

Jochen Menzel, 21.11.2018;

„Logistik liefert Perspektiven“, Jahrestagung der Logistik-Initiative Hamburg

Keynote-speech

Nachhaltigkeit und Logistik

Guten Morgen, sehr geehrte Damen und Herren,

ich soll Sie nun inhaltlich einstimmen auf die heutige Konferenz, Ihnen den Grundton, die keynote, vorgeben. Vielleicht etwas viel verlangt von einem Nicht-Logistiker. Aber ich denke, Sie haben mich eingeladen, um eine etwas andere Perspektive von außen zu bekommen. Für die Gelegenheit dazu danke ich.

Vorweg zwei Worte zum Zukunftsrat Hamburg. Der Zukunftsrat ist eine Nichtregierungsorganisation mit vielen institutionellen Mitgliedern – auch kleinen Logistikfirmen – und wenigen Ehrenamtlichen mit einer kleinen Geschäftsstelle, die die inhaltliche Arbeit machen. Seit 22 Jahren bemühen wir uns durch Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit, die Vision der nachhaltigen Entwicklung in Hamburg bekannt zu machen. Mit Projekten zu den verschiedensten Themen konkretisieren wir sie.

Wir hatten Veranstaltungen zur Wohnungsversorgung, zum Tourismus, zu Ernährung und Landwirtschaft, zur Kreislaufwirtschaft. In Stellungnahmen und Gesprächen mit Politikern und Verwaltungsexperten nimmt der Zukunftsrat an der politischen Willensbildung teil, besonders zum Klimaschutz und zum Monitoring einer Nachhaltigkeitsstrategie.

Unser Kompass ist heute die „Agenda 2030“ der UNO von 2015. Dort werden 17 Nachhaltigkeitsziele mit 169 Unterzielen benannt – eine Büchse der Pandora. Der Hamburger Senat will diese Agenda 2030 umsetzen. Wir reichen ihm dazu die Hand und schauen ihm dabei zugleich auf die Finger. Soweit in aller Kürze zum Zukunftsrat.

Meine Agenda heute: erstens eine Antwort auf die Frage: „Was ist eigentlich „Nachhaltigkeit“ bzw. eine „nachhaltige Entwicklung“? Danach wage ich mich zweitens auf das heikle Feld der Perspektiven für die Logistikbranche. Drittens sage ich etwas zu politischen Rahmenbedingungen, um viertens ein paar Beispiele dafür zu nennen, was einzelne Logistikunternehmen selbst zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen können.

1.

Was also ist Nachhaltigkeit? Außer einem wohlfeilen Passepartout für alles und jedes. „Nachhaltigkeit“ ist ein universelles, globales Prinzip. Es geht darum, *unsere* Bedürfnisse

heute zu decken, ohne die nachfolgenden Generationen darin zu beschränken, *ihre* Bedürfnisse zu decken.

Wir sollen also unsere Lebensgrundlagen nutzen, aber nicht verbrauchen, sondern sie möglichst vollständig an unsere Nachkommen weitergeben. Vom Ertrag leben, nicht vom Kapital; von den Früchten, nicht vom Baum. Welch hoher Anspruch! Denn natürlich formt jede Generation die Lebensumstände auch für die nachfolgenden vor.

Bisher ging das meist gut – im Sinne einer stetigen Verbesserung – die Kriege allerdings ausgenommen. Heute aber haben wir ein Problem: Die Weltbevölkerung wächst auf die 8 Milliarden-Marke zu. Als ich geboren wurde, waren wir noch übersichtliche 2,5 Mrd., ein Drittel von heute.

Der Verbrauch endlicher Ressourcen und der Ausstoß von Klimagasen wachsen weltweit. Und Wirtschaft und Politik hier wie anderswo setzen weiter auf die Maxime „Wachstum, Wachstum, Wachstum“. Wie soll das gehen? Nachhaltigkeit und undifferenziertes Wachstum des Bruttoinlandprodukts sind nicht kompatibel.

Nachhaltigkeit ist langfristig angelegt. Es geht um die fernere Zukunft, um die langfristige Erhaltung des Planeten als menschlichen Lebensraum. Früher war man jahrhundertlang zufrieden mit dem, was von Gott, den Vorfahren und der Gemeinschaft vorgegeben war. Man schuf und reparierte Häuser, Möbel, Arbeitsgerät und Kleidung, die fast ewig hielten.

Heute geht es um Fortschritt, um Innovation, und einen sich immer schneller drehenden Kreislauf von Produktion und Konsum. Davon profitiert natürlich auch die Logistik-Branche, die das alles transportiert, lagert und verteilt. Fast nur noch alteingesessene Familienunternehmen richten sich an langfristigen, ethischen Zielen aus, für die die Quartalszahlen nicht entscheidend sind. Täglich präsentieren die Nachrichten die Fieberkurve des Dax und Dow Jones. Nachhaltigkeit und die Jagd nach dem schnellen Geld sind ebenfalls nicht kompatibel.

Nachhaltigkeit ist gerecht. Es geht darum, dass grundsätzlich jeder Mensch das gleiche Anrecht auf die Schätze dieser Erde hat – das sogenannte Umweltraum-Konzept. Natürlich sind die Lebensbedingungen in Hamburg andere als in der Subsahara, in Shanghai oder auf dem Altiplano in Bolivien. Es geht ums Prinzip.

Und da haben wir ein weiteres Problem: Der ökologische Fußabdruck, also die Fläche, die wir in der Welt für unseren Lebens- und Konsumstil in Anspruch nehmen, ist in Hamburg dreimal so groß, als uns das Umweltraum-Konzept zugesteht. Wenn alle Menschen der Welt so lebten wie wir Hamburger, bräuchten wir drei Planeten Erde, um alle Ressourcen- und Energiebedarfe zu decken. Unsere Volkswirtschaft verlagert soziale und ökologische Probleme der Produktion, Nutzung oder Entsorgung in andere Weltregionen. Unser CO₂-Ausstoß bedroht Inselstaaten des Südpazifik. Das ist nicht gerecht, das ist nicht nachhaltig.

Nun könnte man sagen: Die Logistikbranche ist dafür nicht verantwortlich. Sie dient nur, sie verschifft, fährt und lagert, was andere haben wollen. Das ist richtig: Für die Konsumwünsche der Kunden ist die Logistik nicht verantwortlich. Allerdings wird auch kein Speditionsbetrieb gezwungen, z.B. lebende Tiere durch Deutschland oder gar Europa zu karren.

Die Logistik ist aber jedenfalls verantwortlich für die Auswahl und Effizienz der selbst verbrauchten fossilen Rohstoffe. Verkehr – der Liefer- wie der Datenverkehr – ist ein großer Energieverbraucher und CO₂-Emittent.

Nachhaltigkeit ist umfassend. Die Säulen der Nachhaltigkeit sind Wirtschaft, Umwelt und Soziales. Da gibt es natürlich Streit, welche Säule wichtiger ist als andere. Die planetaren Grenzen gelten für alles.

Für die tagtäglichen Entscheidungssituationen halte ich das Balance- oder Dreiecks-Modell für das adäquateste: Nicht jede Bedrohung einer Fledermauspopulation durch eine Autobahnbrücke überschreitet gleich die planetaren Grenzen. Pragmatischer und praktischer ist die Forderung, bei jeder Investitions- oder politischen Entscheidung immer alle drei Säulen der Nachhaltigkeit gleichberechtigt im Blick zu haben, die Interessen und Aspekte aller betroffenen Bereiche miteinander abzuwägen.

Dabei meint ökonomische Nachhaltigkeit keineswegs den größtmöglichen Erfolg, Umsatz oder Gewinn eines Unternehmens. Ökonomische Nachhaltigkeit bedeutet vielmehr, dass die Bevölkerung ausreichend Zugang zu Gütern der Grundversorgung und zu Erwerbsarbeitsplätzen hat. Das setzt allerdings eine gewisse Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft voraus. Auch die soziale Nachhaltigkeit ist übrigens auf die Grundbedürfnisse bezogen, etwa Frieden, grundsätzliche Chancengleichheit, soziale Sicherheit und Freiheitsrechte, nicht auf einen Mindestlohn von 12, 23 Euro.

Bei der Abwägung nach dem Drei-Säulen-Modell muss man Äpfel mit Birnen vergleichen – z.B. Artenschutz mit Mobilität, globalen Klimaschutz mit lokaler Arbeitslosigkeit. Deswegen bleibt Nachhaltigkeit immer eine dynamische, politische Kommunikations-Aufgabe, die aber leider allzu oft zu einer einseitig machtpolitischen verkommt.

2.

Nach dieser abstrakten Nachhaltigkeits-Definition will ich nun auf Zukunfts-Perspektiven der Logistikbranche eingehen und betrachten, welche Herausforderungen das Prinzip Nachhaltigkeit an sie stellt.

Ich sehe für die Zukunft zwei Entwicklungstreiber: das Silicon Valley und ein geändertes gesellschaftliches Bewusstsein.

Zu Google und Co: Wir werden – das ist meine feste Überzeugung – sehr bald autonom fahrende Fahrzeuge bekommen, zuerst auf der Schiene und Straße, später auch auf dem Wasser und in der Luft. Die Forschung an Robotern und intelligenten Systemen boomt, Prototypen üben bereits die Praxistauglichkeit in Testgebieten. Eine Vorform – das Platooning bzw. automatisierte Kolonnenfahren von LKW – wird zurzeit auf der A9 geprobt. Für 2020 plant die HHLA mit MAN erste Tests autonom fahrender Trucks zwischen Soltau und dem Hamburger Hafen.

Nach der Überwindung von Kinderkrankheiten dieser Technik wird der Gewinn an Sicherheit und Effizienz auch die Logistikbranche revolutionieren. Die Volldigitalisierung der immensen Datenverarbeitungsströme im Logistikgewerbe flankieren das.

Was fordert hier das Prinzip der Nachhaltigkeit? Neben einem emissionsfreien Antrieb der fahrerlosen Wagen vor allem die frühzeitige Berücksichtigung der sozialen Konsequenzen dieser Entwicklung: Zigtausende Arbeitsplätze werden verschwinden. Und die zusätzlich gebrauchten IT-Fachleute werden nur selten unter den Fernfahrern oder Gabelstaplerfahrern rekrutiert werden können.

Es geht um Lebens-Perspektiven besonders für die einfachen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, um Aus- und Fortbildung, Empowerment, aber auch um neue Nischen nicht-automatisierter Handarbeit und ganz neue Arbeitsbereiche.

Ich sehe hier Probleme auf die Branche zukommen, die noch größer sind als die der Energiebranche, Stichwort Atom- und Kohleausstieg. Möglicherweise

werden die Probleme in der Logistik später kommen. Dennoch muss bereits heute darüber nachgedacht werden, gerade in einer public-private-Partnerschaft wie der Logistik-Initiative Hamburg. Ich bin sicher, das tun Sie auch. Ich hoffe sehr, nachher davon zu hören.

Gestatten Sie mir eine kleine Seitenbemerkung. Schon heute halte ich die Arbeits- und Verdienstbedingungen in der Logistikbranche für ein großes soziales Nachhaltigkeitsproblem. Seeleute auf Billigflaggen-Schiffen und die Fernfahrer auf ihrem Weg quer durch Europa sind aus meiner Sicht eine Art von Globalisierungsoffer. Viele haben weder ein auskömmliches Einkommen noch ausreichende soziale Sicherheit.

Das Bild des Fernfahrers am Sonntag auf dem Autobahnrastplatz - im Unterhemd vor dem Campingkocher neben seinem Truck mit zugezogenen Vorhängen - beschämt mich jedes Mal. Aber ebenso die Hetze und Hektik, die vielen Paketzustellern an meiner Haustüre ins Gesicht geschrieben stehen.

Die Marktmacht der Onlinehändler, der Wettbewerb unter den 5 großen Zustellern wird auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen. Hier rächt sich der Bedeutungsschwund der Gewerkschaften und die Ausdünnung der staatlichen Kontrollverwaltung. Angesichts des prognostizierten weiteren Wachstums des online-

Handels muss hier einiges grundsätzlich anders, nämlich nachhaltiger und zukunftsfähig werden.

Der Plan von Hermes, den Zustellern innerhalb der nächsten 5 Jahre einen Stundenlohn von mindestens 12 Euro zahlen zu wollen, ist ehrenwert, aber wohl eher eine Notmaßnahme zur Begegnung des Arbeitskräftemangels als eine wirkliche Strukturveränderung.

Zurück zum Silikon Valley: Bei der wachsenden digitalen Datenverarbeitung geht es aus Sicht der Nachhaltigkeit zum einen um energiesparende Rechner und effizientere Algorithmen durch künstliche Intelligenz.

Ein gutes Beispiel dafür ist das Computerprogramm von Cargonexx, das Transportaufträge unter tausenden von registrierten Frachtführern so verteilt, dass überflüssige Leerfahrten vermieden und damit Dieserverbrauch und CO₂-Emissionen reduziert werden. Ob auch der viel diskutierte Hyperloop ein gutes Beispiel ist, weiß ich nicht. Ich frage mich, warum Container erst auf 1000 km/h beschleunigt werden sollen, um nach ein paar Minuten auf einem Eisenbahn-Rangierbahnhof oder an einem Flussschiffkai zu landen. Der riesige Material- und Energieaufwand scheint mir da wenig nachhaltig.

Zum anderen geht es bei der Digitalisierung auch um Datensicherheit, wirksameren Schutz vor Cyber-Kriminalität und um Datenschutz, um totales tracking, unbegrenzte Überwachung. Ich kann das hier nicht ausführen. Die Fahrradkuriere von Foodora und anderen Lieferanten könnten anschaulicher.

Ich bin nicht sicher, ob die weitere digitale Entwicklung in der Praxis überhaupt noch Platz lässt für unser Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung. Was sagt die Logistik-Initiative dazu?

Nun zum zweiten Entwicklungstreiber, der Änderung des gesellschaftlichen Bewusstseins. Die Zeiten, in denen die Menschen froh waren, dass der Schornstein raucht und die Brummis fahren, sind vorbei. Auch die Zeiten, in denen man beides fatalistisch hinnahm. Die Klagen über verschmutzte Luft, Unfallrisiken und Lärm nehmen zu. Der Nimbus des Autos bröckelt, VW und Co helfen da ungewollt mit. Die autogerechte Stadt gilt heute als Sünde der Nachkriegszeit.

Die Forderungen nach attraktiven öffentlichen Räumen, gesunder Luft und grünen Ausgleichsflächen für Innenverdichtung sind heute wesentlicher Teil der Stadtplanung. Der Bauboom in den Metropolen und ein neues Zusammenrücken von Arbeiten und Wohnen verschärfen die Flächenkonkurrenz immens – ganz besonders für flächenintensive Betriebe wie Logistikzentren.

Autoarme Innenstädte mit stark reglementiertem Lieferverkehr werden sich langfristig auch in Deutschlands Norden durchsetzen. Der Mensch als Stadtbürgerin und Stadtbürger und eine lebenswerte Heimat rücken wieder mehr in den Focus, das ist sozial nachhaltig.

Für die Versorgung der Menschen auf engem Raum muss die Logistikbranche neue, nachhaltige Lösungen finden. Die werden leise und emissionsfrei sein müssen. Die Zukunft gehört elektrischen Streetscootern, Elektro-Rollern, E-Trikes und Lastenfahrrädern für die letzte Meile – ggf. zusammen mit gut platzierten Wechselbrücken bzw. Minidepots. Da tut sich bereits eine Menge in Hamburg, aber immer noch bleibt der Elektroanteil an den Zustellfahrzeugen wohl unter 10 %. Immerhin: Alle Zusteller machen Versprechungen. Die Zustellung per Elektrofahrzeug wird Standard werden in den Städten.

3.

Nun ein paar Anmerkungen zu den politischen Rahmenbedingungen, ein sehr komplexes Thema, das mir da aufgegeben wurde. Es beginnt bereits mit der Zuordnung der Verantwortlichkeiten:

Das Pendel schwingt gerade wieder von neoliberaler Privatisierung zurück zu kommunaler und staatlicher, d.h. demokratisch kontrollierter Daseinsvorsorge – jedenfalls in Deutschland und speziell in Hamburg. Ich erinnere an die Übernahme der Energienetze in Hamburg und die Diskussionen um die Maut und den Autobahnbau in privater Trägerschaft.

Die Logistikbranche ist angewiesen auf Infrastruktur, auf Straßen, Schienen, Wasserwege und Hafenleistungen, aber auch auf leistungsfähige Energie- und digitale Kommunikationsnetze. 5G und Glasfasernetze sind nicht zuletzt im weltweiten Wettbewerb ökonomisch und ökologisch zukunftsichernde Investitionen.

Die heutigen Infrastruktur-Defizite und die unzähligen Baustellen sind Folgen versäumter Vorsorge und unterlassener Werterhaltung in der Vergangenheit.

Zurzeit sind wir in der glücklichen Lage sprudelnder Steuereinnahmen und niedriger Zinsen. Wie wird eine stärkere öffentliche Verantwortung für die Infrastruktur in schlechten Zeiten funktionieren? Stichwort Schuldenbremse. Eine Infrastruktursicherung nach Kassenlage darf es nicht geben!

Je nach Geschäftsfeld hat die Logistikbranche es mit Entscheidungsinstanzen auf allen vier politischen Ebenen zu tun: Kommune und Kreis, Bundesland, Bund und EU. Hier nur auf ein Beispiel von der untersten Ebene:

Wer in eine neue Lagerhalle, Spedition oder Verteilzentrale investieren will, braucht ein Grundstück. Darüber entscheidet der Gemeinderat bzw. der Bürgermeister und die Verwaltung. Aber auch das Bewusstsein der kommunalen und staatlichen Entscheider hat sich geändert. Die Ansiedlung von Logistikbetrieben ist kein Selbstgänger mehr, vor allem nicht in verdichteten Räumen.

Auch das Hafengebiet ist heute nicht mehr sakrosanktes Industrie- und Logistik-Erweiterungspotential.

Die versprochenen Arbeitsplätze und Gewerbesteuerzahlungen müssen sich verstärkt verteidigen gegen Forderungen nach Naturschutz, Gesundheitsschutz, Flächenschutz und Lärmschutz.

Pluspunkte bei den Entscheidern sammelt, wer als Logistik-Investor von sich aus z.B. mehrstöckige Gewerbebauten und doppelstöckige Parkplätze, die Möglichkeit einer öffentlichen Nutzung von Teilflächen oder Teilräumen oder auch spezifische soziale Integrationsmaßnahmen plant.

Auf allen politischen Ebenen ist heute der Klimaschutz und die Energiewende eine Grundmaxime der Politik, aber auch eine Herausforderung für die Logistik. Einerseits bringen alternative Energieanlagen anspruchsvolle Transportaufträge – ich staune immer wieder über die endlos langen Rotorblätter auf Rädern für die Windanlagen.

Andererseits geht es bei der Energiewende um alternative Antriebe bzw. Kraftstoffe für die Fahrzeuge. Die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich insgesamt sind in Hamburg und bundesweit seit Jahren nicht zurückgegangen. Dies muss sich ändern, wenn das 1,5°-Ziel bis Ende des Jahrhunderts noch erreicht werden soll. Und Politik muss da handeln, will sie glaubwürdig bleiben.

Von der Elektrifizierung der kleinen Zustell-Fahrzeuge war schon die Rede. Warum nicht auch große LKW mit Stromabnehmern? Für eine aufwändige Oberleitung, wie sie jetzt auf der A1 getestet werden soll, oder für die schwedische Stromschiene in der Asphaltdecke. Gut, dass beides ausprobiert wird.

Der umweltfreundlichere Schiffstreibstoff LNG, also Flüssiggas, verringert CO₂-Emissionen und den Ausstoß von Schwefel, Stickoxiden und Feinstaub. Zurzeit kann er nur von weniger als einem Prozent der Seeschiffe genutzt werden.

Jenseits vom Klimaschutz verweist der Dieselskandal auf den rechtlich verbindlichen, politisch durchzusetzenden Gesundheitsschutz. Der Dieselskandal zeigt allerdings auch, wie stark der öffentliche und sogar der gerichtliche Druck im Autoland Deutschland werden muss, um Politik zu bewegen.

Mit Erstaunen und Genugtuung habe ich wahrgenommen, dass beim Dieselskandal keine LKW auf der Anklagebank sitzen. Obwohl die doch viel mehr Treibstoff verbrauchen als PKW. Dank Add-Blu-Technik sind viele LKW sauberer als PKW. Einen Manipulations-Verdachtsfall hat es aber auch bei einem LKW gegeben, bei Daimler. Ich hoffe sehr, dass keine weiteren hinzukommen.

Fahrverbote dagegen treiben den Teufel mit Belzebub aus. Das Hamburger Dieselfahrverbot ist eher eine problemverlagernde Messstellen-Umfahrung als eine nachhaltige Maßnahme.

Nachhaltigkeit ist Ausgleich, Abwägung der Interessen innerhalb der planetaren Grenzen. Und da ist es selbstverständlich völlig legitim, dass die Logistikbranche als Teil der

Nachhaltigkeitssäule „Wirtschaft“ auf allen politischen Ebenen ihre Interessen deutlich artikuliert, am besten transparent und öffentlich.

Die Klagen über fehlenden Parkraum bei den Autobahn-Raststätten bei gleichzeitigen Pflicht-Ruhezeiten kann ich z.B. gut nachvollziehen. Ebenso die Kritik an der föderalen Falle bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland. Weniger Verständnis habe ich für nur reflexhafte Widerstände gegen Überlegungen zu umwelt- und sozialpolitischen Rahmensetzungen.

Denn genauso legitim wie Kritik der Logistikbranche ist es, dass in Parlamenten und Gemeinderäten die anderen beiden Nachhaltigkeitssäulen ebenso klar und deutlich auf den Tisch kommen – mit Gesundheitsschutz, Lärmschutz, Naturschutz, Flächenschutz.

Gemeinwohl wird heute anders buchstabiert als früher: „Jobs, Jobs, Jobs“ reicht nicht mehr. Nachhaltige Entwicklung fordert eine umfassende Güterabwägung.

Und da darf in der Hamburger Bürgerschaft auch einmal über Durchfahrverbote für LKW nachgedacht werden, die von einer Autobahn zur anderen Abkürzungsstrecken durch die Innenstadt nehmen – wenn dies denn tatsächlich in nennenswertem Umfang der Fall ist.

Im Kontakt mit Wirtschaftsvertretern haben wir vom Zukunftsrat nicht selten gehört, dass die vertretenen Unternehmen schon weiter seien in Sachen Nachhaltigkeit als die Politik. Sie würden klare und eindeutige Nachhaltigkeits-Vorgaben nicht bekämpfen. Sie sehen vielmehr deren Notwendigkeit und den langfristigen Gewinn. Wichtig seien aber die Planungssicherheit und die gleiche Verbindlichkeit für alle.

4.

Zu guter Letzt: Was kann das einzelne Logistik-Unternehmen selbst zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen? Das hängt auch von der eigenen Rolle und Größe im gesamten Logistikgeschehen ab.

Wer Fracht transportieren lassen will, kann möglicherweise einen längeren, aber klimaschonenderen Transportweg wie die Bahn oder das Flussschiff wählen. Wer eine LKW-Spedition betreibt, kann emissionsärmere Fahrzeuge einsetzen. Wer als Reeder Seetransporte durchführt, sollte eine Landstromversorgung im Hafen ins Kalkül ziehen. Und so weiter.

In der Umweltpartnerschaft zwischen der Hamburger Umweltbehörde und der Wirtschaft – etwa im Kreis „Unternehmen für Ressourcenschutz“ - werden diese Fragen diskutiert. Da zeigt sich auch, dass nachhaltiger oft sogar „kostengünstiger“ bedeutet.

Für alle Logistikbetriebe gilt es aber auch, die eigene Büro-EDV möglichst nachhaltig zu gestalten, vom Betriebs-Handy über Laptops und Drucker bis zu Fax und Funkgeräten.

Dabei ist jeweils die Ökobilanz über den gesamten Lebenszyklus, also von Herstellung über Betrieb bis Entsorgung zu betrachten. Aber natürlich hat man im Betrieb anderes zu tun, als hier den Forscher zu spielen. Dafür gibt es vielmehr Siegel, Labels, Zertifikate, denen man mehr oder weniger vertrauen kann. Vom Fairphone und Recyclingpapier mit Blauem Engel über Holzmobiliar mit FSC-Label bis zum Kaffee mit Fairtrade-Siegel für die Werkskantine.

Der Hamburger Senat hat übrigens für die umweltfreundliche Beschaffung der Hansestadt 2016 einen ausführlichen Leitfaden herausgegeben. Der könnte auch für die Wirtschaft eine gute Richtschnur sein. Dieser Leitfaden soll zu einem „Nachhaltigkeit-Leitfaden“ weiterentwickelt werden, der auch die soziale Säule einbezieht.

Von den einzelnen Logistikunternehmen fordert soziale Nachhaltigkeit zunächst Bindung an Tarifverträge und deren Einhaltung, die Mitbestimmung durch Betriebsräte, die Beachtung der gesetzlichen Normen zu Mindestlohn, Arbeitszeit und Arbeitsschutz. Das sind eigentlich Selbstverständlichkeiten, aber in der Praxis wohl leider nicht.

Vielmehr ist in Studien von einer Erosion, einer Destabilisierung des Tarifvertragssystem in der Logistik die Rede, besonders im Handel. Andererseits habe ich aber auch von Ansätzen zur Frauen- und Familienförderung in der Logistik-Initiative Hamburg gelesen.

Zwei letzte Beispiele: Vielleicht sollte gerade in Hamburg auch an den Bau von günstigen Werkwohnungen mit Umzugshilfen beim Ausscheiden aus dem Betrieb gedacht werden.

Und der Blick auf andere Verkehrsteilnehmer: Den lebensrettenden Abbiege-Assistenten kann eine LKW-Spedition schon heute nachrüsten. Kein Betrieb muss damit auf eine mögliche Gesetzespflicht oder den fahrerlosen Lieferwagen warten.

Mit diesen praktischen Beispielen will ich schließen und den Blick wieder weiten:

Nur eine ethisch-humane Grundhaltung, Umsicht und Weitblick können für die Logistik-Branche die drastischen Folgen der Digitalisierung und des gesellschaftlichen Bewusstseinswandels im Sinne der Nachhaltigkeit beherrschen. Es geht um nichts weniger als dazu beizutragen, mit Mitteln der Wirtschaft die ökologischen wie sozialen Lebensgrundlagen zu stabilisieren und für nachfolgende Generationen zu erhalten.

Ich hoffe sehr, dass sich 2021 auch der ITS-Weltkongress in Hamburg den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung stellt und die gesellschaftliche Verantwortung auch der digitalisierten Logistikbranche ernst nimmt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.