

Stellungnahme

41. Sitzung des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Öffentliche Anhörung zum Thema: „Rohstoffe unter besonderer Berücksichtigung von E-Mobilität“

Grundsätzliche Vorbemerkung

PowerShift ist Mitglied des Arbeitskreis (AK) Rohstoffe, einem Netzwerk aus Entwicklungs-, Menschenrechts- und Umweltorganisationen. Der AK Rohstoffe arbeitet seit mehr als zehn Jahren zur deutschen Rohstoffpolitik und hat drei zentrale politische Forderungen:ⁱ

- 1.) Der Primärrohstoffverbrauch in Deutschland muss in absoluten Mengen auf ein nachhaltiges und global gerechtes Niveau reduziert werden. Über das Produktdesign müssen Wiederverwendung, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit von Produkten sowie deren längere Nutzung gestärkt werden. Für Batterien (der Elektromobilität) sind verpflichtende und ambitionierte Ecodesign-Richtlinien und andere Auflagen zur Energieeffizienz, Langlebigkeit, Reparatur- und Recyclingfähigkeit sowie zu Sammelquoten einzuführen.
- 2.) Für die Rohstoffe, die wir in Zukunft benötigen, braucht es eine verbindliche gesetzliche Regelung zur Einhaltung von menschenrechtlicher und ökologischer Sorgfalt entlang globaler Lieferketten. Das umfasst auch juristische Instrumente der Haftbarkeit von Unternehmen und Beschwerdemechanismen für Betroffene, die wirksam gestaltet werden müssen.
- 3.) Die deutsche Politik ist aufgefordert, den Schutz der Zivilgesellschaft und der Menschenrechte klar vor wirtschaftliche Interessen zu stellen. Sie muss in allen internationalen Verträgen, die sich auf Rohstoffprojekte und Rohstoffhandel beziehen, den Schutz der Zivilgesellschaft verbindlich einfordern und die Umsetzung sicherstellen.

Als PowerShift fordern wir darüber hinaus:

- 4.) Die deutsche Politik muss eine Mobilitätswende vorantreiben, die über eine bloße Antriebswende hinausgeht. Mit dem hohen Rohstoffbedarf der Automobilindustrie gehen zahlreiche Probleme einher: gravierende Menschenrechtsverletzungen, Umweltzerstörung, großer Beitrag zur Klimakrise und zunehmende Konflikte um den öffentlichen Raum in den Städten. Daraus ergibt sich eine notwendige Reduktion der individuellen Automobilität, bei gleichsamem Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie Radinfrastruktur und Fußwegen.ⁱⁱ

Kontakt:

PowerShift e.V. / AK Rohstoffe

Michael Reckordt, michael.reckordt@power-shift.de

<http://power-shift.de> / <http://ak-rohstoffe.de>

Bestandsaufnahme:

Automobilindustrie schon heute Groß-Verbraucher von Rohstoffen

Die Automobilindustrie ist einer der Hauptverbraucher von Metallen. Allein im Jahr 2016 wurden weltweit rund 10 Millionen Tonnen Stahl verarbeitet.ⁱⁱⁱ Jede zehnte von Deutschland importierte Tonne Edelstahl wird zu einem Auto weiterverarbeitet.^{iv} Auch bei Blei (75 Prozent), Zink (37 Prozent), Kupfer (9 Prozent) sowie Aluminium (48 Prozent geht in den Verkehrssektor) und Platin (ein Großteil wird für Katalysatoren benötigt) gehört die Automobilindustrie schon heute zu den großen Verbrauchern von metallischen Rohstoffen.^v Dieser Trend könnte sich durch die Veränderung der Antriebstechnologie und das Ende von fossilen Antrieben noch deutlich verstärken. Die deutsche Denkfabrik Agora Verkehrswende hat zusammen mit dem Öko-Institut eine Studie veröffentlicht, die besagt, dass im Jahr 2030 für die Elektromobilität zusätzlich 260.000 Tonnen Kobalt, 160.000 Tonnen Lithium, 830.000 Tonnen Nickel und 1,4 Millionen Tonnen Graphit benötigt werden.^{vi} Kobalt und Nickel befinden sich allerdings auch schon in vielen heutigen Karosserien.

Der Abbau dieser metallischen Rohstoffe wird immer wieder mit negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen in Verbindung gebracht. So gilt der Bergbau als einer der Sektoren mit den meisten Berichten über Menschenrechtsverletzungen. Vertreter*innen des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) schätzen, dass 40 Prozent aller globalen Konflikte in den letzten 60 Jahren mit dem Abbau von Rohstoffen in Verbindung stehen. Allein 98 Konflikte im Jahr 2016, so berichtet das Heidelberg Institut für Internationale Konfliktforschung, hatten einen Bezug zu Wasser, Metallen und Mineralien oder zu anbaufähigem Land. 67 Prozent dieser Konflikte beinhalten gewalttätige Auseinandersetzungen, darunter neun Kriege. Konflikte mit Rohstoffbezug, so das Institut weiter, tendieren dazu, gewaltsamer zu werden. Doch nicht nur auf zwischenstaatlicher Ebene treten Konflikte auf. Zivilgesellschaftliches Engagement wird immer stärker eingeschränkt. Aktive Bergbaueegner*innen werden immer öfter eingeschüchtert, bedroht oder ermordet.^{vii} Im Jahr 2018 wurden nach Angaben der britischen Nichtregierungsorganisation (NGO) Global Witness 164 Umweltaktivist*innen aufgrund ihrer Arbeit umgebracht. Der Sektor mit den meisten verzeichneten Morden ist der Rohstoffsektor (43 Morde).^{viii} Dabei, das zeigt eine Studie der Max-Planck-Stiftung im Auftrag der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), können die menschenrechtlichen Risiken in allen Stadien des Bergbaus auftreten, von der Lizenzvergabe und der Exploration, über den Bau der Mine und dessen Betrieb bis über den Zeitpunkt der Schließung der Mine hinaus.^{ix}

Regelmäßig werden Fälle von Menschenrechtsverletzungen im Bergbau bekannt, die in der Lieferkette von deutschen Unternehmen geschehen. So war zum Beispiel BASF einer der beiden Hauptabnehmer des Platins von Lonmin, deren Arbeiter im August 2012 in den Streik traten. Dieser Streik wurde blutig niedergeschlagen und 34 Bergarbeiter verloren ihr Leben, weil sie sich für höhere Löhne und die vertraglich zugesicherten Unterkünfte einsetzten. BASF nutzt das Platin um unter anderem Katalysatoren für die Autoindustrie herzustellen.^x Im Januar 2019 brach in Brumadinho (Brasilien) ein Rückhaltebecken einer Eisenmine von Vale. Mehr als 270 Menschen starben. Der TÜV-Süd hatte dem Rückhaltedamm eine Unbedenklichkeit beschieden. Es gilt als wahrscheinlich, dass das Eisenerz auch von deutschen Autoherstellern – zum Beispiel für die Karosserie oder Motorenblöcke – genutzt wird.^{xi} Erst im Sommer 2019 wurde öffentlich bekannt, dass in Guinea seit Jahren massive Menschenrechtsverletzungen bei der Bauxit-Gewinnung auftreten. Das Bauxit wird in Stade zu

Aluminium weiterverarbeitet und dann ebenfalls in der Automobilindustrie weiterverarbeitet. Die Bundesregierung hatte dem Betreiber der Mine gar mit einer Ungebundenen Finanzkredit (UFK)-Garantie die Erweiterung der Mine ermöglicht.^{xii}

Während in dieser Anhörung metallische Rohstoffe im Fokus stehen, darf nicht unerwähnt bleiben, dass auch die sozialen und ökologischen Folgen der Erdöl-Gewinnung verheerend sind. Schon heute gelten viele Ölförderregionen als ökologisch zerstört, vom Niger-Delta bis in den Norden Kanadas. Über einen besonders drastischen Fall berichtete der Spiegel im Jahr 2017: Der Islamische Staat könnte durch Schmuggel und Handel Tankstellen in Italien mit Erdöl beliefert haben.^{xiii}

Auch ohne Elektromobilität hat die deutsche Automobilindustrie also schon heute in ihren Lieferketten massive Probleme mit Menschenrechtsverletzungen. Die reine Antriebswende wird die menschenrechtlichen Probleme im Rohstoffsektor nicht lösen, sondern in einigen Fällen nur verlagern. Da aber Deutschland und die deutsche Industrie global zu den größten Verbrauchern von Metallen zählen, haben sie eine besondere menschenrechtliche Verantwortung, wie sie unter anderem die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte festlegen.

Beantwortung der Fragen des Themenblocks 2 (Handlungsstrategien)

Mobilitätswende für alle und zum Nutzen aller weltweit umsetzen – ökologisch und sozial nachhaltige Bekämpfung des Klimawandels und Umsetzung der nachhaltigen Entwicklungsziele (SDGs):

Für eine nachhaltige Versorgung mit Rohstoffen für die Elektromobilität sind folgende Punkte von Bedeutung:

1.) Gesetzlich verbindliche Sorgfaltspflichten für Unternehmen

Ein wichtiger Schritt in Richtung menschenrechtlicher Verantwortung ist ein Lieferkettengesetz, wie es ein breites Bündnis von Gewerkschaften, Kirchen, Umweltverbänden und Menschenrechtsorganisationen befürwortet. Die Unternehmen würden in einem solchen Gesetz zu ihrer menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfalt verbindlich verpflichtet und bei etwaigen Verstößen müsste eine Haftung greifen. Die Erfahrungen im Bereich Konfliktmineralien (Dodd Frank Act und Europäische Konfliktmineralien Verordnung) zeigen, dass gesetzlich verbindliche Regelungen erfolgreich sind. Zum einen tragen die Gesetze zu einer wachsenden Transparenz und eine Beschäftigung mit den menschenrechtlichen Risiken bei. Elektronik- und Automobilhersteller gelingt es ihre Lieferketten immer tiefer zu durchdringen und auf Missstände zu reagieren. Zum anderen haben diese Gesetze eine große Außenwirkung entfaltet. Elektronikhersteller verweisen zum Beispiel auf die große Anzahl zertifizierter Schmelzen, die ihren Standort in Ost- oder Südostasien haben. In China hat die Industrie auf den zunehmenden gesetzlichen Druck reagiert und die OECD Due Diligence Guidance durch die „China Chamber of Commerce of Metals, Minerals and Chemicals Importers & Exporters“ (CCC MC) übersetzen lassen. Sorgfaltspflichten spielen in der internationalen Ar-

beitsteilung eine immer wichtigere Rolle. Dies trägt zu einer positiven Veränderung in der Industrie bei. Als Grundlage für die Gesetze sind die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie die OECD Due Diligence Guidance anerkannt. Über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus haben sich auch viele Industrie-Initiativen, Zertifizierungen und Standards entwickelt. Diese können bei der Umsetzung der UN-Leitprinzipien hilfreich sein, ersetzen aber keine gesetzlichen Regeln. Das betonen nicht nur Gewerkschaften, Kirchen und zivilgesellschaftliche Organisationen, sondern wiederholt auch Vertreter*innen von Industrieunternehmen, wie Daimler Benz oder BMW im Frühjahr in der Wirtschaftswoche^{xiv}. Industrie-Initiativen und Siegel als freiwillige Instrumente besitzen darüber hinaus häufig gravierende Mängel bei Transparenz, Umfang der Sorgfaltspflichten oder den Haftungs- und Entschädigungsfragen.^{xv}

Neben einem deutschen Lieferkettengesetz bieten begleitend europäische Initiativen eine Möglichkeit die menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflichten zu verankern. Eine Möglichkeit ist die Ankündigung der EU zu einer Sustainable Battery Initiative. Für eine europäische Regelung bietet zudem die deutsche EU-Ratspräsidentschaft eine große Chance. In der Ratspräsidentschaft könnten Ankündigungen von Minister Müller und Minister Heil umgesetzt werden, menschenrechtliche und ökologische Sorgfaltspflichten auf europäischer Ebene umzusetzen. Andere europäische Länder, wie Frankreich (Sorgfaltspflichtgesetz für Mutter- und Auftraggeberunternehmen; „Loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre“), Großbritannien (Modern Slavery Act) oder die Niederlande (Child Labour Due Diligence Law) sind hier schon einen Schritt weiter. Wichtig ist allerdings, sich nicht nur auf gewaltsame Konflikte oder Kinderarbeit zu konzentrieren. Gerade im Kontext der Autoindustrie sehen wir, dass es in der Lieferkette immer wieder Konflikte und Umweltzerstörung beim Großtagebau gibt, der von einem Fokus auf Konfliktminerale oder Kinderarbeit nur unzureichend abgedeckt wird.

Theoretisch bedeutsam wäre es, mit dem UN-Binding Treaty eine globale Regelung zu verpflichtenden Sorgfaltspflichten zu schaffen. Auf der praktischen Ebene dürften umfangreiche Sorgfaltspflichten auf UN-Ebene allerdings nur schwer durchzusetzen sein, weshalb ein Fokus auf nationale und europäische Gesetze gelegt werden sollte.

2.) Reduktion des Rohstoffverbrauchs (der Automobilindustrie)

In Deutschland sind 47 Millionen Autos zugelassen. Das ist nicht nachhaltig. In ihnen stecken schätzungsweise 75 Millionen Tonnen Rohstoffe. Aus menschenrechtlichen und ökologischen Gründen muss eine Mobilitätswende daher zum Ziel haben, die Anzahl der Autos in Deutschland deutlich zu reduzieren. Das beinhaltet zudem den Trend der steigenden Anmeldungen von SUVs umzukehren. Autos müssen kleiner, leichter und in ihrer Nutzung geteilt werden.

Aufgrund der Dringlichkeit der Klimakrise sollte für die verbliebenden Fahrzeuge auf elektronische Antriebe umgestellt werden, da diese in ihrem Lebenszyklus umweltfreundlicher sind. Bei der Batteriezellproduktion sollte der Gesetzesgeber darauf hinwirken, dass diese unter ökologisch nachhaltigen Bedingungen geschieht, zum Beispiel durch die Verwendung von erneuerbaren Energien in der Produktion. Dennoch sollte die Elektromobilität nicht abgetrennt von einer Mobilitätswende diskutiert werden. Sie muss als Ergänzung zu einer anderen Verkehrs- und Stadtpolitik gesehen werden.

Generell kommen die Herausforderungen der Reduktion des Primärrohstoffverbrauchs nicht nur auf den Verkehrsbereich zu. Eine absolute Reduktion des Rohstoffverbrauchs würde sich an vielen Stellen sehr positiv auf rohstoffreiche Regionen auswirken. Denn die bisherigen Einkünfte und Lasten aus dem Bergbau sind in den rohstoffreichen Ländern sehr ungleich verteilt. Gerade in Lateinamerika wurden von Wissenschaft und Zivilgesellschaft in den letzten Jahrzehnten immer wieder Konzepte breit diskutiert, die ein anderes Verhältnis zum Bergbau beinhalten. Zwei Beispiele dafür sind Buen Vivir (das Gute Leben) oder der Post-Extraktivismus. Beide beinhalten eine Reduzierung von Bergbau-Aktivitäten. Abnehmende Erzkonzentrationen, zunehmende soziale Konflikte, Klimakrise (zunehmende Wetterereignisse, ansteigender Meeresspiegel) und andere Faktoren erschweren schon heute den Abbau von Metallen. Hier müsste eine deutsche Rohstoffpolitik viel stärker auf die Nutzung der sogenannten Urban Mining Lagerstätten abzielen. Urban Mining meint die (Elektro-) Schrottberge, die anfallen und deren Rohstoffe ungenutzt bleiben. Die deutsche Politik sollte die Schließung von Kreisläufen vorantreiben. Auch die Entwicklungspolitik kann hier einen wichtigen Beitrag leisten und die Recycling-Bedingungen im globalen Süden verbessern.

Generell sollten zudem gesetzliche Anreize geschaffen werden, Produkte länger zu nutzen, sie modular und reparierbar zu gestalten und eine Kreislaufführung von Rohstoffen schon im Produktdesign mit zu bedenken.

3.) Einbindung der Zivilgesellschaft / rohstoffreicher Länder

Die Lasten des Rohstoffreichtums sind häufig sehr ungleich verteilt. Denn die sozialen und ökologischen Auswirkungen finden sich vor Ort beim Abbau, die Gewinne und Einnahmen fließen in der Regel – wenn sie denn überhaupt im Land bleiben – in die Hauptstädte. In den letzten Jahren hat eine Vielzahl von Gemeinschaften weltweit ihren Protest gegen einzelne Bergbauprojekte zum Ausdruck gebracht. So haben Menschen zum Beispiel in Kolumbien selbst organisierte Volksbefragungen in rohstoffreichen Regionen durchgeführt, die eine hohe Ablehnung des Bergbaus als Ergebnis hatten.^{xvi} In El Salvador hat der Protest gegen die Umweltzerstörung durch eine Goldmine zu einem generellen Verbot von Bergbau im Land geführt.^{xvii} In den Philippinen haben die lang anhaltenden Proteste an vielen Orten dazu geführt, dass die Bergbaulizenzen von mehr als einem Dutzend Konzernen ruhen.^{xviii} Die deutsche Entwicklungspolitik sollte hier beratend und unterstützend tätig sein, auch bei der Ausarbeitung von Alternativen zum Bergbau.

Darüber hinaus ist es die Zivilgesellschaft in vielen Ländern, die alternative Gesetze formulieren oder die stärkere Beteiligung der artisanalen Bergleute einfordern. Beispielhaft für ein alternatives Bergbaugesetz gilt die Alternative Mineral Management Bill^{xix} aus den Philippinen, dass in einem jahrelangen Prozess unter Beteiligung vieler betroffener Stakeholder aus dem ganzen Land verfasst worden ist. Es beinhaltet die Ausweitung von Zonen, in denen kein Bergbau betrieben werden darf (No-Go-Zones) sowie eine erweiterte Zustimmungspflicht von allen vom Bergbau betroffenen Akteur*innen. Die deutsche Politik sollte sich dafür einsetzen, dass vom Bergbau Betroffene das Recht haben, Nein zu sagen und dass Menschen in rohstoffreichen Regionen selbst bestimmen können, welche Entwicklungspfade sie gehen wollen.

Die Bundesregierung sollte die ILO-Kernarbeitsnorm 169 ratifizieren. Diese regelt Beteiligungsrechte von Indigenen Gemeinschaften, die häufig besonders stark vom Bergbau betroffen sind. Immer wieder werden sie von ihren angestammten Orten vertrieben, häufig sind rituell bedeutsame oder religiös wichtige Stätten von der Zerstörung bedroht.

Ein grundsätzliches Problem vieler rohstoffreicher Staaten ist, dass sie gar nicht oder nur geringfügig von dem Rohstoffabbau profitieren. Während die ökologischen und sozialen Kosten nahezu vollständig von den Gemeinschaften in den Abbauregionen getragen werden müssen, werden für die lokale Bevölkerung – gerade im industriellen Großbergbau – kaum Arbeitsplätze geschaffen und nur geringe lokale Steuern und Abgaben erhoben. Meist ist auch unklar wie die entstandene Infrastruktur nach dem Ende des Abbaus aufrecht gehalten werden kann und wer hier Kosten trägt. Daher gibt es in verschiedenen Staaten unterschiedliche Ansätze für eine lokale bzw. nationale Verlängerung der Wertschöpfungskette. Einige Staaten Südostasiens, darunter Vietnam, haben die Exporte von unverarbeiteten Rohstoffen verteuert. Vietnam hat 2016 ein Gesetz erlassen, dass zum Beispiel unverarbeitetes Kupfer oder Nickel beim Export tendenziell höher besteuert, als verarbeitetes.^{xx} Damit erhofft sich das Land Anreize zu schaffen, die Rohstoffe im Land weiterzuverarbeiten. Noch konsequenter ist Indonesien vorgegangen. Das Land hat verschiedene Exportverbote erlassen. Seit Ende Oktober gilt zudem ein Exportverbot von unverarbeitetem Nickel. Auch hier ist das Ziel einer Anregung der Weiterverarbeitung im Land. Laut der Nachrichtenagentur Reuters reagieren einige Bergbaukonzerne positiv auf das Exportverbot.^{xxi}

Eine Herausforderung ist allerdings, dass die europäische Handelspolitik durch ihre Handelsabkommen, versucht, diese demokratischen Gestaltungsmöglichkeiten von rohstoffreichen Staaten immer stärker einzuschränken. Viele europäische Handelsabkommen enthalten Klauseln gegen die zukünftige Erhebung von Exportsteuern und gegen Exportverbote.^{xxii} Bei der Einschränkung des politischen Handlungsspielraums haben die Bundesregierung und die EU eine Mitverantwortung.

Andere Wege geht hingegen Bolivien. Die dortige Regierung versucht, in Lieferverträgen mit ausländischen Konzernen – darunter auch ACI Systems Alemania (ACISA) – festzuhalten, dass die Rohstoffe nicht unverarbeitet exportiert werden, sondern ein Teil der Weiterverarbeitung im Inland stattfindet. Die aktuellen Proteste in Bolivien gegen ACISA und die Regierung richten sich auch gegen die lange Vertragslaufzeit mit ACISA (70 Jahre) und drehen sich um die Frage, wie stark Bolivien vom eigenen Lithium-Reichtum profitieren wird.^{xxiii}

Text- und Literaturhinweise / Quellen:

- ⁱ <http://ak-rohstoffe.de/wp-content/uploads/2019/04/Stellungnahme-AK-Rohstoffe.pdf>
- ⁱⁱ Brot für die Welt, MISEREOR, PowerShift (2019): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik macht noch keine Verkehrswende. <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2019/06/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf>
- ⁱⁱⁱ https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2016.pdf?__blob=publication-File&v=4
- ^{iv} https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-017.pdf?__blob=publication-File&v=3
- ^v <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2019/06/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf>
- ^{vi} [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Nachhaltige Rohstoffversorgung Elektromobilitaet/Agora Verkehrswende Synthesenpapier WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Nachhaltige_Rohstoffversorgung_Elektromobilitaet/Agora_Verkehrswende_Synthesenpapier_WEB.pdf)
- ^{vii} https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/zbbasf_hochaufgeloeste-datei.pdf
- ^{viii} <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/enemies-state/>
- ^{ix} [https://www.bmz.de/rue/includes/downloads/BGR_MPFPR_2016 Human Rights Risks in Mining.pdf](https://www.bmz.de/rue/includes/downloads/BGR_MPFPR_2016_Human_Rights_Risks_in_Mining.pdf)
- ^x https://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2_Downloads/Fachinformationen/Analyse/Analyse75-de-v10-Web.pdf
- ^{xi} <https://www.misereor.de/presse/pressemeldungen-misereor/dammbruch-brasilien-auch-deutsche-tragen-mitverantwortung>
- ^{xii} https://www.deutschlandfunk.de/guinea-ein-dorf-verklagt-die-weltbank.799.de.html?dram:article_id=452902
- ^{xiii} <https://www.spiegel.de/politik/ausland/islamischer-staat-nimmt-die-mafia-in-italien-erdoel-von-der-terrororganisation-ab-a-1164739.html>
- ^{xiv} <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/nach-vale-dammbruch-berlin-will-autokonzerne-zur-lieferketten-kontrolle-zwingen/24077872.html>
- ^{xv} <https://www.germanwatch.org/sites/germanwatch.org/files/publication/22234.pdf>
- ^{xvi} https://www.land-conflicts.fu-berlin.de/media_design/working-papers/WP4_RZ--web.pdf
- ^{xvii} <https://www.dw.com/de/el-salvador-wasser-siegt-%C3%BCber-gold/a-38221624>
- ^{xviii} https://www.iz3w.org/zeitschrift/ausgaben/358_dschihadismus/schiedsgerichte
- ^{xix} House of Representatives, Republic of the Philippines (2013): Alternative Mineral Management Bill; https://docs.wixstatic.com/ugd/dc2292_923c0ece8b294abb88936cfa3021c725.pdf
- ^{xx} https://www.economica.vn/Content/files/LAW%20%26%20REG/107_2015_QH13%20Law%20on%20Import%20Export%20Duties.pdf
- ^{xxi} <https://www.reuters.com/article/us-nickel-indonesia/miners-welcome-indonesian-export-ore-ban-plan-smelting-expansion-idUSKCN1VW2AP>
- ^{xxii} Jaeger, Nicola (2015): Alles für uns!? Der globale Einfluss der europäischen Handels- und Investitionspolitik auf Rohstoffausbeutung; https://power-shift.de/wp-content/uploads/2016/02/Alles-f%C3%BCr-uns_webversion.pdf und Groneweg, Merle (2019): Neue Rohstoffkapitel in EU-Handelsabkommen – eine Bestandsaufnahme. <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2019/07/Neue-Rohstoffkapitel-in-EU-Handelsabkommen-web-03072019.pdf>
- ^{xxiii} https://www.deutschlandfunkkultur.de/lithium-in-bolivien-die-gier-nach-dem-weissen-gold.979.de.html?dram:article_id=461078