehung des theoretischen Rahmens. Diese Ergebnisse basieren auf der Argumentationsanalyse sowie der insgesamt fünf Expert:inneninterviews, die durch eine strukturierende qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz ausgewertet wurden. Für die Diskussion der Ergebnisse werden Themen mit inhaltlichen Überschneidungen jeweils in einem gemeinsamen Abschnitt behandelt und diskutiert. Dabei wurde sich an den Forschungsfragen und der aufgestellten Haupt- und Subkategorien orientiert. Um die Perspektiven der verschiedenen zum Lieferkettengesetz der Interviewpartner:innen nachvollziehen zu können, werden diese zunächst kurz vorgestellt. Um die Anonymität der Befragten zu wahren, werden die Institutionen, Unternehmen und Initiativen umschrieben.

8.1 Hintergrund der interviewten Personen und Beschreibung der Organisationen, Unternehmen und Initiativen

Die erste befragte Person arbeitet für eine Organisation, die sich für Menschenrechte einsetzt. Sie arbeitet in dem Team für Wirtschaft und Menschenrechte in der Abteilung für Menschenrechtspolitik und International und ist mit weiteren Personen schwerpunktmäßig für das Thema Lieferkettenregulierung zuständig. Die Person hat bereits bei mehreren Initiativen für Menschenrechte mitgewirkt, vor allem bei der Erarbeitung des Nationalen Aktionsplans (NAP) sowie beim Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Zudem ist sie aktiv in verschiedenen Branchendialogen, die Stakeholder, Unternehmen, Organisationen sowie

politische Akteure vernetzen und Themen wie Menschenrechte und Lieferkettenregulierung voranbringen. Erwähnenswert ist ebenso die langjährige Mitwirkung dieser Person in dem „Branchendialog Automobilindustrie“, wodurch sie auch im Bereich Automobilindustrie sehr gut vernetzt ist.

Die zweite befragte Person arbeitet für einen deutschen Automobilzulieferer, der verschiedene Produkte und Lösungen für große Automobilhersteller anbietet. Diese Person ist im Umweltmanagement tätig und beschäftigt sich mit internen Audits, Koordination von Lieferantenauskünften sowie dem Lieferketten-Management. Fachlich hat sich diese Person bereits mit den Themen Lieferkettengesetz (LkSG), Corporate Sustainability Due Diligence (CSDDD) sowie Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) auseinandergesetzt. Durch verschiedene geschäftliche Partnerschaften des Unternehmens mit großen OEMs, ist diese Person ebenso gut vernetzt in der Automobilindustrie.

Die dritte befragte Person arbeitet für eine Multi-Stakeholder-Initiative (MSI), die von den Vereinten Nationen ins Leben gerufen wurde. Diese Initiative hilft Unternehmen auf Grundlage der Sustainable Development Goals (SDGs) und daraus abgeleiteten Prinzipien, verantwortungsvoll zu wirtschaften sowie innovative und praktische Lösungen zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele für Unternehmen bereitzustellen. Diese Initiative bietet verschiedene Dialogformate, Webinare und Schulungen an und bringt so die genannten Themen den Unternehmen näher. Fachlich setzt sich diese Person mit der Governance von Arbeitsnormen und Menschenrechte auseinander und hat bereits viel Erfahrung und Wissen zum Lieferkettengesetz und weiteren internationalen Normen und Regularien. Zudem ist diese Person auch sehr gut vernetzt im Bereich Automobilindustrie aufgrund der aktiven Mitwirkung an Branchendialogen.

Die vierte befragte Person arbeitet für eine Unternehmensberatung, die sich auf Nachhaltigkeit spezialisiert hat. Die Unternehmensberatung unterstützt Unternehmen und die öffentliche Verwaltung dabei, verantwortungsvoll zu wirtschaften. Hierfür bieten diese Lösungen und praxisorientierte Konzepte unter anderem im Bereich Umwelt- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energiemanagement in Form von Schulungen und Webinaren an. Die befragte Person verantwortet und betreut hierbei mehrere Projekte im Bereich Lieferkettengesetz. Der Fokus ihrer Arbeit liegt hierbei auf der praktischen Umsetzung des Lieferkettengesetzes für

Unternehmen. Im Bereich Automobilindustrie hat diese Person ein solides Wissen, welches sie sich durch Vernetzung und Dialogformate angeeignet hat.

Die fünfte und letzte befragte Person arbeitet auch für einen Automobilzulieferer, der verschiedene Lösungen und Produkte für führende Automobilhersteller bereitstellt. Die Person hat einen juristischen Hintergrund und arbeitet in der Rechtsabteilung. Die Person beschäftigt sich mit der Verhandlung von Verträgen mit den OEMs, die verschiedene Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit stellen. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz spielt hierbei eine große Rolle bei ihrer Arbeit, da die Prüfung der Geschäftsprozesse hinsichtlich fairer Lieferketten von den OEMs ständig abgefragt wird. Durch die enge Vernetzung von Geschäftspartnern aus der Automobilindustrie hat diese Person viel Hintergrundwissen über die Automobilindustrie sowie über das Lieferkettengesetz.

8.2 Chancen: Paradigmenwechsel, Notwendigkeit, Wettbewerbsvorteile

In der Argumentationsanalyse wurde der „Paradigmenwechsel“ angeführt, der durch das Lieferkettengesetz einhergeht. Dieses Umdenken vollzieht sich gegenwärtig, da deutsche Unternehmen erstmals gesetzlich verpflichtet werden, die Menschenrechte in ihren Lieferketten einzuhalten. Dieser Aspekt wurde auch in den Interviews mehrfach erwähnt. Es finden sich folgende Aussagen wie: „Das LkSG bewegt zum grundlegenden Umdenken der Unternehmen und der Wirtschaft. Aber auch der Gesellschaft an sich wird bewusst, dass verantwortungsvolles Wirtschaften immer wichtiger wird und Profite und Gewinnmaximierung nicht auf Ausbeutung anderer beruhen dürfen (Interview 2 Absatz 1). In einer anderen Aussage heißt es: „Durch das Lieferkettengesetz gibt es nun eine ganz neue Bewegung, die in diesem Themenbereich hineingekommen ist. Wir sehen mehr Ressourcen, neue personelle Kapazitäten und mehr Geld in Abteilungen, die sich mit Nachhaltigkeit beschäftigen“ (Interview 3 Absatz 3). Dieser Aspekt zeigt auf, dass die Einführung des Lieferkettengesetzes das Umdenken von Unternehmen in Richtung faire Lieferketten und Nachhaltigkeit deutlich vorangebracht hat.

Eng mit dem Aspekt des Paradigmenwechsels ist auch die Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit des Gesetzes verbunden. Die Argumentationsanalyse hat gezeigt, dass die Befürworter des Gesetzes dessen Notwendigkeit vor allem im Schutz der Menschenrechte sowie in der unzureichenden Umsetzung von freiwilligen Standards (wie z. B. der NAP) sehen. Diese beiden Aspekte wurden in fast allen Interviews genannt und konnten bestätigt werden. Im Interview 2

Absatz 1 wurde die Notwendigkeit des Gesetzes wie folgt begründet: „Das Gesetz zielt darauf ab, die Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette zu minimieren, denn wir sind ja oft in der Lieferkette mit Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit und gefährlichen Arbeitsbedingungen konfrontiert. Wenn man überlegt, wo werden die kritischen Rohstoffe gefördert, dann sind es die Drittländer, wo Arbeitsbedingungen herrschen, die mit geltenden internationalen Arbeitsnormen nicht vereinbar sind.“ Die unzureichende Umsetzung von freiwilligen Standards haben vier von den insgesamt fünf Befragten angegeben. Es finden sich folgende Aussagen zu diesem Aspekt: „Nur die soften Maßnahmen über die letzten Jahre, und darüber haben wir durch die „NAP-Studie“ auch diese Evidenz, haben nicht ausgereicht. Bei dem NAP-Monitoring kamen skandalöse Ergebnisse heraus“ (Interview 1 Absatz 2). Eine weitere Aussage hierzu war: „In Deutschland funktioniert leider nichts ohne Regulierung. Wenn man einen Zwang hat, dann wird auch die entsprechende Regelung umgesetzt, aber mit einer freiwilligen Selbstverpflichtung funktioniert es nicht“ (Interview 5 Absatz 1).

In diesem Zusammenhang ist es wichtig die Gründe zu diskutieren, wieso freiwillige Ansätze der private Governance nicht die erwarteten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten bewirken. Vor diesem Hintergrund zeigen Gereffi und Lee (2014) auf, dass Unternehmen als Akteure in der *Privat Governance* bestimmte CSR-Maßnahmen ergreifen, die aus Unternehmenssicht darauf ausgerichtet sind, soziale, ökologische sowie ethische und menschenrechtliche Verbraucherinteressen in betriebliche Prozesse zu integrieren. Die CSR-Maßnahmen beziehen sich zumeist auf freiwilligen Selbstverpflichtungen, die z. B. von den VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte oder den OECD-Richtlinien abgeleitet sind, denen jedoch an Durchsetzungskraft, Effektivität und Präzision mangle (vgl. Gereffi/Mayer 2010: 253). Ein weiteres Problem ist, dass viele Privat Governance-Maßnahmen im Zusammenhang von GVCs häufig von wirtschaftlichen Interessen der Leitunternehmen im globalen Norden bestimmt werden. Diese Maßnahmen werden häufig genutzt, um das ökonomische Wachstum der Leitunternehmen zu maximieren, in dem Produkte und Dienstleistungen von Zuliefererfirmen aus dem globalen Süden erwartet werden, die der von ihnen vorgegeben Qualität und Quantität entsprechen. Somit werde privat governance oftmals von multinationalen Unternehmen dominiert, die die Lieferketten kontrollieren. Dadurch werde die Macht ungleich verteilt, sodass es zu einer Vernachlässigung der Interessen kleinerer Produzenten, Arbeiter:innen und lokaler Gemeinschaften komme (vgl. Gereffi/Lee 2014: 30). Gereffi und Mayer (2010) betonen auch in diesem Zusammenhang, dass es in der globalisierten und stark wettbewerbsorientierten Wirtschaft eine Herausforderung darstellt, wirksame

Sorgfaltspflichten für Unternehmen durchzusetzen, sofern diese nicht mit einem nachhaltigen Wettbewerbsvorteil verknüpft sind. In einer Aussage aus den Interviews findet sich dieser Aspekt ebenso wieder: „Freiwillige Maßnahmen werden nur dann wirklich umgesetzt, wenn irgendwelche große Boni dahinterstehen. Oft werden aber diese auch zur eigenen Vermarktung genutzt, was meiner Ansicht nach nichts anderes als „Greenwashing“ ist“ (Interview 5 Absatz 3). Trotz dessen muss auch angeführt werden, dass es auch Beispiele von Unternehmen gibt, die wirksame Maßnahmen geschaffen haben, die zur Verbesserung führten.

Zur Wirksamkeit des Lieferkettengesetzes wurde übereinstimmend geäußert, dass die Maßnahmen des Gesetzes eine gewisse Zeit benötigen, um überhaupt messbare Ergebnisse zu erzielen. In den Interviews finden sich solche Aussagen wie: „Ein wichtiger Aspekt bei der Wirksamkeit ist, dass dem Ganzen noch Zeit gegeben werden muss, denn die Umsetzung und Implementierung erst seit 1 ½ Jahren bzw. 2 Jahren stattfindet (Interview 1 Absatz 7). Ein weiteres Statement verweist zudem auf die vermutlich anfängliche Fokussierung auf den eigenen Geschäftsbereich der Unternehmen: „Ich glaube, dass das LkSG oder generell Sorgfaltspflichten das Potenzial haben, eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Menschen vor Ort herbeiführen könnte. Das wird aber noch Jahre dauern. Die Unternehmen benötigen Zeit, sich zu sortieren. Die Risiken, die sie angehen werden, werden zunächst im eigenen Geschäftsbereich liegen, was wir als Organisation den Unternehmen auch empfehlen. Es ist sinnvoll für die Umsetzung, im eigenen Geschäftsbereich anzufangen, zu testen und dort die Fehler zu machen und dann erst in die Lieferkette zu gehen“ (Interview 3 Absatz 7). Im Verlauf der Interviews wurde deutlich, dass zu diesem Zeitpunkt keine fundierten Schlussfolgerungen hinsichtlich der Wirksamkeit des LkSG gezogen werden können. Es lassen sich jedoch übereinstimmende Ergebnisse zur Steigerung der Wirksamkeit des Gesetzes feststellen. Ein Punkt der häufig angesprochen wurde, ist die Wichtigkeit der Kombination aus „soften“ und „harten“ Maßnahmen zur Regulierung der Sorgfaltspflichten in Lieferketten. Was damit gemeint ist, verdeutlicht folgende Aussage: „Es braucht eine Mischung aus verbindlichen und unverbindlichen Maßnahmen wie Gesetze, Regulierungen, aber auch Unterstützungsmaßnahmen für Unternehmen, Kooperationen, Initiativen sowie Branchendialoge und Helpdesks“ (Interview 1 Absatz 2). Gemäß der Aussage wird deutlich, dass unter „harten“ Maßnahmen verbindliche Regulierungen gemeint sind und unter „soften“ unverbindliche Maßnahmen, wie Code of Conduct (CoC) sowie Branchendialoge, Initiativen und Kooperationen. Softe Maßnahmen kommen hierbei eine große Rolle zu, da sie die Offenlegung von Lieferkettenpraktiken und deren Auswirkungen auf Menschenrechte,

Arbeitsbedingungen und Umwelt sowie Vernetzung und Dialog zwischen Lieferanten und Leitunternehmen fördern können. Folgende Aussage unterstreicht dieses Argument: „Wichtig für die Wirksamkeit ist die enge Beziehung mit deinen Lieferanten und Vorlieferanten usw. Der dialogische Konsens über die Sorgfaltspflichten hat somit eine essenzielle Bedeutung für zukünftige Verbesserungen in der Lieferkette“ (Interview 2 Absatz 5).

In den Forschungsarbeiten von Gereffi und Lee (2014) sowie Ruggie (2005) werden diese Governance-Mischformen ebenso diskutiert. Gereffi und Lee (2014) sprechen hierbei von *synergistic governance* und John Ruggie von *Smart Mixes of measures*. Sie zeigen, dass die Kombination aus verbindlichen und unverbindlichen Maßnahmen ein großes Potenzial zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zur Förderung von Upgrading-Möglichkeiten bietet. Privat Governance und Public Governance können sich hierdurch gegenseitig ergänzen (vgl. Gereffi/Mayer 2010). Die Stärke des Staates liege in der Schaffung verbindlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen, während private Akteure wie Unternehmen durch ihre Flexibilität und ihre Fähigkeit gekennzeichnet seien, direkt auf Herausforderungen in Lieferketten oder Märkten zu reagieren.

In den Interviews wurde auch die internationale Zusammenarbeit hinsichtlich der Verbesserung der Wirkung des Lieferkettengesetzes angesprochen: „Ein idealer Rahmen wäre ein neuer UN-Treaty, der ja schon lange in der Diskussion ist. Und natürlich müsste und soll sich in den Ländern, in denen die Menschenrechtsverletzungen vor Ort stattfinden, auch darauf hingewirkt werden, dass sich dort auch rechtlich und faktisch überhaupt was ändert. Das können wir aber von Deutschland aus nicht bestimmen, denn hier ist die internationale und regionale Zusammenarbeit gefragt“ (Interview 1 Absatz 7).

Dieser „smarte Mix“ ist gemäß den Aussagen in den Interviews für die Wirksamkeit des Lieferkettengesetzes ein sehr wichtiger Faktor für positive Veränderungen in globalen Wertschöpfungsketten, der jedoch noch weiter in der Forschung sowie in der praktischen Umsetzung diskutiert und vertieft werden muss. In Bezug auf die Automobilindustrie sind einige Fortschritte in dieser Hinsicht wahrzunehmen. Als Beispiel für diesen smarten Mix können sogenannte Multi-Stakeholder-Initiativen (MSI) genannt werden, wie der „Branchendialog Automobilindustrie“, der sich aus diversen Akteuren der Automobilindustrie, sowie der Zivilgesellschaft und politischen Akteuren zusammensetzt. Dieser Branchendialog hat auch in mehreren Interviews Erwähnung gefunden. Im Fokus war vor allem ein Pilotprojekt

der sogenannte „unternehmensübergreifende Beschwerdemechanismus der deutschen Automobilindustrie in Mexiko“. Hauptziel des MSIs ist es, Menschenrechtsrisiken in der mexikanischen Automobilzulieferkette zu identifizieren und den Rechteinhabenden die Möglichkeiten zu bieten, ihre Beschwerden einzureichen und Wiedergutmachungen zu erhalten (vgl. BMAS 2024). Aber die Wirksamkeit solcher Maßnahmen sind auf einer breiten Beteiligung von großen OEMs und Automobillieferanten angewiesen, die zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben ist: „Bisher haben gerade mal eine Hand voll der über 20 Unternehmen des Branchendialogs verbindlich zugesagt, sich am Beschwerdemechanismus zu beteiligen. Um seine volle Wirkung zu entfalten, müssen sich alle relevanten Unternehmen wie beispielsweise Volkswagen dahinter stellen sowie Politik und Industrie eine langfristige Finanzierung über 2024 hinaus sicherstellen“ (Germanwatch 2024).

Dieser genannte Smart-Mix findet in der Literatur jedoch auch Kritik. Es findet sehr wenig bis kaum Erwähnung, dass auch solche Aushandlungsprozesse von ungleichen Machtverhältnissen zwischen den Akteuren geprägt seien. Mächtige Akteure, wie z. B. multinationale Konzerne, seien somit in der Lage Smart-Mixes zu blockieren, zu beeinträchtigen, Lücken zu finden sowie Aushandlungen für ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen zu nutzen (vgl. Schleifer/Fransen 2022). In den Interviews wurde dieser Aspekt ebenso angesprochen: „Wenn man Regularien hat, die von vornherein von Unternehmen als restriktiv wahrgenommen werden, dann schauen diese schon, wo sie abweichen können. Es liegt in der Natur der Wirtschaftlichkeit, dass man den Weg des geringsten Widerstands sucht“ (Interview 5 Absatz 2).

Ein weiterer Aspekt zur Wirksamkeit des Gesetzes betrifft die intrinsische Überzeugung von Akteuren in globalen Wertschöpfungsketten, die in zwei Interviews genannt wurde. Im Interview 2 Absatz 5 heißt es: „Verbesserung ist nur möglich, wenn sie sozusagen intrinsisch motiviert ist, also wenn du selbst über den Mehrwert des Gesetzes überzeugt bist. Wenn du die Sorgfaltspflichten etc. nur einhältst, um das System zu befriedigen, führt das zu keinerlei Verbesserung in den Lieferketten“. Die andere Aussage geht in eine ähnliche Richtung: „Wenn die Berichte und Abfragen nur gemacht werden, um diesen Angaben zu machen, ob man etwas einhält oder nicht, aber dabei sich darüber hinaus nicht kooperativ, sondern konfrontativ verhält als Unternehmen, bleibt das LkSG nur ein Papiertiger, der nichts an den tatsächlichen Arbeitsbedingungen im globalen Süden ändern wird“ (Interview 5 Absatz 3). Diese Argumente verdeutlichen die Notwendigkeit, Gesetze und Regularien nicht nur zu erlassen, sondern auch deren Wichtigkeit und Relevanz in der gesamten Gesellschaft zu vermitteln. Hierbei kann der

bereits genannte „dialogische Konsens“ (Interview 2 Absatz 5) zwischen Unternehmen, Zivilgesellschaft und politischen Akteuren eine wichtige Rolle spielen.

8.3 Schwachstellen/Herausforderungen des LkSG: Mangelnde Risikopriorisierung, Bürokratie, Verhältnismäßigkeit, Haftung und Wiedergutmachung

Eine wichtige Kategorie im Bereich der Schwachstellen des Gesetzes ist die „mangelnde Risikopriorisierung“, die in drei Interviews genannt wurde. In Interview 1 Absatz 3 findet sich eine genauere Beschreibung, was mit dieser Kategorie gemeint ist: „Das risikobasierte Vorgehen im Lieferkettengesetz ist nicht optimal hinterlegt. Dies lenkt den Fokus von wirklichen Missständen ab und ermöglicht unter Umständen keine wirkliche Priorisierung der Schwachstellen der Lieferketten“. Hier sei das Gesetz zu allgemein gefasst und gebe keine klaren Vorgaben, wie Unternehmen Risiken priorisieren sollen. Die Unternehmen seien dazu verpflichtet, eine „angemessene Risikoanalyse“ durchzuführen. Die angemessene Weise des Handelns bestimme sich nach „Art und Umfang der Geschäftstätigkeit des Unternehmens“ sowie dem „Einflussvermögen des Unternehmens auf den unmittelbaren Verursacher eines menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risikos oder der Verletzung“ (§ 3 Absatz 2 LkSG). Diese Aspekte ließen zu viele Interpretationsspielräume für Unternehmen, sodass es dazu führen könne, dass Unternehmen Risiken unterschiedlich bewerten und sich auf leicht identifizierbare Probleme fokussieren, während möglicherweise schwer messbare Risiken übersehen werden (vgl. Interview 3 Absatz 3).

Der Aspekt der mangelnden Risikopriorisierung hängt auch mit der Kategorie der Bürokratie zusammen, die in allen Interviews als Herausforderung bzw. Schwachstelle des Gesetzes gesehen wurde. In allen Interviews wurde die Bürokratie im Rahmen der Implementierung in Unternehmen als besonders hoch eingestuft: „Die Bürokratie ist eine klare Schwachstelle“ (Interview 1 Absatz 3). Die Rechtsunsicherheiten im Bereich der Risikopriorisierung sowie die damit verbundenen bürokratischen Herausforderungen resultieren maßgeblich aus dem Einfluss der Unternehmensverbände, die durch gezielte Lobbyarbeit darauf hingewirkt haben, dass die Sorgfaltspflichten möglichst allgemein gehalten formuliert wurden (vgl. Interview 1 Absatz 3). Hierzu wurde im Interview 3 Absatz 2 folgendes geäußert: „[...] und in der Praxis führt es ein bisschen zu dem, was in den Medien als das Bürokratiemonster, der Papierwahnsinn oder wie man es auch nennen möchte, bezeichnet wird“. Die Analyse der Argumentation der Unternehmensverbände zur Bürokratie des Lieferkettengesetzes verdeutlicht nun eine

paradoxe Entwicklung: Durch erfolgreiche Lobbyarbeit wurde das Gesetz insbesondere im Bereich der Risikoanalyse abgeschwächt. Dies führte jedoch in der Praxis zu einem erhöhten Verwaltungs- und Prüfungsaufwand für Unternehmen, da sie nun eine größte Bandbreite an Risikobereichen prüfen, von denen einige möglicherweise irrelevant sind. Somit erzielten die Unternehmensverbände letztendlich das Gegenteil ihres ursprünglichen Ziels (vgl. Interview 1 Absatz 3/Interview 3 Absatz 2).

Die Subkategorie „Verhältnismäßigkeit des Gesetzes aus Unternehmenssicht“ hängt ebenso mit dem bürokratischen Aufwand der Unternehmen zusammen. Diese Kategorie beschreibt die Beurteilung des Aufwands und inwiefern das Gesetz angemessen ist aus der Perspektive von Unternehmen. Insgesamt wurde die Verhältnismäßigkeit des Gesetzes in vier Interviews bewertet. Im Interview 1 wurde betont, dass die Verhältnismäßigkeit in jedem Fall gegeben sei, da im Gesetz dezidiert stehe, dass die Unternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten agieren sollen. Im Gesetz werde immer wieder der Begriff „angemessen“ erwähnt, wodurch die Unternehmen in ihrer Handlungsweise für die Einhaltung der Sorgfaltspflichten stets flexibel seien. Zudem gebe es sogenannte „Handreichungen“ des BAFA, in denen Empfehlungen und Leitlinien für die Einhaltung der Sorgfaltspflichten zu finden seien (vgl. Interview 1 Absatz 7). In den Interviews 3, 4 und 5 wird das Gesetz aus Unternehmenssicht als unverhältnismäßig gesehen. Es finden sich folgende Aussagen: „Aus Unternehmenssicht würde ich sagen ist es gerade sehr viel Aufwand, da das Gesetz in manchen Punkten nicht gut designt ist. Wenn risikobasiertes Vorgehen ermöglicht würde, wäre das Gesetz verhältnismäßig. In der jetzigen Form ist das Gesetz eine große Herausforderung für die Unternehmen“ (Interview 3 Absatz 5).

Eine weitere Schwachstelle, die in den Interviews 1-3 genannt wurde, ist die mangelnde Haftungsregelung und die damit zusammenhängende fehlende Wiedergutmachung bzw. Entschädigung für Betroffene von Menschenrechtsverletzungen. In den drei Interviews wurde deutlich, dass es für Betroffene keine erleichterten rechtlichen Haftungsregelungen gibt, was eine erhebliche Hemmschwelle darstellt, Beschwerden einzureichen. Viele Betroffene würden möglicherweise sich durch die Beschwerde enormen Risiken aussetzen: „[...] Durch die Beschwerde setzen sich Menschen aus dem globalen Süden möglicherweise enormen Risiken für den Arbeitsplatz, Leib und Leben ihrer selbst und ihrer Mitmenschen aus.“ (Interview 1 Absatz 3). In diesem Zusammenhang wurde in den Interviews hinterfragt, welchen konkreten Mehrwert das Beschwerdeverfahren für die betroffenen Personen bietet: „Sie würden einen Antrag einreichen und dann werde die Behörde nach Ermessen tätig und bestenfalls ändere sich

etwas im Verhalten des Unternehmens, aber es ist überhaupt nicht gesagt und gesichert, dass eine Wiedergutmachung stattfindet“ (vgl. Interview 1 Absatz 3).

Eine weitere Schwachstelle des Gesetzes bezieht sich auf die eingeschränkten Sorgfaltspflichten für mittelbare Zulieferer. In der Argumentationsanalyse wurde bereits diese Kritik von der „Initiative Lieferkettengesetz“ genauer beleuchtet, die sich auch in den Interviews widerspiegelte. In vier von den fünf Interviews wurde es als Schwachstelle gesehen, dass vom Gesetz nur die unmittelbaren bzw. die direkten Lieferanten einbezogen seien. Es findet sich in dem Interview beispielweise folgende Aussage: „Man fokussiert sich nur auf direkte Lieferanten. „2nd-Tier und End-Tier-Lieferanten werden gar nicht betrachtet, ich meine die Lieferkette hört ja nicht bei Tier-1-Lieferanten auf“ (Interview 2 Absatz 2). Während das LkSG Unternehmen verpflichte bei unmittelbaren Lieferanten präventive Maßnahmen durchzuführen, bestehe bei mittelbaren Lieferanten eine Prüfpflicht erst, wenn konkrete Anhaltspunkte für Menschenrechtsverletzungen („*substantiierte Kenntnis*“) vorliegen. Dies könne dazu führen, dass potenzielle Risiken in früheren Lieferstufen oft unentdeckt bleiben (vgl. Interview 1 Absatz 2/Interview 3 Absatz 3). Zudem wurde auch das Problem betont, dass Unternehmen Umgehungsmöglichkeiten suchen könnten, indem sie kritische Produktionsschritte an mittelbare Lieferanten auslagern, um der umfassenden Sorgfaltspflicht zu entgehen. Dadurch könnte das LkSG in der Praxis geschwächt werden, da sich menschenrechtliche Risiken weiter in intransparente Liefernetzwerke verlagert würden (vgl. Interview 3 Absatz 4). In allen Interviews wurde jedoch betont, dass durch das EU-Lieferkettengesetz deutlich umfassendere Verpflichtungen auch für mittelbare Lieferanten folgen werden.

8.4 Komplexität, ungleiche Machtverhältnisse und Upgrading-Prozesse in globalen Lieferketten der Automobilindustrie

Ein Aspekt, der in fast allen Interviews genannt wurde, ist die Komplexität der Lieferketten in der Automobilindustrie. Die Komplexität der Lieferketten wird in allen Interviews übereinstimmend als eine Herausforderung für das deutsche Lieferkettengesetz genannt. Diese Ansichten decken sich mit den bisherigen Ausführungen aus dem Kapitel „Die Globale Automobilindustrie“. Es wurde aufgezeigt, dass die GVCs der Automobilindustrie gekennzeichnet sind durch komplexe, vernetzte und spezialisierte Cluster, die sich über mehrere Kontinente erstrecken (vgl. Sturgeon et al. 2008). So finden sich folgende Aussagen hierzu: „Die Lieferketten der Automobilindustrie sind an sich unglaublich komplex, auch verglichen mit anderen Branchen. Du hast alles vertreten, von der Rohstoffgewinnung bis zur

Vorproduktion und dann hast du Komponenten und die Modulproduktion, die tatsächliche Automobilherstellung, die Nutzung und dann die Entsorgung. Diese Prozesse bis ins Detail zu monitoren stellt eine große Herausforderung für das Gesetz dar“ (Interview 3 Absatz 6). In einer anderen Aussage wird genauer auf das Monitoring eingegangen: „Die größte Schwachstelle, die ich sehe, ist die Schwierigkeit bei der Umsetzung also operativ und bei der Überwachung generell. Du musst dir erstmal ein Risiko-Management-System überlegen, um das Ganze sinnvoll zu monitoren und zu kontrollieren und Maßnahmen dann zu begleiten und wirksam zu machen. Wenn du dir unsere Lieferketten anschaust - die sind komplex, denn wir reden hier von insgesamt über 1000 Lieferanten und davon sind 1/10 First-Tier-Lieferanten, für die ein Risikomanagement eingerichtet werden muss. Da braucht man natürlich auch externe Unterstützung“ (Interview 2 Absatz 2). Die Aussagen haben deutlich aufgezeigt, dass die Vielzahl an Subunternehmen und die verzweigten Produktionsnetzwerke in der Automobilindustrie die Nachverfolgbarkeit von Menschenrechtsverletzung und die Überwachung erschweren.

Eine weitere Herausforderung für das Gesetz stellen die vorherrschenden ungleichen Machtverhältnisse zwischen OEMs, Lieferanten und Arbeitnehmer:innen dar. Nahezu in allen Interviews wurden die ungleichen Machtverhältnisse angesprochen. In dem vorangegangenen Kapitel „Die globale Automobilindustrie“ sowie im theoretischen Rahmen wurde deutlich, dass die OEMs eine erhebliche Marktmacht haben, denn sie üben als Leitunternehmen in den produzentengesteuerten Ketten (*producer-driven commodity chain*) eine weitreichende Kontrolle über die Produktionssysteme aus. Die Wertschöpfungskette ist überwiegend hierarchisch organisiert, wobei die OEMs an der Spitze der „Pyramide“ stehen und die Steuerung sowie Koordination der gesamten Wertschöpfungskette übernehmen. In „producer-driven supply chains“, wie in der Automobilindustrie, liege der Fokus verstärkt auf technologischen Aspekten. Zumeist werde das grundlegende technische Design von Konzernzentralen, die häufig im globalen Norden angesiedelt sind, entwickelt, während die Fertigung und Montage der einzelnen Komponenten in Länder mit niedrigen Lohnkosten verlagert werde (vgl. Fischer et. al. 2021: 34). Die zentrale Position des Konzerns basiere hierbei auf der Kontrolle über intellektuelle Eigentumsrechte sowie auf etablierten Produktmarken, die hohe Gewinne generieren und die Teilnahme an der Wertschöpfungskette attraktiv gestalten (vgl. Kappeler/Gräbner 2020: 13). So haben sie ebenso die Macht, die Lieferantenstruktur zu kontrollieren und Standards sowie Preise festzusetzen. So wurde im Interview 3 Absatz 6 genau dieser Aspekt betont: „Der Druck auf Zulieferer den Preis niedrig

zu halten, ist sehr groß. Der Druck geht von den OEMs aus, die viel von der Marktmacht innehaben, was durch ihre Umsätze und Kapital deutlich wird. Vor allem können wir Machtungleichheiten in der tieferen Lieferkette sehen“. Dieser Aspekt deckt sich mit den Ausführungen im Kapitel „Branchenrisiken der Automobilindustrie“, wo deutlich wurde, dass die großen Automobilhersteller eine beträchtliche Kaufkraft haben und somit in der tieferen Lieferkette Druck ausgeübt werde, um die Preise zu senken, was oft zu Lasten von Arbeitnehmer:innenrechte geht (vgl. Gallagher/Falada 2020: 2). In dem Punkt „Branchenrisiken der Automobilindustrie“ wurden bereits die Menschenrechtsverletzungen, vor allem im globalen Süden aufgezeigt, die von Zwangs- und Kinderarbeit, Entrechtung von vulnerablen Gruppen bis hin zu Verfolgung und Vertreibung reichen. In einem weiteren Interview heißt es: „Große OEMs stellen oft die Anforderungen für kleinere Lieferanten, wo es von ihrer Seite nur wenig Verhandlungsspielraum gibt. Man bekommt von oben herab Regelungen und Standards aufgestülpt und dann erwarten die, dass alles eingehalten wird. Teilweise nutzen OEMs ihre Macht aus und drohen den Lieferanten mit Sanktionen, sodass diese auch befürchten müssen, ersetzt zu werden“ (Interview 2 Absatz 4). Zu diesem Punkt wurde in zwei Interviews geäußert, dass die OEMs „sehr fordernd unterwegs“ seien und es sich als Lieferant sehr schwer ist auf Augenhöhe mit ihnen zu kommen, denn sie agieren mit der Devise „Friss oder Stirb“ (Interview 5 Absatz 5).

Auf der anderen Seite müssen jedoch auch die Abhängigkeitsverhältnisse der OEMs beleuchtet werden, die in den Interviews auch angesprochen worden sind. Die OEMs seien extrem abhängig von Zulieferern, die Rohstoffe und seltene Erden im globalen Süden abbauen. Es handle sich ganz oft Lieferantenverhältnisse, die für die OEMs unverzichtbar und unersetzbar seien. Sie können zwar die Qualität und bestimmte Anforderungen an die Produktion und den Abbau setzen, jedoch können sie vieles in der tieferen Lieferkette nicht kontrollieren (vgl. Interview 3 Absatz 6). Hierzu findet sich im Interview 3 Absatz 6 folgende Aussage: „Es ist paradox, dass die Lieferkette der Automobilindustrie so aufgebaut ist, dass die OEMs zwar unglaublich viel Macht haben, wenn man die Steuerungskompetenzen, das Kapital und den Umsatz betrachtet, trotz dessen sind sie in bestimmten Teilen ihrer Wertschöpfungskette absolut machtlos (Interview 3 Absatz 6). In diesem Zusammenhang werden in den Interviews oft Länder und Regionen des globalen Südens genannt, in denen es für OEMs keinerlei Möglichkeiten gibt, Fortschritte im Bereich Menschenrechte zu erzielen. Als Beispiel wurde in einem Interview China genannt, wo es viele große Zuliefererbetriebe gibt, die von der chinesischen Regierung kontrolliert werden und die OEMs sowie andere Regierungen wenig

bis gar keine Macht haben dort in irgendeiner Weise einzugreifen. In der Argumentationsanalyse wurden diese Aspekte im Punkt „Grenzen des LkSG und mögliche Wert- und Wirtschaftskonflikte“ diskutiert. Eine Herausforderung des LkSG könnte somit in der eingeschränkten Möglichkeit liegen, Menschenrechtsrisiken umfassend bei allen Lieferanten, insbesondere im globalen Süden, zu kontrollieren zu bewerten und zu unterbinden. Dies sei unter anderem auf Defizite in der staatlichen Governance sowie das Fehlen demokratischer Strukturen in bestimmten Ländern des globalen Südens zurückzuführen. Externe Kontrollmechanismen seitens ausländischer Geschäftspartner und Regierungen stoßen somit auf erheblichen Widerstand in diesen Staaten und werden teilweise auch als Angriff gewertet (Vgl. Schweikert 2022: 52, Hembach 2024: 1). Hier bleibt es somit fraglich, ob allein das Gesetz in Zukunft genug Druck in „strukturell schwachen Regionen“ ausüben kann, um Arbeitnehmer:innenrechte zu verbessern.

Eng damit zusammenhängend ist auch das „soziale Upgrading“, das in den Interviews auch angesprochen wurde. Hierbei wurde auf die Frage eingegangen, inwiefern das LkSG ein soziales Upgrading von Arbeitnehmer:innen vor allem im globalen Süden ermöglichen könnte. Wie im theoretischen Rahmen erwähnt wurde, werde soziales Upgrading als ein Prozess der Verbesserung der Rechte und Ansprüche von Arbeitnehmer:innen sowie als eine Aufwertung ihrer Beschäftigungsqualität definiert (vgl. Barrientos et al. 2011, zitiert nach Gereffi/Lee 2014: 26). Beim Konzept des sozialen Upgradings werden zwei Ebenen unterschieden: Erstens messbare Arbeitsnormen, die sich auf materielle Aspekte beziehen wie Lohnniveau, Vertragsbedingungen, Arbeitszeiten und Sozialschutz und zweitens sogenannte Befähigungsrechte wie das Recht verbesserte Arbeitsbedingungen auszuhandeln (vgl. Barrientos et al. 2011, zitiert nach Marslev et al. 2021: 4). Zu diesem Aspekt des sozialen Upgradings gab es durchwachsene Ergebnisse. Im Interview 1 Absatz 7 heißt es: „Ich glaube, dass alle gesetzlichen Standards soziales Upgrading möglich machen, dadurch, dass es eine Festschreibung der Arbeitnehmerrechte gibt oder der Rechte von Gemeinschaften vor Ort. Ich glaube das größte soziale Upgrading, dass man aktuell vielleicht sehen könnte, ist die Möglichkeit, dass Arbeitnehmer:innen im globalen Süden ihre Rechte einfordern und einklagen können“ (Interview 3 Absatz 7). Diese Anforderungen adressieren somit zentrale Aspekte des messbaren sozialen Upgradings. In Interview 5 wurde dieser Aspekt hingegen als kritisch angesehen: „Ich sehe es als eher unwahrscheinlich an, dass die Sachen, die in den Kodizes zu Arbeitnehmerrechte unterschrieben werden, dann im globalen Süden auch wirklich eingehalten werden“ (Interview 4 Absatz 5). In Interview 4 wurde auch ein Beispiel

angeführt, in denen Unternehmen regelmäßig vor Ort Audits im Bereich Arbeitnehmer;innenrechte geführt haben, wodurch es auch zu einer Verbesserung gekommen sei. Jedoch wurde in dem Interview auch kritisch geäußert, dass es sich schwer beurteilen lässt, wie oft solche Audits im Zusammenhang des LkSG vor Ort gemacht werden. Solche Audits seien mit „hohen Kosten verbunden, weshalb diese wahrscheinlich seltener vorkommen werden“ (Interview 4 Absatz 5). Im Interview 5 Absatz 6 wurde darauf eingegangen, dass viele Unternehmen aufgrund der beschränkten Ressourcen nur die Möglichkeit besäßen, Arbeitsbedingungen für das eigene Unternehmen zu verbessern. Man könne viel für die eigenen Mitarbeiter machen, aber man habe wenig bis gar keinen Einfluss darauf, dass faire Arbeitsbedingungen beim nächsten Partner oder Zulieferer eingehalten werden. Soziales Upgrading habe viel damit zu tun mit Lieferanten und Partnern auf Augenhöhe zu verhandeln, jedoch sehe es in der Lieferkette anders aus, da der Druck von den großen OEMs die Preise gering zu halten, immer weitergereicht werde (vgl. Interview 5 Absatz 6).

8.5 Erste Erkenntnisse, bisherige Umsetzung und zukünftige Veränderungen des LkSG durch das EU-Lieferkettengesetz (CSDDD), Kontrollmechanismen des BAFA

Einige Interview- bzw. Forschungsfragen betrafen die ersten Erkenntnisse, bisherige Umsetzung und die zukünftigen Veränderungen des LkSG. Eine weitere zentrale Kategorie waren die Kontrollmechanismen und Befugnisse des BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle). Die ersten Erkenntnisse und die bisherige Umsetzung des Lieferkettengesetzes beziehen sich auf den Zeitraum seit dem Inkrafttreten des deutschen Lieferkettengesetzes im Jahr 2023 bis zu den durchgeführten Interviews im Oktober 2024. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die ersten Erkenntnisse, die bisherige Umsetzung und mögliche zukünftige Entwicklungen des LkSG auch von subjektiven Wahrnehmungen und Einschätzungen beeinflusst sein können.

Zu den ersten Erkenntnissen wurde von den Interviewpartner:innen (1-4) genannt, dass die meisten Unternehmen, trotz der bürokratischer Hürden, herausgefunden haben, dass eine Einhaltung und Implementierung des Gesetzes „durchaus möglich und umsetzbar ist“ (Interview 1 Absatz 8). Es finden sich solche Aussagen wie: „Die größte Erkenntnis ist, dass es was bringt die Sorgfaltspflichten einzuhalten. Viele Unternehmen haben sich am Anfang sehr stark beschwert. Viele Unternehmen sehen jetzt auch einen Mehrwert darin, ihre Lieferketten zu kennen. Sie haben durch das LkSG erst herausgefunden, mit welchen Lieferanten sie konkret

arbeiten“ (Interview 3 Absatz 4). Dieser Aspekt wurde in nahezu allen Interviews als Chance gesehen, einen Erfahrungsvorsprung sowie Wettbewerbsvorteile für Unternehmen zu generieren. In Interview 4 Absatz 3 wurde ebenso genannt, dass die Corona-Krise sowie der Ukraine-Konflikt gezeigt haben, wie wichtig es sei, seine Lieferketten genauer zu kennen. Ein Mehrwissen könne „die Anfälligkeit dieser Lieferketten entgegenwirken“ (Interview 4 Absatz 3). Der Erfahrungsvorsprung durch die Einhaltung der Sorgfaltspflichten wurde mehrfach in dem Zusammenhang genannt. Dadurch seien Unternehmen „gewappneter für zukünftige Trends und Regularien“ (Interview 2 Absatz 3).

Zur bisherigen Umsetzung des Gesetzes in Unternehmen wurde in allen Interviews geäußert, dass die ersten wesentlichen Prozesse für die Implementierung des LkSG bereits in den Unternehmen eingeführt worden sind. Zu den ersten Maßnahmen, die gemäß der Interviews bereits in den Unternehmen zu finden seien, gehören die Ernennung eines*einer Menschenrechtsbeauftragten, Einführung eines Beschwerdemechanismus sowie die Einführung von bestimmten IT-Tools zur Lieferkettenüberwachung. Darüber hinaus wurde im Interview 3 genannt, dass viele Unternehmen in der Risikoanalyse schon „relativ weit fortgeschritten sind und auch die ersten Maßnahmen schon eingeleitet haben“ (Interview 3 Absatz 4). In demselben Interview wurde genannt, dass hierbei die größte Lücke in der Wirkungsmessung der Maßnahmen der Unternehmen liege. Für viele Unternehmen sei es schwierig zu begreifen, wie die konkrete KPI-Entwicklung auf Basis der Maßnahmen aussehen könnte. Hierfür sei es wichtig für die Unternehmen, Vergleichswerte zu haben, die nur durch eine angemessene Stakeholder-Konsultation erreicht werden könne. Wie im Diskussionspunkt „Wirksamkeit des LkSG“ dargelegt, könnten Multi-Stakeholder-Initiativen (MSIs) eine wirksame Rolle dabei spielen, langfristig konstruktive externe Beziehungen aufzubauen. Diese Beziehungen könnten dazu beitragen, gemeinsame Referenzwerte zu entwickeln, an denen sich Unternehmen orientieren können.

Weitere wichtige Kategorien betreffen den Kontrollmechanismus des BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) und seine Befugnisse. In den Interviews wurden diese beiden Aspekte umfassend diskutiert. Das BAFA sei für die Kontrolle und Durchsetzung des LkSG zuständig. Es überprüfe die Einhaltung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten durch Unternehmen, die in den entsprechenden Anwendungsbereich fallen. Darüber hinaus unterstützte das BAFA die betroffenen Unternehmen bei der Implementierung dieser Pflichten, indem es ein umfassendes Informationsangebot bereitstelle (vgl. Bundesamt für Wirtschaft und

Ausfuhrkontrolle 2024: 6). In Interview 3 Absatz 4 wird das Vorgehen des BAFA genauer erläutert. Im Wesentlichen gäbe es drei Handlungsbereiche des BAFA bezüglich seiner Kontrollmechanismen und Befugnisse. Einerseits sei das BAFA dazu befugt, „risikobasierte ad hoc Prüfungen bzw. Kontrollen von Unternehmen vorzunehmen“ (Interview 3 Absatz 4). Dies kann z. B. mithilfe von schriftlichen Anfragen, Einsehen von Unterlagen, Vor-Ort-Kontrollen oder auch durch Vorladungen umgesetzt werden. Der risikobasierte Ansatz des BAFA habe die Funktion, Unternehmen mit besonders hohen Risiken für Menschenrechtsverletzungen und Umweltverstöße zu identifizieren. Eng damit zusammenhängend sei der zweite Bereich, der sich um die Annahme von Hinweisen und Beschwerden kümmere. Hierbei werden mithilfe von Medienberichten, NGOs sowie unterschiedlichen Menschenrechtsinitiativen Hinweise über Menschenrechts- und Umweltverstöße gesammelt und ausgewertet. Darüber hinaus werde das BAFA auch auf Antrag tätig, wofür jedoch konkrete Hinweise vorliegen müssen, dass ein Unternehmen seine Sorgfaltspflichten nicht einhalte. Es können betroffene Personen, Gewerkschaften oder NGOs oder auch andere Interessenvertretungen beim BAFA hierfür Beschwerde einreichen. Der dritte Bereich beziehe sich auf die Prüfung der jährlichen Unternehmensberichte über die Erfüllung der Sorgfaltspflichten. Das BAFA prüfe, ob der jährliche Unternehmensbericht vorliege und ob die gesetzlichen Anforderungen zur Berichtspflicht eingehalten wurden (vgl. Interview 3 Absatz 4). In dem „Rechenschaftsbericht 2023“ des BAFA, der im September 2024 veröffentlicht wurde, informiert die Behörde über die im vergangenen Jahr im Kontext des LkSG erfolgten Kontroll- und Durchsetzungstätigkeiten. Gemäß dem BAFA konnten hierbei positive Entwicklungen bei der Implementierung der Sorgfaltspflichten festgestellt werden (vgl. Müller 2024: 1). In dem Berichtsjahr 2023 wurden insgesamt 53 Berichte beim BAFA eingereicht. In der Prüfpraxis befinde sich das BAFA in der Risikoanalyse von Unternehmen. In dem letzten Jahr wurden Ungereimtheiten im Bereich Beschwerdemechanismus und Governanceaufbau von Unternehmen abgefragt (vgl. Interview 3 Absatz 4). Aktuell laufen noch 44 Beschwerdeverfahren, aber bisher wurde keins abgeschlossen, sodass bisher noch keine Sanktionen verhängt wurden. Dementsprechend gebe es noch keine Mediation, weshalb es auch schwer zu sagen sei, ob infolge der Beschwerde eine wirkliche Verbesserung oder tatsächliches Upgrading stattgefunden habe (vgl. Interview 3 Absatz 7).

In den ersten vier Interviews wurde die bisherige Arbeitsweise sowie die Kontrollmechanismen des BAFA als positiv bewertet. Das BAFA sei eine „ernstzunehmende Behörde, die sehr wohl bereits schon Unternehmen abgefragt und kontrolliert hat. Die meisten Unternehmen seien

kooperativ, sodass man sagen kann, dass die Abschreckung der Sanktionen durchaus wirkt“ (Interview 4 Absatz 7). In einer weiteren Aussage findet sich ebenso ein positives Urteil über die Arbeitsweise der Behörde: „Ich glaube das BAFA hat sich bisher ganz gut bewiesen. Dadurch, dass die Unternehmen in einer gesunden Angst vor dem BAFA und seinen Sanktionen liegen, haben sie dadurch auch einen Anreiz das ganze umsetzen. Es ist sehr wichtig eine solche Kontrollbehörde zu haben, die bei den Unternehmen regelmäßig nachfragt“ (Interview 3 Absatz 10). In demselben Interview wird jedoch betont, dass das BAFA bei der Umsetzung auf einen kooperativen Ansatz setze. Der Behörde ginge es nicht darum, Sanktionen zu verhängen oder Unternehmen bei der Nichterfüllung der Pflichten zu erwischen, sondern sie gehen proaktiv auf Veranstaltungen, um mit den Unternehmen und Verbänden in den Austausch zu gehen und diese Akteure dabei zu unterstützen, den Sorgfaltspflichten nachzukommen. Das BAFA werde als neutrale Behörde bezeichnet, an die man sich auch als Betroffener von Menschenrechtsverletzung wenden kann. Ein Gerichtsverfahren, in dem man als Betroffener aus dem globalen Süden die Menschenrechtsverletzung beweisen muss, sei mit vielen Hürden verbunden. Beim BAFA sei es für Betroffene einfacher Beschwerde einzulegen, wenn sie z. B. Beistand von NGOs und anderen Menschenrechtsinitiativen bekämen (vgl. Interview 3 Absatz 10).

Eine weitere Kategorie betrifft die Veränderungen des LkSG, die durch das nun geltende EU-Lieferkettengesetz (CSDDD) erforderlich werden. Die CSDDD werde in mehreren Aspekten zu einer Weiterentwicklung der Vorgaben des LkSG führen und erfordere eine gesetzliche Anpassung im Zuge ihrer Umsetzung (vgl. BMWK/BMAS 2024: 1). Diese Veränderungen und Anpassungen wurden in den Interviews auch diskutiert. In zwei Interviews wurde deutlich gemacht, dass eine Abschwächung des LkSG gemäß dem EU-Lieferkettengesetz ausgeschlossen ist (vgl. Interview 3 Absatz 9/ Interview 4 Absatz 6). Es findet sich folgende Klausel im Gesetz: *„This Directive shall not constitute grounds for reducing the level of protection of human, employment and social rights, or of protection of the environment or protection of the climate provided by the national law of the Member States or by the collective agreements applicable at the time of the adoption of this Directive”* (CSDDD Directive 1 (2)).

Eine erste wichtige Veränderung gemäß der Interviews (1-4) werde die „Konkretisierung des risikobasierten Ansatzes“ genannt. Das LkSG gebe den Unternehmen grundsätzlich einen großen Spielraum, was die Einstufung der Menschenrechtsrisiken angeht. Dieser Punkt wurde wie bereits erläutert als Schwachstelle des Gesetzes gesehen, da den Unternehmen in dieser

Hinsicht zu wenig Orientierung gegeben wurde. Hierfür seien präzisere Kriterien für die Identifikation und Priorisierung von Risiken seitens des Gesetzgebers vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurde in den Interviews auch angesprochen, dass die Sorgfaltspflicht nicht nur auf direkte Lieferanten bezogen werde, sondern auch auf indirekte. Dadurch, dass die CSDDD eine Sorgfaltspflicht entlang der gesamten Wertschöpfungskette verpflichtend macht, werde es in dieser Hinsicht auch eine Verschärfung geben (Interview 4 Absatz 6/ Interview 3 Absatz 9). Die im Gesetz festgelegte Risikoprüfung der Unternehmen müsse demnach entlang der gesamten Wertschöpfungskette gemacht werden (vgl. Interview 4 Absatz 6/ Interview 3 Absatz 9). Von der CSDDD seien Unternehmen mit mehr als 1000 Mitarbeitenden und einem globalen Netto-Jahresumsatz von 450 Millionen Euro betroffen. Dieses gelte auch für Unternehmen von Drittstaaten, die in der EU den genannten Netto-Jahresumsatz generieren. Durch diese Regelung seien dadurch in Deutschland weniger Unternehmen betroffen: „Der Anwendungsbereich des LkSG wird stark verkleinert werden durch die CSDDD. Das bedeutet, dass der Anwendungsbereich des LkSG um 1/3 reduziert wird. Dies kommt vor allem dadurch zustande, dass es einige Unternehmen gibt, die zwar 1000 Angestellte haben, jedoch weniger als 450 Millionen Umsatz generieren und damit nun rausfallen“ (Interview 3 Absatz 9).

Eine weitere Anpassung werde es im Bereich Klima- und Umweltschutz geben: „Es wird sicherlich eine Ausweitung der Umweltpflicht geben“ (Interview 3 Absatz 10). Die Unternehmen seien dazu angehalten, einen Klimaplan zu erarbeiten, der darlege, auf welche Weise sie beabsichtigen, das festgelegte 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, zur Klimaneutralität beizutragen und spezifische Emissionsziele einzuführen (vgl. Noll 2024: 1).

8.6 Internationaler Rahmen

Eine weitere relevante Kategorie für die Wirksamkeit des LkSG ist der internationale Rahmen. In drei Interviews wurde dieser explizit thematisiert. Zwei der Gesprächspartner hoben dabei besonders hervor, dass ein neuer UN-Vertrag zu Wirtschaft und Menschenrechten eine zentrale Rolle für die künftige Umsetzung und Wirksamkeit spielen könnte: „Ein idealer Rahmen wäre ein UN-Treaty, der ja schon seit Jahren in Diskussion ist“. Und natürlich müsste und soll sich in den Ländern, in denen die Menschenrechtverletzungen vor Ort stattfinden auch darauf hingewirkt werden, dass sich dort auch rechtlich und faktisch überhaupt was verbessert das können wir von Deutschland aus natürlich nicht bestimmen, sondern auch da ist ja auch internationale als auch regionale Zusammenarbeit geboten“ (Interview 1 Absatz 11). Ein

zentraler Punkt sei, dass strukturelle Defizite in Produktionsländern – etwa mangelnde Rechtsstaatlichkeit, unterdrückte Gewerkschaften oder fehlende Pressefreiheit – die Durchsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten erheblich erschweren. Diese Faktoren lägen außerhalb der direkten Kontrolle deutscher Unternehmen und lassen sich durch ein nationales Gesetz nur begrenzt beeinflussen: Internationale Wirkung könne hier nur durch regionale und globale politische Zusammenarbeit sowie gezielte Entwicklungszusammenarbeit erzielt werden (vgl. Interview 3 Absatz 8).

„Als weiterer entscheidender Einflussfaktor wurde die Rolle der Europäischen Union benannt: Die EU könne als Verstärker des LkSG dienen, indem sie verbindliche Regelungen wie die EU-Lieferkettenrichtlinie („Corporate Sustainability Due Diligence Directive“) schaffe und ihre wirtschaftliche Verhandlungsmacht nutze. Die Idee einer EU-weiten Positivliste von Konfliktmaterialien oder koordinierter Maßnahmen in komplexen politischen Systemen könnte ein starkes Signal setzen. Faires Handeln könne zudem zu einem Standortvorteil für europäische Unternehmen führen und einen internationalen Nachahmeffekt auslösen (vgl. Interview 5 Absatz 8).

9. Fazit und Ausblick

Welche *Chancen* bringt das Gesetz mit sich?

➤ Die bedeutendste Chance des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) liegt in der grundlegenden Neuausrichtung der Unternehmensverantwortung für globale Lieferketten. **Es markiert einen Paradigmenwechsel, da Menschenrechts- und Umweltstandards nicht länger freiwilligen Standards unterliegen, sondern als rechtlich bindende Anforderungen für deutsche Unternehmen gelten.**

Freiwillige Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten bleiben oft hinter den Erwartungen zurück, da sie an Durchsetzungskraft, Effektivität und Präzision mangeln. Die Ursachen der genannten Herausforderungen solcher freiwilligen Privat Governance-Maßnahmen sind nicht nur das „Governance-Defizit“, sondern auch **ungleiche Machtverhältnisse in globalen Lieferketten**. Privat Governance-Maßnahmen in globalen Wertschöpfungsketten (GVCs) werden häufig durch die **wirtschaftlichen Interessen der Leitunternehmen aus dem globalen Norden geprägt**. Ziel ist oft die Maximierung des ökonomischen Wachstums durch Vorgaben an Zulieferer im globalen Süden. Dies führt zu einer ungleichen Machtverteilung und einer Vernachlässigung der Interessen kleinerer Produzenten, Arbeiter:innen und lokaler Gemeinschaften.

➤ Eine weitere Chance des LkSG ist **die Herstellung von gleichen Wettbewerbsbedingungen**, denn alle deutschen Unternehmen, die unter dieses Gesetz fallen, müssen die gleichen Standards und Prüfmechanismen einhalten. Dies verhindert, dass einige Unternehmen von leichteren Standards profitieren können, indem sie Sorgfaltspflichten vernachlässigen oder auf Märkte ausweichen, in denen keine vergleichbaren Gesetze existieren. Ohne das LkSG könnten Unternehmen, die weiterhin in Ländern mit defizitären arbeitsrechtlichen und umweltschutzrechtlichen Vorschriften tätig sind, durch geringere Produktionskosten einen Wettbewerbsvorteil erlangen. Das Lieferkettengesetz könnte hier diese Ungleichgewichte reduzieren, indem es Unternehmen verpflichtet, auch in Ländern mit schwachen Vorschriften Verantwortung zu übernehmen.

➤ Eine weitere Chance besteht darin, dass Unternehmen durch die Einhaltung der im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) festgelegten Sorgfaltspflichten **besser auf die zukünftigen Regulierungen im Bereich der unternehmerischen Verantwortung für**

globale Lieferketten vorbereitet sind. Ein Beispiel für eine derartige Regulierung ist das in dieser Forschungsarbeit diskutierte EU-Lieferkettengesetz (CSDDD), das nun beschlossen wurde und spätestens im Juli 2026 in deutsches Recht umgesetzt werden muss. Unternehmen, die bereits den Vorgaben des LkSG unterliegen, haben somit einen soliden Grundbaustein für die Implementierung dieser EU-Richtlinie.

Welche *Schwachstellen/Herausforderungen* bringt das Gesetz mit sich?

➤ **Die fehlende Risikopriorisierung stellt eine zentrale Schwachstelle des LkSG dar. Obwohl Unternehmen zu Risikoanalysen verpflichtet sind, fehlt eine klare gesetzliche Vorgabe zur vorrangigen Behandlung schwerwiegender Menschenrechtsverletzungen, wie z. B. Zwangs- und Kinderarbeit.** Dadurch besteht die Gefahr, dass gravierende Menschenrechtsverletzungen und weniger schwerwiegende Umweltaspekte gleichrangig betrachtet werden. Im Zuge der Anpassung des LkSG an die CSDDD ist daher eine gezielte Fokussierung auf schwerwiegende Risiken sowie eine stärkere Einbeziehung tieferer Lieferketten erforderlich, um die Wirksamkeit der Sorgfaltspflichten zu erhöhen. Das BAFA hat bereits hierzu Handreichungen veröffentlicht, die die Risikopriorisierung von Unternehmen vereinfachen soll.

➤ **Die Bürokratie des Lieferkettengesetzes wird von Unternehmen als besonders belastend empfunden,** da umfangreiche Dokumentations- und Berichtspflichten bestehen. Infolgedessen wurde das LkSG teilweise als unverhältnismäßig bewertet. Trotz erfolgreicher Lobbyarbeit zur Abschwächung der Risikoanalyse hat sich der Verwaltungsaufwand erhöht, da nun eine breitere Palette an Risiken von den Unternehmen geprüft werden muss. Dies widerspricht dem ursprünglichen Ziel der Unternehmensverbände, die Bürokratie zu reduzieren. Eine klarere Risikopriorisierung hätte den Aufwand möglicherweise verringern können.

➤ Eine zentrale Schwachstelle betrifft die **fehlende Haftungsregelung des Lieferkettengesetzes.** Im Gesetz ist keine Wiedergutmachung für Betroffene von Menschenrechtsverletzungen vorgesehen. Gemäß den Aussagen in den Interviews würden sich Betroffene im globalen Süden enormen Risiken (wie z. B. Kündigung des Arbeitsverhältnisses, Verfolgung, Gefahren für Leib und Seele) aussetzen, wenn sie offiziell eine Beschwerde

einreichen. Aus diesen Gründen haben Betroffene eine hohe Hemmschwelle Beschwerden einzureichen, zumal unklar bleibt, ob diese zu Wiedergutmachung führen.

➤ Eine weitere Schwachstelle des LkSG betrifft **die eingeschränkte Sorgfaltspflicht bei mittelbaren Zulieferern**. Das Gesetz adressiert primär direkte Lieferanten. Eine Prüfpflicht für mittelbare Zulieferer besteht erst bei konkreten Anhaltspunkten für Menschenrechtsverletzungen („substantiierte Kenntnis“), wodurch Risiken in frühen Lieferstufen unentdeckt bleiben können. Zudem besteht die Gefahr, dass Unternehmen kritische Produktionsschritte auslagern, um strengeren Vorgaben zu entgehen. Das EU-Lieferkettengesetz stellt hier strengere Vorgaben, sodass Sorgfaltspflichten auf die gesamte Lieferkette ausgeweitet werden.

Wie kann die Wirksamkeit des Gesetzes erhöht werden?

Die Wirksamkeit des Lieferkettengesetzes erfordert nach einhelliger Meinung der Befragten eine gewisse Zeit, bevor erste messbare Auswirkungen ersichtlich werden, wodurch diese derzeit nicht abschließend beurteilt werden kann. **Zur Verbesserung bzw. Erhöhung der Wirksamkeit des Gesetzes scheint eine Kombination aus „harten“ (verbindlichen) und „soften“ (unverbindlichen) Maßnahmen von zentraler Bedeutung.** Während Gesetze und Regulierungen die rechtliche Grundlage schaffen, fördern freiwillige Initiativen, Kooperationen und Branchendialoge Transparenz, Vernetzung und die Verbesserung von Arbeitsbedingungen. **Besonders die enge Zusammenarbeit und Beziehungen mit Lieferanten werden als entscheidend für langfristige Verbesserungen in den Lieferketten hervorgehoben. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass ein „dialogischer Konsens“ zwischen Leitunternehmen und Lieferanten über die Sorgfaltspflichten aufgebaut wird** (vgl. Interview 3). Diese genannten Aspekte stehen im Einklang mit dem von John Ruggie (2011) im Rahmen der VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte entwickelten Konzept der „*Smart Mix of Measures*“, das durch eine ausgewogene Kombination nationaler und internationaler sowie verbindlicher und freiwilliger Maßnahmen die unternehmerische Achtung der Menschenrechte stärken soll. Im Bereich der Automobilindustrie existieren bereits verschiedene solcher Ansätze. Ein herausragendes Beispiel ist der „*Branchendialog Automobilindustrie*“, welcher bereits Automobilhersteller, Zulieferer, Wirtschaftsverbände sowie zivilgesellschaftliche Organisationen und Gewerkschaften zusammengeführt hat, um gemeinsam menschenrechtliche Sorgfaltspflichten voranzubringen und umzusetzen. Bereits

jetzt wurden durch den Dialog Handlungsanleitungen und Grundsatzserklärungen für bestimmte Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten festgelegt, die unter anderem die Themen Risikoanalyse, Berichterstattung und Beschwerdemechanismen beinhalten (vgl. BMAS 2022).

In zwei Interviews wurde zudem betont, dass die Wirksamkeit des LkSG maßgeblich von der intrinsischen Motivation der Akteure in globalen Wertschöpfungsketten abhängt. Eine reine formale Umsetzung der Sorgfaltspflichten ohne Überzeugung vom Mehrwert führe nicht zu nachhaltigen Verbesserungen. Ohne eine kooperative Haltung der Unternehmen besteht die Gefahr, dass das Gesetz wirkungslos bleibt. Daher ist es essenziell, die Relevanz des Gesetzes gesellschaftlich zu verankern. Ein kontinuierlicher Dialog zwischen Unternehmen, Zivilgesellschaft könnte gemäß der Interviews hier dazu beitragen, ein gemeinsames Verständnis und eine tiefere Verankerung der Sorgfaltspflichten zu fördern. Die Wirksamkeit des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes hängt ebenso von internationalen Rahmenbedingungen ab, wobei ein verbindlicher UN-Vertrag und die wirtschaftliche Verhandlungsmacht der EU zentrale Rollen spielen könnten, um globale Standards zu stärken. **Gleichzeitig erfordern strukturelle Herausforderungen in Produktionsländern eine verstärkte internationale Zusammenarbeit,** da nationale Gesetze hier nur eine begrenzte Wirkung haben.

Was gibt es für erste Erkenntnisse nach der Verabschiedung des Gesetzes und wie ist die praktische Umsetzung des Gesetzes bereits vorangeschritten? Welche Wirkung hat der Kontrollmechanismus des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) bisher?

Die Interviews zeigen, dass Unternehmen trotz anfänglicher bürokratischer Herausforderungen die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes als machbar erachten. Zudem wird die verbesserte Transparenz in den Lieferketten zunehmend als Wettbewerbsvorteil und Erfahrungsvorsprung wahrgenommen. Externe Krisen wie die Corona-Pandemie und der Ukraine-Konflikt haben für viele Unternehmen die Bedeutung von Lieferkettentransparenz zur Risikominimierung deutlich gemacht.

Bezüglich der Umsetzung des Gesetzes zeigen die Interviews, dass betroffene Unternehmen bereits zentrale Prozesse zur Implementierung des LkSG eingeführt haben, darunter die Benennung von Menschenrechtsbeauftragten, Einrichtung eines Beschwerdemechanismus

sowie den Einsatz von IT-Tools zur Lieferkettenüberwachung. Zudem sind viele Unternehmen in der Risikoanalyse bereits fortgeschritten und haben erste Maßnahmen umgesetzt und entsprechende Berichte angefertigt.

Die Interviews bewerteten die Arbeitsweise und Kontrollmechanismen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) überwiegend positiv. Die Behörde wird als durchsetzungsstark wahrgenommen, wobei die Möglichkeit der Sanktionen Unternehmen zur Umsetzung motiviert. Gleichzeitig setzt das BAFA auf einen kooperativen Ansatz, in dem es aktiv den Austausch mit Unternehmen und Verbände sucht, anstatt primär auf Strafen und Sanktionen zu fokussieren. Darüber hinaus wird das BAFA als neutrale Anlaufstelle für Betroffene von Menschenrechtsverletzungen gesehen, bei der etwa mit Unterstützung von NGOs und Menschenrechtsorganisationen Beschwerden eingereicht werden könnten.

Welche Auswirkungen wird das beschlossene EU-Lieferkettengesetz auf das deutsche Lieferkettengesetz haben?

Das EU-Lieferkettengesetz (CSDDD) wird eine Weiterentwicklung und Anpassung des deutschen LkSG erforderlich machen. Eine Abschwächung des bestehenden Schutzstandards ist gemäß der CSDDD-Richtlinie, die bereits in Kraft getreten ist, bisher nicht vorgesehen. Eine zentrale Veränderung werde die Konkretisierung des risikobasierten Ansatzes betreffen, da das LkSG, wie in den vorherigen Ausführungen erwähnt, den Unternehmen bisher zu viel Ermessensspielraum bei der Bewertung von Menschenrechtsrisiken lässt. Durch die Umsetzung der CSDDD wird der Anwendungsbereich des LkSG zwar gekürzt, jedoch erfolgt gleichzeitig eine Erweiterung der Sorgfaltspflichten auf die gesamte Wertschöpfungskette. Dies führt dazu, dass in Deutschland künftig weniger Unternehmen unter die Regelung fallen, während auf EU-Ebene insgesamt mehr Unternehmen betroffen sein werden. Aktuell unterliegt das LkSG in Deutschland etwa 3000 Unternehmen, während die CSDDD voraussichtlich nur noch rund 1.500 Unternehmen erfassen wird. Innerhalb der gesamten Europäischen Union wird geschätzt, dass etwa 5.400 Unternehmen zur Einhaltung entsprechender Sorgfaltspflichten verpflichtet werden. Darüber hinaus werde der Klima- und Umweltschutz stärker integriert, indem Unternehmen verpflichtet werden, Klimapläne zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziel zu entwickeln.

Wie äußern sich ungleiche Machtverhältnisse in der Automobilzuliefererkette?

Die Interviews betonen die **enorme Komplexität der Lieferketten in der Automobilindustrie, die eine zentrale Herausforderung für das deutsche Lieferkettengesetz (LkSG) darstellt**. Die weit verzweigten, globalen Produktionsnetzwerke erschweren die Überwachung und Nachverfolgbarkeit von Menschenrechtsverletzungen. Zudem verstärken ungleiche Machtverhältnisse zwischen OEMs und Zulieferern den Druck auf Letztere, wodurch soziale Standards gefährdet werden. Trotz ihrer Marktmacht sind OEMs in bestimmten Bereichen der Lieferkette selbst abhängig, insbesondere von Rohstofflieferanten im globalen Süden. **Die eingeschränkte staatliche Kontrolle in diesen Regionen stellt eine zusätzliche Hürde für die Umsetzung des LkSG dar**. Hinsichtlich des sozialen Upgradings zeigen die Interviews gemischte Ergebnisse: Während einige Interviewpartner:innen betonen, dass gesetzliche Standards Arbeitnehmerrechte stärken könnten, sehen andere aufgrund fehlender Kontrollmechanismen und begrenzter Ressourcen geringe Chancen für eine tatsächliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen entlang der gesamten Lieferkette.

Diese Forschungsarbeit hat aufgezeigt, dass die Chancen und Herausforderungen des deutschen Lieferkettengesetz stets vor dem Hintergrund der bestehenden Mächteungleichgewichte innerhalb der globalen Lieferketten betrachtet, analysiert und verstanden werden müssen. Dieser Hintergrund wurde sowohl im theoretischen Rahmen als auch durch die qualitativen Interviews hinreichend beleuchtet.

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz kann zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten der Automobilindustrie beitragen – allerdings mit Einschränkungen. Es stellt einen Paradigmenwechsel dar, indem menschenrechtliche und ökologische Sorgfaltspflichten für deutsche Unternehmen rechtlich bindend gemacht werden. Damit wird die Schwäche bisheriger freiwilliger Maßnahmen überwunden, die oft an mangelnder Durchsetzungskraft und ungleichen Machtverhältnissen in globalen Lieferketten gescheitert sind. Gerade in der komplexen Automobilzuliefererkette, die durch ungleiche Machtverhältnisse, eine Vielzahl von Akteuren und geringe Transparenz geprägt ist, schafft das LkSG erstmals verbindliche Standards und Prüfpflichten. Es verpflichtet Unternehmen zur Risikoanalyse und zur Einrichtung von Beschwerdemechanismen, welche wichtige Schritte zur Prävention und Aufdeckung von Menschenrechtsverletzungen darstellen. Trotz dieser Fortschritte weist das LkSG Schwachstellen auf: Die Sorgfaltspflicht gilt nur eingeschränkt für

mittelbare Zulieferer und eine gesetzliche Haftung für Verstöße fehlt. Auch die Bürokratie und die fehlende Risikopriorisierung schränken die Wirksamkeit ein. Die intrinsische Motivation der Unternehmen spielt zudem eine entscheidende Rolle, denn ohne echtes Engagement der Unternehmen droht das LkSG eine bloße Formalisierung zu sein, die ohne praktische Wirkung bleibt. Zudem steht das Gesetz politisch unter Druck: Aktuelle Entwicklungen deuten darauf hin, dass die derzeitige Bundesregierung eine Abschwächung oder sogar Abschaffung des LkSG anstrebt. Sollte dies geschehen, könnten bereits erreichte Ziele bei der Einhaltung von Arbeits- und Menschenrechten wieder verloren gehen. Besonders in einer Branche wie der Automobilindustrie, in der globale Lieferketten komplex und risikobehaftet sind, wäre dies ein Rückschritt für den Schutz betroffener Arbeiter:innen und lokaler Gemeinschaften.

Trotz der genannten Herausforderungen und Schwachstellen ist das LkSG ein erster, jedoch auch bedeutender Schritt hin zu besseren Arbeitsbedingungen in der Automobilindustrie, vor allem weil es **Verbindlichkeit** schafft und langfristig durch den EU-Rechtsrahmen gestärkt wird. Dennoch hängt seine tatsächliche Wirksamkeit von einer **konsequenten Umsetzung**, einer **Erweiterung der Kontrollmechanismen** und einer **kooperativen Haltung** der Unternehmen ab. Nur so können strukturelle Ungleichheiten und Missstände entlang der gesamten Lieferkette wirksam bekämpft werden.

Literaturverzeichnis

- Auswärtiges Amt (2020): Abschlussbericht. Monitoring des Umsetzungsstandes der im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte 2016–2020 beschriebenen menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht von Unternehmen. Verfügbar über: <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2405080/23e76da338f1a1c06b1306c8f5f74615/201013-nap-monitoring-abschlussbericht-data.pdf>, zuletzt aufgerufen: 13.03.2024.
- Baran, D., & Schuhmacher, S. (2023): Ein Jahr Lieferkettengesetz – wie wirksam sind die Regeln? VerkehrsRundschau. Verfügbar über: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/recht-geld/ein-jahr-lieferkettengesetz-wie-wirksam-sind-die-regeln-3466784>, zuletzt aufgerufen: 23.11.2024.
- Barrientos, Stephanie / Gereffi, Gary / Rossi, Arianna (2011): Economic and social upgrading in global production networks: A new paradigm for a changing world. In: International Labour Review, Vol. 150, No. 3–4, pp. 319–340.
- Barrientos, Stephanie., & Smith, S. (2007): Do workers benefit from ethical trade? Assessing codes of labour practice in global production systems. Third World Quarterly, 28(4), S. 713
- Bair, Jennifer/Gereffi, Gary (2003): Upgrading, Uneven Development and Jobs in the North American Apparel Industry. In: Global Network, Vol. 3, No. 2, S. 143-169.
- Bair, Jennifer/Palpaceur, Florence (2015): CSR beyond corporation: Contested governance in global value chains. In: Global Networks (Hrsg.) 15, supplement issue, S.1-19.
- Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) (2024): BDI-Umfrage zu Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz: Bürokratischer Aufwand bringt viele Betriebe an den Rand der Verzweiflung. Verfügbar über: <https://bdi.eu/artikel/news/bdi-umfrage-zu-lieferkettensorgfaltspflichtengesetz-buerokratischer-aufwand-bringt-viele-betriebe-an-den-rand-der-verzweiflung>, zuletzt aufgerufen: 03.004.2025.
- Bierbrauer, Felix (2022): Nachhaltigkeitsziele und das Lieferkettengesetz. Sustainability Goals und Supply Chain Due Diligence Laws. In: Wirtschaftsdienst (Hrsg.) 102, S. 344 – 346.
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (2022): Handlungsanleitungen für die fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfalt: Einleitungsband (Branchendialog Automobilindustrie). Verfügbar über: <https://www.csr-in-deutschland.de/SharedDocs/Downloads/DE/NAP/Branchendialoge/handlungsanleitung-einleitungsband.pdf>, zuletzt aufgerufen: 22.04.2025.
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) (2022): Branchendialog Automobilindustrie – Handlungsanleitungen für die fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfalt.
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2025): VN-Leitprinzipien. Verfügbar über : <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/Wirtschaft-Menschenrechte/NAP/Ueber-den-NAP/VN-Leitprinzipien/art-vn-leitprin->

zipien.html?cms_templateQueryString=Vereinte+nationen, zuletzt aufgerufen: 06.5.2025.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2024): CSR in Deutschland. Verfügbar über: <https://www.bmas.de/DE/Europa-und-die-Welt/International/Gesellschaftliche-Verantwortung-von-Unternehmen/Gesellschaftliche-Verantwortung-Unternehmen/gesellschaftliche-verantwortung-unternehmen.html>, zuletzt aufgerufen: 17.3.2025.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Jetzt greift der Koalitionsvertrag für ein Lieferkettengesetz. Verfügbar über: <https://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Pressemitteilungen/2020/bundesminister-heil-mueller-koalitionsvertrag-fuer-lieferketten-gesetz.html>, zuletzt aufgerufen: 24.08.2024.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. (o. J.): Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). In Textsammlung Außenwirtschaft.. Verfügbar über: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Aussenwirtschaft/oecd.html>. Zuletzt aufgerufen am 15.07 2025.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. (o. J.). Branchenfokus Automobilindustrie. Verfügbar über: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>. Zuletzt aufgerufen: 04.03.2025.

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2025): Kernarbeitsnormen der ILO. Verfügbar über: <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/kernarbeitsnormen-der-internationalen-arbeitsorganisation-60428>, zuletzt aufgerufen 15.06.2025).

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) & Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS). (2020): Bundesminister Heil und Müller: „Jetzt greift der Koalitionsvertrag für ein Lieferketten-Gesetz. Ziel ist ein Abschluss noch in dieser Legislaturperiode“ [Pressemitteilung]. BMZ.

Bogner, Alexander/Littig, Beate/Menz, Wolfgang (2005): Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften S. 35-36.

Bomsdorf, Tobias/Blatecki-Burgert, Berthold (2020): Haftung deutscher Unternehmen für „Menschenrechtsverstöße“, ZRP, S. 42 – 45.

Bohlken, Lars/ Rieck, Thomas (2023): Trilog zum Lieferkettengesetz (CSDDD) – Richtlinienvorschlag für die Sorgfaltspflichten von Unternehmen. Verfügbar über: <https://www.mhl.de/de/artikel/eu-lieferkettengesetz-csddd.php>, zuletzt aufgerufen: 2.04.2024.

Bundesregierung (2021): Entwurf eines Gesetzes über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten. Verfügbar über: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/lieferkettengesetz-1872010>, zuletzt aufgerufen: 03.03.2024.

- Branchendialog Automobilindustrie (2020): Die Achtung der Menschenrechte entlang der globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten der deutschen Automobilindustrie – Dialogvereinbarung. Verfügbar unter: <https://www.csr-in-deutschland.de/DE/Wirtschaft-Menschenrechte/Umsetzungshilfen/Branchendialoge/Automobilindustrie/Mitglieder-und-Dialogvereinbarung/mitglieder-und-dialogvereinbarung-art.html>, zuletzt aufgerufen: 06.04.2024.
- Coe, Neil M. / Yeung, Henry Wai-Chung (2015): Global Production Networks: Theorizing Economic Development in an Interconnected World. Oxford: Oxford University Press. S. 14.
- Cruz, Luciano/Boehe, Dirk (2008): CSR in the global marketplace- Towards sustainable global value chains. In: Management Decision (Hrsg.) Vol 46 No.8, S. 1187-1209.
- Dannecker, Petra/Vossemer, Christiane (2014): Qualitative Interviews in der Entwicklungsforschung. In: Petra Dannecker und Birgit Englert (Hg.): Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung. 1. Aufl. Wien: Mandelbaum, S. 153-157.
- Dannecker, Petra/ Englert, Birgit (2014): Einleitung. In Petra Dannecker und Birgit Englert (Hrsg.): Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung, Band 15 (1. Aufl.). Wien: Mandelbaum. S. 13.
- Deutsches Global Compact Netzwerk (DGCN) (2021): UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (3. Aufl.), S. 1-41.
- Deutscher Bundestag (2021): Gesetzentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Gesetzes über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Drucksache 19/28649). Verfügbar über: <https://dserver.bundestag.de/btd/19/286/1928649.pdf>, zuletzt aufgerufen: 11.10.2024.
- Deutscher Nachhaltigkeitskodex. (o. J.): Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD). Verfügbar über: <https://www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de/de/berichtspflichten/corporate-sustainability-due-diligence-directive-csddd/>, zuletzt aufgerufen: 24.11.2024.
- Fischer, Karin/Reiner, Christian/Staritz, Cornelia (2010): Einleitung. Globale Güterketten, weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung. In: Karin Fischer, Christian Reiner und Cornelia Staritz (Hg.): Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung, Bd. 21. Wien: Promedia; Südwind (Journal für Entwicklungspolitik Ergänzungsband, 21): 7–23.
- Flick, Uwe. /von Kardorff, Ernst/Steinke, Ines (2008): Qualitative Forschung: Ein Handbuch (6., durchgesehene und aktualisierte Auflage). Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Froschauer, Ulrike/Lueger, Manfred (2003): Das qualitative Interview: Zur Praxis interpretativer Analyse. Wien: WUV-Universitätsverlag, S. 16-36.
- Gallagher, M.B. and Falada, G. (2020): The shifting gears report: An Assessment of Human Rights Risks & Due Diligence in the Automotive Industry', S. 1-12. Verfügbar über:

https://iasj.org/wp-content/uploads/IASJ_ShiftingGearsReport_F.pdf, zuletzt aufgerufen: 07.03.2024.

- Gereffi, Gary/ Mayer, F. W. (2010): The demand for global governance. In: Business and Politics Cambridge University Press.
- Gereffi, Gary (2019): Global Value and Development: Redefining the Contours of 21st Century Capitalism,
- Gereffi et al. (2005): The Governance of Global Value Chains. In: Review of International Political Economy (Hrsg.) 12 (1), 78-104.
- Gereffi, Gary/Frederick, Stacey (2010): The Global Apparel Value Chain, Trade and the Crisis. Challenges and Opportunities for Developing Countries. In: The World Bank (Hrsg). Policy Research Working Paper, 5281.
- Gereffi, Gary (1994): The Organization of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How U.S. Retailers Shape Overseas Production Networks. In: Gary Gereffi und Miguel Korzeniewicz (Hrsg.): Commodity chains and global capitalism. Westport, Conn.: Greenwood Press (Studies in the political economy of the world-system, 149): 95– 122.
- Gereffi, Gary/Frederick, Stacey (2010): The Global Apparel Value Chain, Trade and the Crisis. Challenges and Opportunities for Developing Countries. In: The World Bank (Hrsg). Policy Research Working Paper, 5281.
- Gereffi, Gary/Lee, Joonkoo (2014): Economic and Social Upgrading in Global Value Chains and Industrial Clusters: Why Governance Matters. In: Journal of Business Ethics, Vol. 133, No. 1, S. 25-38.
- Germanwatch (2021): Lieferkettengesetz: Meilenstein mit Nachbesserungsbedarf – Germanwatch sieht Paradigmenwechsel, der ambitioniert umgesetzt und an entscheidenden Stellen noch verbessert werden muss. Verfügbar über: <https://www.germanwatch.org/de/20330>, zuletzt aufgerufen: 16.05.2024.
- Gohoungodji et al. (2020): What is stopping the automotive industry from going green. A systematic review of barriers green innovation in the automotive industry. In: Journal of cleaner production (Hrsg.) 277 (6).
- Humphrey, John/Schmitz, Hubert (2002): How does Insertion in Global Value Chains Affect Upgrading In Industrial Clusters. In: Regional Studies 36 (9), 1017-1027.
- Initiative Lieferkettengesetz (2024): Am Rana-Plaza-Jahrestag: EU-Lieferkettengesetz nimmt nächste Hürde. Verfügbar über: <https://lieferkettengesetz.de/2024/04/24/am-rana-plaza-jahrestag-eu-lieferkettengesetz-nimmt-naechste-huerde/>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2024).
- Gallagher, M. B., & Falada, G. (2020): An assessment of human rights risks & due diligence in the automotive industry. Investor Advocates for Social Justice. Verfügbar über: https://iasj.org/wp-content/uploads/IASJ_ShiftingGearsReport_F.pdf, zuletzt aufgerufen: 22.06.2025.

- Görg, Holger/Hanley, Aoife/Heidbrink, Ludger/ Hoffmann, Stefan/Requate, Till (2021): Ein Lieferkettengesetz für Deutschland? KCG Policy Paper No. 16, Kiel Centre for Globalization.
- Groneweg, Merle (2021): Performance-Check Automobilindustrie: Verantwortungsvoller Rohstoffbezug, INKOTA-netzwerk e. V. Verfügbar über: <https://www.ressourcenwende.net/wp-content/uploads/2020/12/Performance-Check- Automobilindustrie-Verantwortungsvoller-Rohstoffbezug-PowerShift-Inkota.pdf>, zuletzt aufgerufen: 15.3.2024.
- Grabosch, Robert (2019): Arbeit und soziale Gerechtigkeit Unternehmen und Menschen- rechte. Gesetzliche Verpflichtungen zur Sorgfalt im weltweiten Vergleich. Hg. v. Friedrich Ebert Stiftung. Berlin. Online verfügbar unter: <https://library.fes.de/pdf-files/iez/15675.pdf> zuletzt aufgerufen am 16.11.2024.
- Haupt, S., Lichter, J., & May, F. C. (2021): Studie: Sorgfaltspflichten entlang globaler Lieferketten - Eine ökonomische Analyse. Handelsblatt Research Institute.
- Hembach, H. (2024, November 21). Würde den Wegfall des LkSG niemand bemerken? Compliance-Berater, 12/2024, I.461–I. ? (Editorial). Fachmedien Recht und Wirtschaft.
- Henderson, Jeffrey / Dicken, Peter / Hess, Martin / Coe, Neil / Yeung, Henry Wai-chung (2002): Global production networks and the analysis of economic development. In: Review of International Political Economy, Vol. 9, No. 3, pp. 436–464.
- Herkenhoff et al. (2021): Corporate Social Responsibility along the global value chain. In: CESifo Working Papers (Hrsg.), No. 9498, S. 1-40.
- Homann, Moritz (2022): Lieferkettengesetz: Unternehmen haften bei Missständen bei Zulieferern. Available at: <https://www.eqs.com/de/compliance-wissen/blog/lieferkettengesetz/>, zuletzt aufgerufen: 03.03.2024.
- Kamann, Hans-Georg/Irmscher, Philipp (2021): Das Sorgfaltspflichtengesetz – Ein neues Sanktionsrecht für Menschenrechts- und Umweltverstöße in Lieferketten, NZWiSt, S. 249 – 256.
- Kapeller, J., & Gräbner, C. (2020): Konzernmacht in globalen Güterketten (ICAE Working Paper No. 104). Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft (ICAE), Johannes Kepler Universität Linz.
- Kieninger, Eva-Maria Miniatur: Lieferkettengesetz – dem deutschen Papiertiger fehlen die Zähne, ZfPW 2021, S. 252 – 256.
- Kuckartz, Udo/Rädiker Stefan (2022): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim und Basel: Beltz Juventa.
- Lorenzen, Stefanie (2021): Lieferkettengesetz – wie wird es wirksam? WSI-Mitteilungen, 74(1), S. 66–70. ,Ä
- Marslev et al. (2021): Soziales Upgrading und Beschäftigtenmacht in globalen Wertschöpfungsketten. In: WSI-Mitteilungen (Hrsg.). Vol. 74, Iss. 1, S.3-11. Verfügbar über: <https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0342-300X-2021-1-3/soziales-upgrading-und->

beschaeft-igtenmacht-in-globalen-wertschoepfungsketten-jahrgang-74-2021-heft-1?page=1, zuletzt aufgerufen: 02.03.2024.

Mayer, F., & Pickles, J. (2011): Decent work in global production networks: Framing the policy debate. *International Labour Review*, 150(3-4), 297–317.

Misereor/Brot für die Welt (2013): Vom Erz zum Auto – Rohstoffe für die Reichen – schlechte Lebensbedingungen für die Armen. Verfügbar über: <https://www.misereor.de/fileadmin/publikationen/dossier-vom-erz-zum-auto-2013.pdf>, zuletzt aufgerufen: 02.04.2024.

OECD (2011): OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen (Neufassung 2011). OECD Publishing. Verfügbar über: https://www.oecd.org/de/publications/oecd-leitsatze-fur-multinationale-unternehmen_9789264122352-de.html, zuletzt aufgerufen: 15.07.2025.

OECD (2013): OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. In: OECD Publishing (Hrgs.), Second Edition. Verfügbar über: https://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-due-diligence-guidance-for-responsible-supply-chains-of-minerals-from-conflict-affected-and-high-risk-areas_9789264185050-en, zuletzt aufgerufen am 03.02.2024.

Paasch, Armin (2022): Das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – Hintergründe, Bewertung und Perspektiven. In: *Zeitschrift für Menschenrechte*. Jg. 15. Nr. 2. S. 176–194.

Pástor, R. (2023): Global value chain (GVC) in automotive industry [Modul 2022: Electric and Autonomous Vehicles]. Projekt DRIVEN / CVTI-SR. Verfügbar über: https://www.projectdriven.eu/wp-content/uploads/2023/10/O3_EAVs_GVC-in-automotive-industry_CVTI-SR.pdf, zuletzt aufgerufen: 11.03.2025.

Penthin, Stefan (2022): Was das neue Lieferkettengesetz für die Automobilbranche bedeutet. In: *Handelsblatt Journal: Die Zukunft der Automobilindustrie*. Verfügbar unter: <https://veranstaltungen.handelsblatt.com/journal/die-zukunft-der-automobilindustrie-download/>, zuletzt aufgerufen: 07.04.2024.

Selwyn, Ben (2013): Social Upgrading and Labour in Global Production Networks: A Critique of the GPN 2.0 Approach. In: *Competition & Change*, Vol. 17, No. 1, S. 75–90.

Schleifer, P., & Fransen, L. (2022): Towards a Smart Mix 2.0? Understanding political dynamics of heterogeneity and integration in sustainable supply chain governance. *Research Network Sustainable Global Supply Chains*.

Schneemann, Miriam (2021): Kritik an dem beschlossenen Lieferkettengesetz, Greenpeace. Verfügbar über: <https://www.greenpeace.de/engagieren/nachhaltiger-leben/lieferkettengesetz>, zuletzt aufgerufen: 16.03.2024.

Schweikert, Vanessa (2022): Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz: Chancen und Herausforderungen, Beiträge der Hochschule Pforzheim, Pforzheim. Verfügbar über: <https://opus-hspf.bsz-bw.de/frontdoor/index/index/docId/163>, zuletzt aufgerufen am: 03.04.2023.

- Specht, Frank (2021): Geringe Kosten, großes Ziel, Handelsblatt Nr. 94, S. 11.
- Statista (2024): Umsatz der Automobilindustrie in Deutschland in den Jahren 2005 und 2024. Verfügbar über: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/160479/umfrage/umsatz-der-deutschen-automobilindustrie/>. Zuletzt aufgerufen: 20.03.2025.
- Steinke, Ines (2007): Gütekriterien qualitativer Forschung. In: Uwe Flick, Ernst von Kardoff und Ines Steinke (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. 5. Aufl: Rowohlt und Taschenverlag: 320-331.
- Sturgeon, T. J., Van Biesebroeck, J., & Gereffi, G. (2008): Value chains, networks and clusters: Reframing the global automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 8(3), 297–321.
- Sturgeon, T. J., & Van Biesebroeck, J. (2010): Effects of the crisis on the automotive industry in developing countries: A global value chain perspective (World Bank Policy Research Working Paper No. 5330). World Bank.
- Sturgeon, T. and Florida, R. (2004): ‘Globalization, Deverticalization and Employment in the Motor Vehicle Industry’, in M. Kenney, and B. Kogut (eds), *Creating Global Advantage*, Stanford, CA: Stanford University Press.
- Stöbener de Mora, P. S., & Noll, P. (2021): Grenzenlose Sorgfalt? – Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Teil I). *Neue Zeitschrift für Gesellschaftsrecht*, 24 (28), S.1237.
- Störk, Lena. S. (2023): Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG): Gesetzesanforderungen, Umsetzung und Fortentwicklungsbedarf in der Textilbranche (BestMasters). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Stübig, Stefan (2015): Flexibilität und Legitimität in der ILO: Ursachen der Akzeptanz von Kernarbeitsnormen. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S.18.
- Timmer, A., & Schneeberger, S. (2023): Auf dem Prüfstand: Das Lieferkettengesetz und die Auswirkungen auf die Automobilzulieferer. Berylls. Verfügbar über: <https://www.berylls.com/auf-dem-pruefstand-das-lieferkettengesetz-und-die-auswirkungen-auf-die-automobilzulieferer/>, zuletzt aufgerufen: 23.11.2024.
- UNCTAD (2012): Corporate Social Responsibility in global value chains. Evaluation and monitoring challenges for small and medium sized suppliers in developing countries, S. 1-29.
- Ungericht, Bernhard (2010): Die Regulation transnationaler Wertschöpfungsketten als interessenpolitisch umkämpftes Terrain. In: K. Fischer, C. Reiner & C. Staritz (Hrsg.), *Globale Güterketten: Weltwirtschaft und Entwicklungspolitik im Kontext globaler Arbeitsteilung* S. 58–70.
- United Nations Human Rights Council. (2011): Report of the Special Representative of the Secretary-General on the issue of human rights and transnational corporations and other business enterprises, John Ruggie: Guiding principles on business and human rights:

Implementing the United Nations “Protect, Respect and Remedy” framework
(A/HRC/17/31).

Vereinte Nationen (1948): Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, S. 4.

Weiss et al. (2022): Umweltrisiken- und Auswirkungen in globalen Lieferketten deutscher Unternehmen – Branchenstudie Automobilindustrie. In: Umweltbundesamt (Hrsg.), Zwischenbericht (56). Verfügbar über: https://www.ressourcenwende.net/wp-content/uploads/2022/05/2022-05-20_texte_56-2022_innovative_werkzeuge_lieferkette-branchenstudie_automobil.pdf, zuletzt aufgerufen: 04.04.2024.

Wellbrock et al. (2020): Sustainability in the automotive industry, importance of and impact on automobile interior – insights from an empirical survey. In: International Journal of Corporate Social Responsibility 5 (10). Verfügbar über: <https://doi.org/10.1186/s40991-020-00057-z>, zuletzt aufgerufen: 03.03.2024.

Werner, Marion / Bair, Jennifer (2015): Global value chains and uneven development: Towards a geography of disarticulation. In: Environment and Planning A: Economy and Space, Vol. 48, No. 4, S. 792–809.

Worldbank (2020): Trading for Development in the Age of Global Value Chains. Verfügbar über: [https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020#:~:text=The%20World%20Development%20Report%20\(WDR,a%20boon%20than%20a%20curse](https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020#:~:text=The%20World%20Development%20Report%20(WDR,a%20boon%20than%20a%20curse) zuletzt aufgerufen: 02.04.2024.

Zeisel, Stefan (2021): Lieferkettengesetz: Sorgfaltspflichten in der Supply Chain verstehen und umsetzen. Wiesbaden: Springer Gabler

Anhang

Anhang 1: Interview-Leitfaden für das Experten-Interview

Ablauf des Experteninterviews

1. Gegenseitige Vorstellung
2. Einleitung: Kurze Vorstellung der Forschung
3. Interview-Fragen (unten aufgelistet, Anpassungen und Änderungen sind im Gesprächsverlauf möglich).
4. Offene Fragen (evtl. Feedback, Kritik, Empfehlungen)

Hinweis: Für die Forschung wäre es sehr hilfreich, wenn eine detaillierte Antwort auf die Fragen erfolgt.

3. Interview-Fragen

1. Es gibt bereits einige Initiativen, die sich für faire Lieferketten einsetzen. Wieso war jetzt Ihrer Meinung nach ein Lieferkettengesetz notwendig? Und wieso sind die bisherigen Initiativen wie das NAP (Nationale Aktionsplan gescheitert?)
2. Welche Herausforderungen und Schwachstellen sehen Sie am deutschen Lieferkettengesetz, dass bereits seit 1. Januar 2024 in Kraft getreten ist? (Erst im Allgemeinen und anschließend Bezugnahme auf die Automobilindustrie)
3. Welche Perspektiven und Chancen bietet das deutsche Lieferkettengesetz? (Erst im Allgemeinen und anschließend Bezugnahme auf die Automobilindustrie)
4. Wie kann die Wirksamkeit des Gesetzes erhöht werden?
5. Wie ist die praktische Umsetzung des LkSG bereits vorangeschritten? Was gibt es bereits erste Erkenntnisse nach der Verabschiedung des Gesetzes?
6. Wie würden Sie die globalen Lieferketten der Automobilindustrie beschreiben/charakterisieren? Wie spiegelt sich die ungleiche Verteilung von Wert und Macht in den globalen Warenketten wider?
7. Welche Menschenrechtsverletzungen stehen Ihrer Meinung/Ihres Wissen nach im Zusammenhang mit der (deutschen) Automobilindustrie. Könnten Sie hierzu konkrete Beispiele nennen?
8. Die Lieferketten der Automobilindustrie sind besonders komplex und es herrscht in vielerlei Hinsicht eine Intransparenz. Der Sektor an sich zeichnet sich durch eine ungleiche Verteilung der Wertschöpfung aus. Es gibt bereits Belege dafür, dass Menschen am unteren Ende der Lieferkette Menschenrechtsrisiken ausgesetzt sind.

Welche Chancen sehen Sie, dass das LkSG konkrete Verbesserungen für die Arbeits- und Lebensbedingungen am unteren Ende der Lieferkette bewirken kann – insbesondere im Sinne eines wirtschaftlichen und sozialen Upgradings?

9. Wie beurteilen Sie die Verhältnismäßigkeit des Gesetzes aus Unternehmenssicht?
10. Das EU-Lieferkettengesetz wurde nun beschlossen und jetzt haben die EU-Staaten zwei Jahre Zeit, um die Richtlinie in ihr nationales Recht einzugliedern. Inwiefern müsste das LkSG nun nachgeschärft werden?
11. Für die Umsetzung des Gesetzes ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) verantwortlich. Die Behörde soll Beweise sichern, kontrollieren und Strafen verhängen können (Sanktionen, Bußgelder etc.). Inwiefern führt das Ihrer Meinung nach zur Sicherstellung der Umsetzung?
12. Welche externen Faktoren könnten die Wirksamkeit des Gesetzes erhöhen? Welcher internationale Rahmen müsste dafür vorhanden sein?

Anhang 2: Kategorienleitfaden mit relevanten Ankerbeispiele

Kategorie	Subkategorie	Definition	Ankerbeispiele
Beurteilung/Bewertung des Gesetzes	Notwendigkeit/Sinnhaftigkeit	Bewertung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Gesetzes	„Aber nur die soften Maßnahmen über die letzten Jahre, und darüber haben wir auch diese Evidenz dafür, haben nicht ausgereicht. Bei dem NAP-Monitoring kamen skandalöse Ergebnisse raus“ (Interview 1 Absatz 2).
	Verhältnismäßigkeit	Bewertung der Angemessenheit und Zumutbarkeit des Gesetzes aus Unternehmenssicht	„Aus Unternehmenssicht würde ich sagen ist es gerade sehr viel, weil das Gesetz in manchen Punkten nicht gut designed ist. Wenn ein risikobasiertes Vorgehen ermöglicht würde, wäre das Gesetz verhältnismäßig. So ist das Gesetz auf jeden Fall eine große Herausforderung für die Unternehmen“ (Interview 3 Absatz 5)

	Wirksamkeit/Verbesserung	Bewertung der Wirksamkeit des Gesetzes und Wege der Verbesserung dieser	„Ich glaube, dass das LksG oder generell Sorgfaltspflichten das potenzial haben, eine Verbesserung des Menschen vor Ort herbeizuführen. Da Unternehmen risikobasiert vorgehen werden und das Gesetz noch neu ist, wird es voraussichtlich längere Zeit dauern bis sie sich orientieren und beginnen, Risiken systematisch anzugehen. Die werden jedoch vorrangig im eigenen Geschäftsbereich sein.“ (Interview 2 Absatz 7) „wichtig für die Wirksamkeit ist die enge Beziehung mit deinen Lieferanten, Vorlieferanten usw. Der dialogische Konsens über die Sorgfaltspflichten spielt also eine große Rolle, wodurch in Zukunft zwangsläufig eine Verbesserung stattfinden wird“ (Interview 2 Absatz 5). „Verbesserung ist nur dann möglich, wenn sie sozusagen intrinsisch motiviert ist, also wenn du selbst über den Mehrwert des
--	--------------------------	---	---

			Gesetzes überzeugt bist. Wenn du die Sorgfaltspflichten und die Berichte etc. einhältst und abschickst, nur um das System zu befriedigen, führt das zu keinerlei Verbesserung“ (ebd.)
Umsetzung des LkSG	Umsetzung in den Unternehmen	Einführung des LkSG in Unternehmensprozesse	„Alle Unternehmen, die aktuell unter das LkSG fallen, sollten eigentlich mittlerweile ein Beschwerdemechanismus haben und eine zuständige Person, einen Menschenrechtsbeauftragten haben. In der praktischen Umsetzung sehen wir, dass viele Unternehmen in der Risikoanalyse schon weit fortgeschritten sind und auch die ersten Maßnahmen schon eingeleitet haben oder einleiten“ (Interview 3 Absatz 4)

	Kontrollmechanismen BAFA	Staatliche Kontrolle und Durchsetzung des LkSG durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	„Ja, also allein, dass das BAFA das machen kann und diese ganzen Befugnisse hat, auch zum Herausgang von Informationen, Betretensrechte etc. das ist ja sehr dezidiert im LkSG verankert, das ist schon mal gut und das ist schon mal eine Klarheit und Abschreckung für Unternehmen (Interview 1 Absatz 10)
	Erste Erkenntnisse	Erste Erkenntnisse nach der Einführung des LkSG	Eine Erkenntnis ist auch, dass die meisten Unternehmen sagen, dass es durchaus möglich ist das LkSG umzusetzen. Sie können es ja und es läuft ja. (Interview 1 Absatz 8).
Chancen des Lieferkettengesetzes (Pro-Argumente)	Rechtlicher Rahmen für Sorgfaltspflichten/Paradigmenwechsel	Das LkSG als Auslöser eines Paradigmenwechsels im Bereich unternehmerischer Sorgfaltspflichten	„Das LkSG bewegt zum grundlegenden Umdenken der Unternehmen und der Wirtschaft. Aber auch der Gesellschaft an sich wird bewusst, dass verantwortungsvoll es Wirtschaften immer wichtiger wird und Profite und Gewinnmaximierung nicht auf Ausbeutung anderer beruhen dürfen“

			(Interview 2 Absatz 1)
	Gleiche Wettbewerbsbedingungen	Regulatorische Vereinheitlichung unternehmerischer Verantwortung und Wettbewerbsbedingungen	„Dadurch, dass wir jetzt ein Gesetz haben, also verbindliche Spielregeln gibt es auch keine Wettbewerbsnachteile mehr für diese Unternehmen, die sich sei das weil das gut ist für ihren Umsatz, aber auch wegen moralischen Gründen für Nachhaltigkeit und für soziale Rechte und Themen einsetzen, diese sind mehr benachteiligt gegenüber denjenigen, die in Grauzonen oder eben unter ausbeuterischen Bedingungen produzieren lassen“ (Interview 1 Absatz 4).
	Wettbewerbsvorteile für Unternehmen	Strategische Wettbewerbsvorteile von deutschen Unternehmen durch die Einhaltung des LkSG	„Das LkSG verbessert die Kontrolle und das Mehrwissen über Lieferketten. Seine eigenen Lieferketten genau zu kennen ist sehr wichtig, wie uns die Corona-Krise oder der Ukraine-Konflikt gezeigt haben. Es könnte die Anfälligkeit dieser Lieferketten entgegenwirken

			(Interview 4 Absatz 3).
Schwachstellen des Lieferkettengesetzes (Contra-Argumente)	Mangelnde Priorisierung von Risiken	Unzureichende Vorgaben zur Priorisierung von Risiken	Ich hätte mir gewünscht, dass das Gesetz noch tiefer in die Lieferkette geht und dabei bestimmte Risikobereiche priorisiert“. (Interview 4 Absatz 2)
	Bürokratie	Bürokratischer Mehraufwand für Unternehmen zur Einführung des LkSG	„Wenn ich eine Anfrage von einem Hersteller bekomme, dann ist es mit sehr viel Paperwork verbunden. Es müssen sehr viele Sachen geprüft werden, wie Zertifizierungen, Code of Conduct, Referenzlisten etc.“ (Interview 5 Absatz 2)
	Rechtsunsicherheiten	Rechtsunsicherheiten und Interpretationsspielräume im Zusammenhang mit dem LkSG	„Was auch bisschen tricky ist im Gesetz, du hast so Interpretationsspielräume vom Wording her. Ein Beispiel wäre Risikoanalyse, es sagt kein Mensch was das ist, was das bedeutet. Wie das genau passieren soll. Das mach ich völlig subjektiv und sage z. B. mein Risiko ist gering. Und was nun? Keinerlei Bewertung dahingehend, finde

			ich mega schlecht. Was die Umsetzbarkeit angeht, finde ich das sehr schlecht (Interview 2 Absatz 2).
	Fehlende Entschädigung/Mangelnde Haftungsregelung	Fehlende Entschädigung seitens der Unternehmen bei Verstößen gegen das Gesetz zulasten der Betroffenen	„Die [Betroffenen] setzen sich insbesondere im globalen Süden, enormen Risiken für Arbeitsplatz, Leib und Leben und ihrer selbst und ihrer Mitmenschen aus. Und wenn man dann überlegt, was kriegen sie denn dabei raus. Also sie beschweren sich und setzen sich in einem enormen Risiko einschließlich Verschwindenlassen und Tötung der Kinder, der Familie das Risiko besteht. Was bekommen sie dabei raus? Sie reichen einen Antrag ein und dann wird die Behörde nach Ermessen tätig und bestenfalls ändert sich was in dem Verhalten des Unternehmens, aber es ist überhaupt nicht gesagt und gesichert, dass einer Wiedergutmachung stattfindet und das bei Risiko, dass sie höchstwahrscheinlich gefeuert werden, dass sie vielleicht sogar verprügelt, verschwindet

			gequält werden also das ist sehr unattraktiv“ (Interview 1 Absatz 3)
Charakteristika der globalen Automobilindustrie	Komplexität der Lieferketten	Komplexität der Automobillieferketten	„Die Lieferketten sind höchst komplex. Die Unübersichtlichkeit der Lieferanten erschwert die Durchsetzbarkeit des Gesetzes.“ (Interview 5 Absatz 5)
	Ungleiche Machtverhältnisse	Ungleiche Machtverhältnisse der Akteure in Automobillieferketten	„Die Automobilindustrie ist auch im Vergleich zu anderen Industrien sehr preisorientiert. Der Druck auf Zulieferer den Preis niedrig zu halten ist sehr groß, der Druck geht von den OEMs aus, die viel von der Macht innehaben, die aber wiederum paradoxerweise in ihrer tieferen Lieferkette auch mit sehr großen Machtungleichheiten zu tun haben, vor allem im globalen Süden (Interview 3 Absatz 6) „Ja, auch aus monetärer Hinsicht gibt es ein großes Machtgefälle durch die Leitunternehmen“

			(Interview 1 Absatz 5) Große OEMs stellen einfach oft die Anforderungen für kleinere Lieferanten, wo es von Ihrer Seite nur sehr wenig Handlungsspielräume gibt. Man bekommt von oben herauf etwas aufgestülpt und dann erwarten die, dass es eingehalten wird. Das ist genau das Problem bei den Key-Playern, die kommen halt mit der Keule und sagen halt entweder machst du oder dann bist du nicht mehr unser Lieferant (...). Die Macht ist da schon sehr ungleich“ (Interview 2 Absatz 4) „Viele große OEMs stellen sich hin und sagen „Friss oder Stirb“. Es ist wahnsinnig schwer auf Augenhöhe mit ihnen zu kommen. Sie müssen sehr viel argumentieren, damit sie Gehör finden. Das spiegelt sich dann auch in der ganzen Lieferkette wider, denn dieser Druck wird nach unten weitergegeben. Die OEMs sind sehr fordernd
--	--	--	--

			unterwegs.“ (Interview 5 Absatz 5)
	Menschenrechtsverletzungen	Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang der Automobillieferketten	„Ich möchte keine konkreten Fälle ansprechen, aber im Grunde leider die gesamte Palette an Menschenrechtsverletzungen. Wenn es um Rohstoffabbau geht, da haben wir die Umsiedlung dabei und sämtliche Rechte in der Arbeit. Zudem auch zwangsarbeitsähnliche Verhältnisse, Belästigung, Kinderarbeit, Einschränkung des Versammlungsrechts und die Einschüchterung von Gewerkschaften“ (Interview 1 Absatz 6)
Upgrading-Prozesse	Wirtschaftliches Upgrading	Zusammenhang zwischen dem LkSG und wirtschaftlichem Upgrading von Zulieferern	„Es herrscht auch ein großer Konkurrenzdruck zwischen den Firmen, sodass viele Fürchten müssen aufgekauft zu werden von den größeren Firmen. Eine wirtschaftliches Upgrading ist in der

			Automobilindustrie sehr schwer zu erreichen“ (Interview 5 Absatz 6) „Dann haben sie, wenn sie sich das Endprodukt angucken, ob es jetzt ein SUV ist oder Truck, das sind wahnsinnig teure Autos, wenn ich gucke was da an einzelnen Teilen drin ist, versucht natürlich derjenige, der weiter oben in der Lieferkette sitzt, seine Marge damit zu machen und ich bin mir nicht sicher, ob von dem was da an Wert geschöpft wird bei den Lieferketten am untere Ende, wo eigentlich was ankommen sollte, tatsächlich auch was ankommt“ (Interview 5 Absatz 5)
	Soziales Upgrading	Zusammenhang zwischen dem LkSG und der Förderung menschenwürdiger Arbeit durch Verbesserungen bei Arbeitsbedingungen, Arbeitnehmerrechten und sozialer Absicherung in globalen Lieferketten	„Ich glaube, dass alle gesetzlichen Standards soziales Upgrading möglich machen, dadurch, dass es eine Festschreibung der Arbeitnehmerrechte z. B gibt oder der Rechte von Gemeinschaften vor Ort. Vor dem LkSG hatte ich keine Möglichkeiten eine Beschwerde einzureichen und meine Rechte

			einzuklagen auf einen internationalen Level. D. h. ich glaube das größte soziale Upgrading, dass man aktuelle vielleicht sehen könnte, ist einfach eine Möglichkeit, seine Rechte, die man jetzt hat, einzufordern und einzuklagen auf einer gewissen Ebene“ (Interview 3 Absatz 7) „Als Unternehmen habe ich oft aufgrund der beschränkten Ressourcen nur die Möglichkeit die Bedingungen für mein Unternehmen zu verbessern. Soziales Upgrading hat hier viel damit zu tun mit Lieferanten und Partnern auf einer Augenhöhe zu verhandeln“ (Interview 5 Absatz 6)
Veränderung des LkSG durch das EU-Lieferkettengesetz (CSDDD)	Einfluss der EU-Richtlinie über unternehmerische Sorgfaltspflichten (CSDDD) auf das LkSG	Auswirkungen der EU-Richtlinie CSDDD auf das LkSG, insbesondere hinsichtlich erweiterter Pflichten, zivilrechtlicher Haftung und notwendiger Anpassungen im deutschen Recht	„Aber mit der CSDDD ist viel klarer dieses priorisierte Vorgehen vorgesehen und das LKSG wird ja daran auch angepasst“ (Interview 1 Absatz 8)
Internationaler Rahmen für die Verbesserung der Wirksamkeit des LkSG	Internationale Abkommen und Standards	Internationale Abkommen und Standards, die die Wirksamkeit des	„„Ein idealer Rahmen wäre ein UN-Treaty, der ja schon seit Jahren in

		LkSG erhöhen könnten	Diskussion ist“ (Interview 1 Absatz 9).
--	--	-------------------------	---

Kodierregeln/Hilfestellungen

- Kodiert werden Sinneinheiten, die mindestens aus einem vollständigen Satz bestehen.
- Wenn eine Sinneinheit mehrere Sätze oder sogar ganze Absätze umfasst, wird der gesamte inhaltlich zusammenhängende Abschnitt kodiert.
- Fragen des Interviewers werden mitkodiert, sofern sie für das inhaltliche Verständnis der Aussage erforderlich sind (vgl. Kuckartz 2018:)