37. KONGRESS VOM 08. BIS 09. NOVEMBER 2021
IM STEIGENBERGER GRANDHOTEL HANDELSHOF LEIPZIG

Club of Logistics®

# Die grüne Transformation Europas – (k)ein Problem für die Logistik!?

active logistics

# *active* **avis**

Die webbasierte Avisierungsplattform

*Kennen Sie den täglichen Stress mit der Avisierung?*

Mit uns werden Sie:

- Mitarbeiter entlasten.
- Terminplanung selbst bestimmen.
- Lagerkosten verringern.
- Staus an der Rampe vermeiden.
- Prozesskosten minimieren.
- Kundenservice steigern.
- Prozesse vollständig automatisieren.

## Wir übernehmen das für Sie!

Michael Otto
Vorstand und Aktionär
www.active-logistics.com

*active* **avis** der Film.

# Liebe Mitglieder des Club of Logistics, liebe Gäste,

die Logistikindustrie steuert auf unruhige Zeiten zu. Der Green Deal der EU bringt enorme, in ihrem tatsächlichen Ausmaß heute noch nicht absehbare Unwägbarkeiten für unser Business mit sich. Sich ständig verschiebende Grenzwerte für Emissionen, höhere finanzielle Belastungen und bürokratische Einschränkungen sind so sicher wie der Herbst nach dem Sommer. Vor allem aber verunsichert die Unternehmen, dass niemand sagen kann, wann genug genug ist. Wer der Industrie jederzeit mit dem Totschlagargument „Weltuntergang" zu Leibe rücken kann, hat alle Macht auf seiner Seite, kann jede neue Drehung an der wirtschafts- und unternehmerfeindlichen Schraube als alternativlos verkaufen und sich immer der Unterstützung der vom Untergang Betroffenen sicher sein.

Hier muss ich gestehen, dass ich entsetzt bin über die geistige Tyrannei, die in Europa Einzug gehalten hat. Seit Greta zum Star der Klimabewegung geworden ist, sind es Jugendliche unterhalb des Wahlalters, die die großen Entscheidungen in unserer Politik und Wirtschaft entscheidend mitbestimmen. Und man täusche sich nicht: Das ist kein netter bunter Trend am Rande. Der emotionale Druck, der hier aufgebaut wird, ist mittlerweile stärker als die Rationalität, und stärker als das Wirtschaftswissen dieser Generation sowieso.

Ich glaube, dass es nun an der Zeit ist, von Seiten der Wirtschaft, in unserem Fall der Logistikindustrie, endlich auch einmal „Haltung zu zeigen" und zu sagen: „Von hier ab nur noch nach eingehender rationaler Grundsatzdiskussion aller Beteiligten, nicht par odre de mufti aus der EU-Kommission". Man kann der Logistikindustrie nicht vorhalten, sie sei dem Schutz der Umwelt gegenüber feindlich eingestellt. In den letzten Jahren und Jahrzehnten hat sie sich den politischen Vorgaben gestellt und sich entsprechend gewandelt. Doch mit dem Green Deal hat die Ökologie eine solche Übermacht über die Ökonomie gewonnen, dass wir ein „Weiter-so" nicht hinnehmen sollten.

Wie der Sachstand zu diesem Thema tatsächlich aussieht und welche Optionen die Logistik entwickeln kann, um ihrer Stimme Gewicht zu verschaffen, darum wird es auf diesem Kongress gehen. Ich freue mich sehr auf anregende Gespräche und kreative Ideen.

Mit freundlichen Grüßen

# Die grüne Transformation Europas – (k)ein Problem für die Logistik!?

**Logistikindustrie im Zeitgeiststurm**

Jedes Zeitalter hat seine „Megathemen", ihre Dramen für die Weltbühne, auf der sich die großen politischen und gesellschaftlichen Strömungen versammeln, um ihr jeweiliges Zeitgeistspektakel aufzuführen.

Das Programmheft für das vergangene Jahrhundert beispielsweise könnte die Überschrift „Aufstieg und Fall mörderischer Ideologien" tragen. In unterschiedlichster Ausprägung je nach Kulturkreis behandelt das Drama in vielen Szenen und Aufzügen die Geschichte vom Aufstieg der schlimmsten Tyranneien der Weltgeschichte und ihrem jämmerlichen Ende, von der Verführbarkeit der Völker, dem Verlust jedes moralischen Kompasses und der Auflösung jeder Ordnung in millionenfachem Leid. Mit dem 20. Jahrhundert waren auch die großen Mörderideologien bis auf wenige Restbestände an ihrem Ende angelangt.

Als DAS Megathema des 21. Jahrhunderts zeichnet sich - zumindest in der Einschätzung der Deutschen und Europäer - ein Drama um den Erhalt eines lebenswerten planetaren Umfelds ab. Boden, Luft und Wasser in einem optimalen Zustand zu erhalten, Rohstoffe zu bewahren und Klimaschwankungen zu meistern - hierin liegt offenbar die vom Zeitgeist als übermächtig wichtig wahrgenommene Aufgabe für Gesellschaft, Wirtschaft und Politik im 21. Jahrhundert.

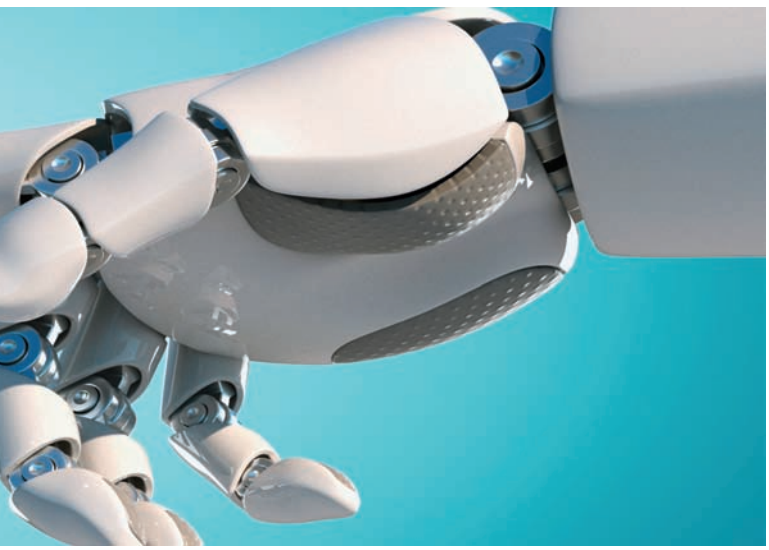
Wie immer versammeln sich aber nicht nur rational denkende und handelnde Protagonisten auf der Bühne, sondern diese wird gleichzeitig von Ideologien bestürmt wie die Wagenburg eines Trecks nach Westen von feindlichen Indianern. Maßnahmen zum Schutz der Umwelt müssen im Geflecht unterschiedlicher Interessen verabschiedet werden, wobei es für die eine Seite niemals genug an Maßnahmen und Einschränkungen geben kann, für die andere Seite dagegen jede Maßnahme eine zu viel ist.

Mehr als alle anderen gesellschaftlichen Gruppen ist die Wirtschaft von ökologiepolitischen Entscheidungen betroffen. Die Logistikindustrie mit ihrer Umweltbelastung durch Verkehre und Emissionen gehört dabei zu den Sektoren mit besonders negativer öffentlicher Wahrnehmung. Sie läuft daher Gefahr, zwischen ökologischen und ökonomischen Notwendigkeiten zerrieben zu werden. Sie wird sich in den kommenden Jahrzehnten mit einer permanenten Transformationsaufgabe konfrontiert sehen, die eine neues Maß an Kreativität, aber auch Mut und Selbstbewusstsein erfordern, um die ökologischen Veränderungen mit den ökonomischen Zielsetzungen in ein zufriedenstellendes Gleichgewicht zu bringen. Die Logistik muss ihre Stimme im gesellschaftlichen Diskurs um den richtigen politischen Weg wesentlich lauter und einflussreicher als bisher erheben, damit sie Mitgestalterin statt Befehlsempfängerin sein kann.

# Mensch und Umwelt – eine komplizierte Beziehung

Seit der Mensch Werkzeuge nutzt, um seine Umgebung zu verändern, übt er einen Einfluss auf seine Umwelt aus. Er fällt Bäume, rodet ganze Waldstücke, verändert Wasserläufe, vertreibt, züchtet, schlachtet und jagt Tiere und verändert die Geografie durch den Abbau von Rohstoffen. Mit zunehmender zivilisatorischer Entwicklung wachsen die Eingriffe in die unberührte Natur an, und der Bevölkerungsanstieg verstärkt diesen Prozess weiter. Es kommt ein Zeitpunkt, an dem der Mensch die Folgen seiner Eingriffe negativ spürt: wenn Ressourcen versiegen, Wälder, Pflanzen und Tiere verschwinden und ein wachsender Berg an Abfällen sich auf vielerlei Weise unangenehm bemerkbar macht.

In diesem Moment werden die Beteiligten den Impuls spüren, etwas an der Situation zu ändern: die Gegend verlassen; Beschränkungen für manche umweltbelastende Aktivitäten beschließen; neue Rohstoffe erschließen und neue Technologien entwickeln, die weniger stark in die Umwelt eingreifen. Vieles davon funktioniert nur, wenn sich eine Gemeinschaft dies leisten kann, wenn also nicht mehr die Sorge um das pure Überleben den Alltag bestimmt, sondern ein gewisses Maß an Wohlstand erreicht ist, der die Möglichkeit zu einem alternativen Lebensstil eröffnet. Ökologie, so könnte man verkürzt sagen, wird erst möglich, wenn die Ökonomie ein bestimmtes Erfolgsniveau erreicht hat.



Ob dieser Zusammenhang auch in den komplexen Gesellschaftssystemen der Gegenwart uneingeschränkt gilt, lässt sich wissenschaftlich bisher nicht mit Sicherheit entscheiden. Qualitativ lässt sich eine Korrelation zwischen Umweltbelastung und Lebensstandard vermuten, die auch in der so genannten Kuznets-Kurve zum Ausdruck kommt.

Die Kurve, die der Wirtschaftswissenschaftler Simon Smith Kuznets ursprünglich für den Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-Einkommen und wirtschaftlicher Ungleichheit eines Staates entwickelt hatte, zeigt die Form eines auf dem Kopf stehenden U. Ist nach rechts das wachsende Pro-Kopf-Einkommen aufgetragen, nach oben die zunehmende Umweltverschmutzung, so bedeutet das umgekehrte U: Zunächst steigt mit wachsendem Wohlstand die Umweltbelastung an, erreicht bei einem bestimmten Einkommensniveau ein Maximum und fällt dann wieder ab. Eine mögliche Interpretation dieses Zusammenhangs ist, dass Menschen umso mehr auf die Sauberkeit ihrer Umwelt achten, je wohlhabender sie sind. Wenn auch nicht alle Umweltaspekte dieser Kurve zu folgen scheinen, ist ihre Gültigkeit für Belastungen gut bestätigt, die zu unmittelbaren Beeinträchtigungen führen, wie Luftschadstoffemissionen oder Ressourcenverbrauch. Die Beobachtung, dass „man sich Umweltschutz leisten können muss“, dürfte aber kaum umstritten sein.

Die Problematik des Umwelt- und Klimaschutzes hat verschiedene Facetten. Die wichtigsten sind heute in Europa: Sauberkeit von Luft, Wasser und Böden, Entsorgung/Recycling, Ressourcenschonung/Nachhaltigkeit, Klimaschutz.

### Sauberkeit von Luft, Wasser und Böden

Seit den frühen Tagen der Umweltschutzpolitik in den 1970er Jahren hat sich auf diesem Gebiet eine drastische Wandlung vollzogen, nämlich eine tiefgreifende Wendung zur Besserung der Situation hinsichtlich der Qualität von Wasser, Luft und Boden. Wer sich den Zustand des Rheinwassers Anfang der 1970er Jahre vergegenwärtigt und mit dem heutigen vergleicht, wird den dramatischen Unterschied feststellen. Insgesamt gilt: In den letzten 50

Jahren haben die vielfachen Maßnahmen zur Senkung der Verschmutzung zu einer Situation geführt, die die amerikanische Umweltbehörde für die USA so charakterisiert: 2018 waren Wasserqualität und Luftreinheit so hoch wie seit Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr. Dieser Befund kann als stellvertretend für die meisten Industrieländer angesehen werden.

Trotzdem wurden vor allem in Europa immer rigorosere Standards vor allem hinsichtlich der Luftschadstoffe aufgestellt, über deren wissenschaftliche Untermauerung Experten keineswegs einer Meinung sind, wie die Feinstaubdebatte zeigt, deren Auswirkungen die Logistikindustrie durch drohende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge unmittelbar betreffen. Die technologischen Vorgaben für Motoren sowie die teilweise Umrüstung von Transportflotten auf Wasserstoff-, Erdgas- und Elektroantriebe dürften für die Logistikindustrie allerdings durchaus umsetzbar sein, ohne in wirtschaftliche Schieflage zu geraten.

## Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft

In den vergangenen Jahrzehnten wurde das Thema Nachhaltigkeit zu einem Dauerbrenner, der sich auf die unterschiedlichsten Aktionsfelder verteilt. Angesichts des wachsenden Volumens an Müll und Abfällen (nicht zuletzt durch abgelegte Kleidung, Verpackungen und Elektroschrott) nehmen Strategien zur Entsorgung und Wiederverwertung dabei einen breiten Raum ein. So werden von den jährlich in Deutschland anfallenden rund 40 Millionen Tonnen Haushaltsabfällen rund 68 Prozent recycelt. Bei Kunststoffverpackungen sind es laut Statistischem Bundesamt etwa 48 Prozent, bei Elektroschrott 39 Prozent. Der Rest wird zur Energiegewinnung verbrannt.

Der Philosophie der Nachhaltigkeit gemäß wird jenseits des traditionellen Recyclings eine komplette Kreislaufwirtschaft (zirkuläre Wertschöpfung) angestrebt. Mit diesem Konzept sollen alle Wertschöpfungselemente wie Rohstoffe, Energie, Entwicklung und Design von Produkten sowie Fertigung und Konsum in Kreisläufen miteinander verzahnt werden. Ziel ist eine Ökonomie, bei der der Wert von Produkten, Materialien und Ressourcen so lange wie möglich im Wirtschaftskreislauf erhalten bleibt und die Erzeugung von Abfall und Ausschuss aller Art minimiert wird. Das Konzept der zirkulären Wertschöpfung geht somit weit über den reinen Effizienzgedanken hinaus und verfolgt einen wesentlich weiter gehenden Innovationsansatz. Mit Blick auf das angestrebte Ziel müssen Produkte und Dienstleistungen völlig neu gedacht, konzipiert und realisiert werden. Recycling wird dabei zu einem Stoffkreislauf innerhalb verschiedener anderer Kreisläufe, die alle auf einem von Anfang der Wertschöpfung an auf zirkuläre Prozesse ausgerichteten Denken beruhen. Dieses beginnt bereits beim Produktdesign und erweitert sich dann auf die Auswahl der Rohstoffe, die Fertigungsprozesse, die Nutzungsoptionen und die Wiedergewinnung der Ressourcen. Alle Phasen, einschließlich der logistischen Prozesse, müssen als Teil eines Geflechts verstanden werden, das einem großen Kreislaufsystem entspricht.

## Klimaschutz - das deutsche Jahrhundertthema

Das Wort strotzt nicht gerade vor Wissenschaftlichkeit: Etwas, was es als „Ding“ überhaupt nicht gibt, wird zur Begründung von gesellschaftlichen Revolutionen, die zumindest Europa wirtschaftlich bis zur Unkenntlichkeit verändern sollen: Das Klima ist ein abstrakter Begriff, der nur als statistische Größe existiert, nämlich das über mindestens 30 Jahre gemittelte Wettergeschehen innerhalb einer begrenzten Region. Eine statistische Größe lässt sich nicht „schützen“, und dass sich diese begriffliche Unschärfe sogar im Wissenschaftsbetrieb durchsetzen konnte, deutet auf eine ideologisch hoch beladene Situation hin.

Die derzeit mehrheitlich akzeptierte Erklärung für einen beobachteten Anstieg einer „Weltdurchschnittstemperatur“ ist die Treibhauswirkung des Spurengases $CO_2$ in der Erdatmosphäre. Unter der Annahme dieser monokausalen Ursachendeutung lässt sich eine weitere Erwärmung der Erdatmosphäre nur verhindern, wenn die Menschheit weitere Emissionen von $CO_2$ minimiert oder gar komplett einstellt. Den Weg dahin sollen nicht nur nationale Klimaschutzprogramme ebnen, sondern vor allem der im Dezember 2019 von der EU-Kommission vorgestellte europaweite „Green Deal“. Mit einem finanziellen Aufwand von einer Billion Euro soll dadurch in Europa bis 2050 eine „klimaneutrale Wirtschaft“ verwirklicht werden, um (O-Ton Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen) „die Wirtschaft mit unserem Planeten in Einklang zu bringen“. Das heißt: Von diesem Zeitpunkt an müssen Treibhausgase vermieden, gespeichert oder ausgeglichen werden.
Die Logistikindustrie steht damit unvermeidlich im Fadenkreuz der Kommission. Das bisherige Ziel, bis 2021 eine

Emissionsgrenze bei fossilen Antrieben von 95 Gramm $CO_2$ pro Kilometer zu erreichen, ist nur als Zwischenstadium anzusehen. Nun müsse man am Ziel Null Gramm arbeiten, sagte ein EU-Beamter. Dieses werde für „irgendwann in den 2030er Jahren" angepeilt. Elektrofahrzeuge werden daher weiter gefördert. Ein Ziel ist es, bis 2025 eine Million öffentliche Ladestationen in ganz Europa bereitzustellen. „Nachhaltige alternative Kraftstoffe" (Biokraftstoffe und Wasserstoff) werden verstärkt in der Luft- und Schifffahrt sowie im Schwerlastverkehr gefördert, wo eine Elektrifizierung derzeit nicht möglich ist.

Welche Aufgabe da auf die Wirtschaft zukommt, wird anhand einer weiteren Zahl deutlich: Soll das für 2050 genannte Ziel erreicht werden, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis dahin um 90 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden, wozu alle Verkehrsträger beitragen müssen. Neben der Festlegung von neuen Emissionsgrenzwerten wird wohl der $CO_2$-Emissionshandel auch auf den Straßenverkehr ausgeweitet. Zudem werden multimodale Verkehre drastisch ausgebaut. „Vorrangig sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden", heißt es in der Verlautbarung der Kommission. Und: Um die Verlagerung von Gütertransporten weg von der Straße anzukurbeln, sieht die EU-Kommission auch eine Notwendigkeit für „wirksame Straßenbenutzungsgebühren".

Der Green Deal wird eine enorme Investitionssumme erfordern: Die Kommission rechnet mit 260 Milliarden Euro pro Jahr, bis 2050 würde sich dies auf 7,8 Billionen Euro aufsummieren. Nicht gegen diese großen Summen richtet sich allerdings die Kritik der betroffenen Wirtschaftssektoren, sondern gegen die mit dem Deal verbundenen bürokratischen Maßnahmen. So kritisierte der Verband der Automobilindustrie (VDA) eine weitere kräftige Drehung an der Regulierungsschraube und die vorgezogenen Neujustierungen der Flottengrenzwerte.

Das Hauptanliegen des Green Deal ist es, alle Umwelt- und Klimaaktivitäten zu einem umfassenden Programm zusammenzufassen und damit alle Ecken und Enden des Lebens in Europa zu transformieren. Das Revolutionäre daran will Ursula von der Leyen mit einem schillernden Vergleich betonen: Es handle sich um Europas „Mann-auf-dem-Mond-Moment", erklärte sie. Und wieder einmal ist es Deutschland, das seine im internationalen Vergleich extreme Philosophie mit Hilfe der EU in Europa weitgehend durchsetzt.
Was ist von dieser Gewaltanstrengung zu erwarten? Nach allen Erfahrungen mit bisherigen großartig angekündigten bürokratisch gesteuerten Programmen aus Brüssel und Berlin lassen sich einige Schlüsse ziehen:

- Der Deal wird teuer, und zwar wesentlich teurer als alle derzeitigen Schätzungen. Das bedeutet mit hoher Wahrscheinlichkeit eine wachsende Last durch Steuern und Abgaben und bestenfalls eine Stagnation des Wohlstands. Eine europaweite Rezession ist nicht auszuschließen. Berüchtigte nationale Beispiele ais Deutschland, dem „Vorreiterland" aller grünen Projekte: Energiesparleuchten, Dosen- und Flaschenpfand sowie die Energiewende. Beides wurde um ein Vielfaches teurer als geplant und hat seine Hauptziele ausnahmslos verfehlt.
- Vergessen wir den Optimismus der Politiker: Es werden Hindernisse auftreten, von denen wir derzeit nicht einmal etwas ahnen; mit unbekannten Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. Der Ausgang des Projekts ist ungewiss, ein Gelingen keineswegs sicher. Berüchtigtes Beispiel: Der „Lissabon-Prozess" der die EU bis 2010 zum „weltweit dynamischsten Wirtschaftsraum" machen sollte und eher das Gegenteil geschafft hat: Die USA und asiatische Staaten sind technologisch und bei Wohlstand und Wachstum davongezogen.
- Es wird zu einer flächendeckenden Planwirtschaft kommen - ohne Mikromanagement und ohne Rationierungsstrategien (Obergrenzen, Quotierungen etc.) lassen sich die hoch gesteckten Ziele nicht erfüllen. Forschung wird zudem nicht mehr ergebnisoffen sein, die Finanzierung von Unternehmensprojekten wird an ökologische Forderungen geknüpft werden, die außerhalb des unternehmerischen Strategiedenkens liegen. Verkehr, Energieversorgung, Produktion, Produktspektrum, Verpackung und Transport werden in einem bisher nur aus sozialistischen Staaten bekannten Ausmaß reguliert werden.
- Es besteht eine erhebliche Wahrscheinlichkeit, dass der Green Deal der EU in dem geplanten Ausmaß in den anderen Wirtschaftsregionen NICHT nachgeahmt wird - mit komplexen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und Industrie und damit auch für den Wohlstand der Bürger.
- Das Versprechen, dass die neu zu entwickelnden grünen Technologien über Europa hinaus begehrt sein werden, wird sich nur erfüllen, wenn sie nicht nur ökologische Ziele erreichen, sondern auch wirtschaftlich weltweit im Wettbewerb bestehen können. Vollmundige Versprechen europäischer Technologieführerschaft erinnern angesichts der bisherigen Erfahrungen stark an die Ankündigungen des ehemaligen sowjetischen Staatschefs Chruschtschow vom unvermeidlichen Einholen und Überholen der USA durch die kommunistische Welt bis 1970.

In diesem sich bereits heute abzeichnenden Spannungsfeld muss sich die Logistikindustrie in den nächsten Jahrzehnten bewegen. Unter den angestrebten Zielen befinden sich viele, die auch aus Sicht der Unternehmen absolut sinnvoll, verständlich und unterstützenswert sind. Die Bereitschaft, neue Technologien einzusetzen, Geschäftsmodelle nachhaltiger zu gestalten und neuen ökologischen Anforderungen anzupassen ist groß. Doch das - in seinen endgültigen Dimensionen noch gar nicht einschätzbare - Vorhaben der EU kann sich leicht zu einer Existenzbedrohung auswachsen, denn: Mit einer fixen Deadline und rigorosen Zielen kann es eigentlich nur zu einer Flut von neuen bremsenden Regulierungen und finanziellen Belastungen kommen, die so heute noch nicht sichtbar sind. Beispielsweise steht noch nicht fest, welche Kosten und politische Ausgleichsvereinbarungen die Erringung der Zustimmung von EU-Mitgliedsstaaten verursachen wird, die sich aus Strukturgründen gegen den Green Deal wehren (vor allem im Osten der Union). Und tragfähige Lösungen für die zahlreichen organisatorischen wie technologischen Herausforderungen der Pläne sind keineswegs in der Schublade, sondern müssen erst entwickelt werden - wie die Energiewende zeigt, ein Unterfangen, dessen Gelingen unsicher ist, auf jeden Fall aber teurer und langwieriger werden wird als zunächst überhaupt vorstellbar.

Und eines darf nicht übersehen werden: Die scheinbare Revolution des Green Deal klingt ehrgeizig, ist aber den starken ökologischen Strömungen in der Gesellschaft noch viel zu zahm. Längst wächst die Kritik: „zu wenig radikal", „zu langsam", „zu prokapitalistisch" sind die Pläne vielen Ökoverbänden. Es könnte also leicht zu „Nachbesserungen" mit noch einschneidenderen Maßnahmen kommen, vor allem, wenn die Deadline näher rückt und die Fortschritte nicht ausreichen.

Wenn die Logistikindustrie nicht zum Spielball immer neuer Drehungen an der ökologischen Daumenschraube werden will, muss sie ihre Stimme viel öfter, viel vernehmlicher und viel selbstbewusster erheben als bisher. Nur wie?

# Wie viel ist genug? Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kosten des Umwelt- und Klimaschutzes

In einer bemerkenswerten Kolumne mit dem bezeichnenden Titel „Die unerträgliche Leisetreterei der deutschen Wirtschaft" kritisierte die Chefökonomin der „Welt", Dorothea Siems, im November 2019 das mangelnde Engagement der „Bosse" deutscher Unternehmen für die ökonomischen Interessen von Wirtschaft und Gesellschaft. „In der Klimadebatte hetzt die Groko den Panik verbreitenden Umweltaktivisten hinterher, die mit ihren Forderungen keinerlei Rücksicht auf ökonomische Realitäten nehmen.", so Siems. „Von einem lautstarken Aufschrei der Unternehmerschaft kann überhaupt keine Rede sein. Mittelständler, die Gesicht zeigen und gar wortstark für ihre Sache eintreten, findet man kaum… Doch wer sich nicht einmischt, sollte sich nicht beklagen, wenn sein Standpunkt von den stets um Wählerstimmen buhlenden Politikern nicht gebührend berücksichtigt wird. Zumal den meisten Bürgern überhaupt nicht klar ist, dass Wettbewerbsnachteile für hiesige Unternehmen immer auch die Arbeitsplätze in den Betrieben treffen. Und wenn es um Gewinne geht, geht es immer auch um Jobs und Löhne… Die freiheitliche soziale Marktwirtschaft braucht in diesen Zeiten mutige Fürsprecher – auch die Unternehmer müssen sich aus der Deckung wagen."

Wenn es darum geht, der Logistikindustrie im gegenwärtigen Zeitgeistklima eine erfolgreiche Existenz zu sichern, statt sie in eine gedeckelte Stagnation in einem planwirtschaftlichen Umfeld zu führen, müssen die Unternehmen eine klare Position beziehen und sie gegenüber den anderen Kräften in Politik und Gesellschaft offensiv vertreten. Doch was hier nicht mehr hilft, ist eine Art lauter gedrehter Lobbyismus. Denn inzwischen geht es nicht mehr um Subventionen, Infrastrukturprojekte oder Arbeitsmarktmaßnahmen. Es geht vielmehr ums Ganze, um die Wurst. Es geht darum, wie fundamentale Richtungsentscheidungen ausfallen sollen, damit ökologische und ökonomische, aber auch allgemein gesellschaftliche Anforderungen in eine für alle Bestrebungen der Menschen fruchtbare Balance zu bringen sind.

In den letzten Jahrzehnten hat sich ein gesellschaftliches Klima etabliert, das von geistigen Strömungen dominiert ist, welche in der Weltsicht der 68er-Bewegung und ihrer Nachfolger gründen: marktwirtschaftsfeindlich, staatsgläubig und der individuellen Freiheit misstrauisch gegenüberstehend. Zum Teil groteske Auswüchse von Identitätspolitik (Umbenennung von Kakaokeksen wie „Afrika", 70+ Geschlechter usw.) und Klimakatastrophismus (Aufrufe zur Sterilisation, um keine neuen klimaschädlichen Erdenbürger mehr zu zeugen) werden nicht mehr als das angeprangert, was sie sind - nämlich hemmungslose Übertreibungen -, sondern ernsthaft mit Staatsgeldern alimentiert. Gleichzeitig wird in Schulbüchern das marktwirtschaftliche System für alle wesentlichen Weltprobleme verantwortlich gemacht, und das offenbar von Verfassern, die dieses System nicht einmal verstehen. „Postwachstumsintellektuelle" fordern den Rückbau von Autobahnen und Flughäfen, das unmittelbare Aus für fossile Rohstoffe, das Ende von Plastik und die gelenkte drastische Eindämmung des Konsums.

Parallel dazu steigen die Forderungen der gleichen Gruppen hinsichtlich einer Ausweitung von Sozialstaat und Umwelt-/Klimaschutz ins Unermessliche. Wie das dafür nötige Kapital in einem geknebelten Unternehmensumfeld erwirtschaftet werden soll, wird selten unabhängig analysiert. Dafür erklingen laute Hinweise auf zu niedrige Besteuerung von Unternehmen und Wohlhabenden.

Viele der Kritiker des „herrschenden Systems", allen voran die Aktivisten von Fridays for Future oder Extinction Rebellion, sollten genauer darüber aufgeklärt werden, dass sie gegen den Lebensstil rebellieren, den sie selber kreiert haben: ein Leben so eng verwoben mit Strom- und Ressourcen-fressenden Kommunikationsgeräten, dass man um ihr Leben fürchten muss, wenn man ihnen beim Smartphone-bewehrten Überqueren von Straßen zusieht. Online-Handel mit unbegrenztem kostenlosem Rückgaberecht (eine rein deutsche Spezialität mit hohem Anteil an den ökologischen Problemen der Logistik) ist hoch willkommen, Verpackungsmüll, Last- und Lieferwagen zu jeder Stunde aber Grund für Demonstrationen. Allein die Widersprüche, die diese Gesellschaft in ihrer Abwehr gegen die Folgen des Wirtschaftssystems erzeugt, das ihr ihren geliebten Lebensstil ermöglicht, sind so irrational, dass sie einen guten Ansatzpunkt für die Wirtschaft bieten, gegenzusteuern.

Aus der Sicht des Unternehmertums sollte es an der Zeit sein, hier rote Linien zu ziehen. Statt sich permanent forsch vorgetragenen Forderungen zu beugen, muss eine objektivere Grundlage für die Entscheidung großer gesellschaftlicher Fragen durchgesetzt werden. Statt die Wissenschaft dem Zeitgeist zu unterwerfen, wie es heute der Fall ist, muss Wissenschaft den Zeitgeist kontrollieren, und zwar in einem öffentlichen, allen Beteiligten zugänglichen Verfahren, wie es beispielsweise die live übertragenen Hearings des amerikanischen Kongresses vormachen. Alternativlose Rahmenbedingungen sollten nicht mehr akzeptiert werden: Kompromissloses Vorbeugeprinzip, das noch das Risiko eines Risikos für ein Risiko zur Basis einer Verweigerung von Infrastrukturprojekten etc. macht, sowie ein flächendeckender Nachhaltigkeitsvorbehalt sind todsichere Rezepte für Stillstand, und Stillstand ist Rückschritt.

Die Wirtschaft im Allgemeinen und die Logistikindustrie im Besonderen ist es nicht nur dem eigenen Erfolg, sondern auch der Bewahrung einer freiheitlichen Gesellschaftsordnung schuldig, Tabuisierungen aufzulösen. Wo bleibt eine Ergänzung des Nachhaltigkeitsvorbehalts durch einen Wohlstands- und einen Freiheitsvorbehalt? Wenn Untenehmen es nicht schaffen, sich mit Selbstbewusstsein für eine Neubesinnung auf die entscheidenden Erfolgsfaktoren unserer Zivilisation einzusetzen, wer sollte es dann tun? Die Meinungs- und Deutungsführer des Zeitgeistes werden es sicher zu verhüten wissen.

## Das warnende Beispiel Klimapolitik

Ein drastisches Beispiel dafür, wie Wissenschaft ideologisiert und zur Waffe in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung gemacht wurde, ist die so genannte Klimawandeldebatte, die eigentlich keine Debatte ist.

Es besteht heute in der Fachwelt fast komplette Einigkeit darüber, dass sich die Durchschnittstemperatur der Atmosphäre in den letzten Jahrzehnten erhöht hat. Zur Erklärung dieser Tatsache gibt es aber in der Wissenschaft konkurrierende Modelle, von denen eines, die Treibhauswirkung des vom Menschen erzeugten $CO_2$, mit tatkräftiger Unterstützung von Presse, Politik und Publizistik in der Öffentlichkeit als einzig legitime Deutung wahrgenommen wird. Jeden Demokraten und jeden Verfechter einer unabhängigen Wissenschaft muss es alarmieren, dass es die für die politischen Prozesse Verantwortlichen nicht für nötig halten, einen fatalen demagogischen Kunstgriff zu entlarven, der die öffentliche Diskussion um den Klimawandel vergiftet: die Gleichsetzung eines Faktums (Klimawandel) mit einer einzigen von mehreren Theorien zur Erklärung dieses Faktums ($CO_2$). Wer unter Anerkennung der Realität der Erderwärmung die alleinige Gültigkeit der $CO_2$-Theorie als Ursache dafür in Frage stellt, wird als Leugner des Faktums Klimawandel an sich an den Pranger gestellt, mit Begriffen wie „Klimawandelleugner“, die ganz bewusst

eine Nähe zum geächteten Holocaustleugner suggerieren sollen. Dass diese Demagogie von Publizistik und Presse nicht nur geduldet, sondern sogar gefördert wird, lässt den Verdacht aufkommen, es gehe nicht mehr um ergebnisoffene Forschung, sondern um eine ideologische Agenda.

Entgegen dem Eindruck, der medial erzeugt wird, gibt es nämlich erstaunlich viele Wissenschaftler, die sich mit alternativen Ursachen des Klimawandels beschäftigen, beispielsweise mit dem Zusammenwirken unterschiedlicher Rhythmen ozeanischer, atmosphärischer und kosmischer Faktoren oder dem Einfluss von solarer Partikelstrahlung und kosmischer Strahlung auf die Wolkenbildung, die Temperaturveränderungen verursachen kann. Im Ergebnis verteilt sich die seriöse Wissenschaft auf die unterschiedlichen Fälle: allein der Mensch ist verantwortlich; der Mensch ist nicht allein, aber zu einem erheblichen Teil verantwortlich; und der Mensch ist nicht oder nur zu einem kleinen Teil verantwortlich. Der Anteil der Forscher, der sich zu einem erheblichen oder überwiegenden Anteil natürlicher Faktoren bekennt, ist offenbar keinesfalls gering. Darunter sind Nobelpreisträger, Mitglieder der Akademien der Wissenschaften der USA, Frankreichs, Russlands und anderer Staaten sowie hochrangige Forscher von Organisationen wie MIT, Stanford, Princeton und Universitäten in zahlreichen US-Bundesstaaten, in Frankreich, Dänemark, Großbritannien, Kanada, Australien, Japan, China, Israel und Russland. Aus ihren Reihen stammen 485 Gutachter-überprüfte wissenschaftliche Publikationen allein im Jahr 2017, die dem angeblichen Klimakonsens widersprechen und auf Begrenzungen und Fehler der Modelle sowie auf Zweifel an der entscheidenden Rolle des $CO_2$ an der Erderwärmung hinweisen. Sie werden in der Presse und damit der öffentlichen Diskussion in Deutschland weitestgehend ausgeblendet - nur so wird die Gleichsetzung von „$CO_2$-Skeptikern“ mit „Klimawandelleugnern“ überhaupt möglich gemacht.

Die unterschiedlichen Deutungen der Fakten zum Klimawandel sind keineswegs rein akademische Gedankenspiele, sondern sind entscheidend dafür, wie die Menschheit künftig ihre finanziellen Ressourcen investiert: Ist allein das vom Menschen freigesetzte $CO_2$ für die Erwärmung verantwortlich, müssen die Billionen Euros für die Vermeidung weiterer Emissionen investiert werden. Ist aber nur ein (womöglich kleiner) Teil der Erderwärmung von $CO_2$ verursacht, kann der Mensch entsprechend wenig an dem Geschehen ändern. Dann müssen die Investitionen in die Beherrschung der Folgen der Erwärmung fließen. Als besonders stark mit dem Thema Emissionen verbundener Wirtschaftssektor ist die Entscheidung dieser Frage daher von einschneidender Bedeutung für die Logistikindustrie - so entscheidend, dass sie im eigenen Interesse nach der kompletten Offenlegung der wissenschaftlichen Forschung auch jenseits des Weltklimarats (der lediglich zur Unter-

mauerung der These vom rein menschengemachten Klimawandel gegründet wurde) und einer breiten öffentlichen Diskussion rufen sollte.

Dazu müsste allerdings erst das mediale Bollwerk geknackt werden, mit dem der kritische und freie Diskurs durch die Ausgrenzung Andersdenkender ersetzt wurde und in dem mit Preisen ausgezeichnete Journalisten Sätze wie den folgenden twittern: „Als Journalisten haben wir gelernt, Leugner des menschengemachten Klimawandels medial zu ignorieren, sie lächerlich zu machen und ihnen keine (gleichberechtigte) Plattform zu bieten." Spätestens hier wird klar, dass es sich nicht mehr um ergebnisoffene Wissenschaft, sondern Ideologie handelt, was jeden Menschen ermuntern sollte, seinen eigenen Verstand zu bemühen.

Zu denken geben könnten dem Verstand zum Beispiel die 31.487 amerikanischen Wissenschaftler, die eine Petition gegen die Klimakatastrophen-Prophezeiungen und gegen deren politische Agenda unterschrieben haben. Frederick Seitz, Präsident der U.S. National Academy of Sciences, Träger der „National Medal of Science", des „Compton Award", der „Franklin Medal" und zahlreicher anderer Auszeichnungen, stellte dieser Petition einen Brief voran, in dem er die Basis des Alarmismus anzweifelt und vor den Folgen völlig überzogener Aktionen für Wirtschaft, Wohlstand, Demokratie und Umwelt warnt.

Zu denken geben müsste jedem auch das Urteil des Klimatologen und wissenschaftlichen Gutachters des Weltklimarats Patrick Michaels (Universität von Virginia), der darauf hinweist, dass die staatlich initiierten Klimamodelle teils dramatische systematische Fehler aufweisen: „Es sind die Wissenschaftler, nicht die Wissenschaft, die entscheiden, wie viel Erwärmung wir vorhersagen."

Aufhorchen lassen sollte schließlich, was der Bericht des Weltklimarats (Third Assessment Report, 2001) selbst zu berichten weiß: „Klimamodelle arbeiten mit gekoppelten nicht-linearen chaotischen Systemen. Damit ist eine langfristige Voraussage des Systems Klima nicht möglich." Dennoch werden langfristige Prognosen als Grundlage für weitreichende politische Entscheidungen herangezogen. Die Logistikindustrie ist (wie die Gesellschaft allgemein) gefangen in den Vorhersagen, die nur auf den Resultaten einer Theorie beruhen, die weltweit von einer nicht irrelevanten Zahl renommierter Forscher nicht geteilt wird, und die bisher zahlreiche komplett falsche Vorhersagen

geliefert hat. Ein Beispiel: James Hansen, der ehemalige Direktor des Goddard Institute for Space Studies der NASA und einer der Entwickler der numerischen Klimamodelle prophezeite 2008, dass die Arktis bereits in 5 bis 10 Jahren (also spätestens 2018) im Sommer eisfrei sein werde. Im August 2018 betrug die arktische Meereisausdehnung aber satte 5,24 Millionen Quadratkilometer.

Überraschend ist für viele auch, dass eine Reihe von Wissenschaftlern (insbesondere aus Russland) mit anderen Prognosemodellen (aber denselben Rohdaten!) zu genau entgegen gesetzten Vorhersagen kommen: Sie sagen keine weitere Erwärmung, sondern eine neue Mini-Eiszeit für die Zeit von 2030 bis 2065 voraus.

Der dänische Politikwissenschaftler Björn Lomborg meint nach einem objektiven Blick auf den derzeitigen Forschungsstand, dass der Klimawandel vielleicht die einzige Herausforderung der Welt ist, „bei der eine allgemeine Panikmache auf so wenig kritisches Denken stößt."

Was unserer Gesellschaft bevorsteht, wenn die Alarmisten das Sagen bekommen, macht die Forderung des Klimaforschers Hans Joachim Schellnhuber, Gründer und langjähriger Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK), deutlich, eine aus „den 100 besten Wissenschaftlern" bestehende Weltregierung zu gründen, die die richtigen Maßnahmen zur Rettung des Klimas treffen sollen. Das Ende der Demokratie scheint keinerlei Bemerkung wert zu sein. So viel Geringschätzung gegenüber den Errungenschaften des Liberalismus lässt Schlimmes ahnen.

Dass es für die Unternehmen auch der Logistikindustrie künftig keinerlei Sicherheitsgarantien gibt, macht das Beispiel Fukushima deutlich. In einer „Alternativlosentscheidung" wurde rechtswidrig der Ausstieg aus der Kernkraft verkündet und damit ohne große Debatte ein ganzer Industriezweig einem emotionalisierten Aktionismus geopfert, der aus heutiger Sicht gut begründbar als Akt der Irrationalität angesehen werden kann. Die Kosten des Ausstiegs belaufen sich auf viele Milliarden Euro, vom erschütterten Vertrauen in den Rechtsstaat ganz abgesehen. Wer möchte seine Hand dafür ins Feuer legen, dass ähnliche Alternativlosigkeiten im Zeitalter des uneingeschränkten Verbrannte-Erde-$CO_2$-Abwehrkampfs nicht auch über der Logistikindustrie zusammenbrechen?

# Nur eine selbstbewusst auftretende Logistik kann ihr Schicksal in die eigene Hand nehmen

Als von der Umwelt- und Klimapolitik direkt Betroffene ist die Logistikindustrie ohne Wenn und Aber daran interessiert, dass alle relevanten Kräfte, auch Minderheiteneinschätzungen, in ergebnisoffener Weise gesellschaftlich diskutiert werden. Nur so ist gewährleistet, dass nicht einseitige ideologische Einflüsse die Oberhand über die politischen Entscheidungen gewinnen. In den letzten Jahren erlebte die Logistik zahlreiche Auswüchse einer Umweltpolitik des Aktivismus, bei der Eingriffe in die Freiheit des Unternehmertums, teure Fehleinschätzungen und -investitionen sowie technologische Sackgassen mit der völligen oder teilweisen Verfehlung der angestrebten Ziele einhergingen. Energiesparleuchten, Dosenpfand und die unterschiedlichsten Initiativen im Rahmen der Energiewende sind Mahnung genug, um jede Vorsicht vor blinder Akzeptanz der von angeblich maßgeblichen Experten angestoßenen Maßnahmen zu rechtfertigen. Schließlich sehen nicht wenige Beobachter Deutschland bereits ein gutes Stück auf dem Weg der De-Industrialisierung vorangekommen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes befindet sich auf einer schiefen Ebene, die Abrutschgeschwindigkeit scheint stetig zuzuneh-men. Dass andere Staaten Deutschland und der EU bei ihren Plänen zur angeblichen Weltrettung folgen, ist wie so vieles andere, eine grobe Selbsttäuschung. Eher ist das Gegenteil der Fall: Kohle, Gas und Kernkraft - in Deutschland verteufelt - werden weltweit mit neuen Technologien ausgebaut.

Es ist für die Logistik und die deutsche Wirtschaft allgemein an der Zeit, die kritiklose Hinnahme der vom ökologistischen Zeitgeist diktierten Deutungshoheit über die wissenschaftlichen Fakten einzustellen. Die Gegenreaktion darf sich jedoch nicht im Hinweis auf rein wirtschaftliche Erfordernisse erschöpfen, so wichtig dieser auch ist. Vielmehr geht es verstärkt darum, einen unideologischen Blick auf die Fakten zu verlangen und möglichst selbst zu veranlassen. Dies liegt nicht nur im Interesse der deutschen Wirtschaft allein, sondern trägt dazu bei, eine liberale, allen geistigen Strömungen gegenüber offene Gesellschaft und den in Jahrzehnten erarbeiteten Wohlstand zu erhalten.

Angesichts der die schiere Existenz der Logistikunternehmen berührenden Folgen der politischen Entscheidungen muss der vielleicht schon bald zweitstärkste deutsche Industriezweig selbstbewusst darauf bestehen, nicht in Wolkenkuckucksheim-Projekte hineingezogen zu werden. Nur eine realistische und wissenschaftlich abgesicherte Zukunftsstrategie werden die Unternehmen mit tragen. Diese werden sie auch mit eigenen Ideen und eigener Kreativität mit vorantreiben.

Um hierfür die Voraussetzungen zu schaffen, bedarf es Mut, Selbstbewusstsein und eigener Fachkompetenz. Der Club of Logistics als moderner Think Tank strebt an, hier eine Vorreiterrolle zu spielen. Der erste Schritt dazu ist der aktuelle Kongress. Er verfolgt drei Ziele:

- Bestandsaufnahme aller bekannten, für die Logistikindustrie relevanten Fakten und Perspektiven der Umweltpolitik
- Ausführliche Analyse der Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Logistikunternehmen in Europa
- Erarbeitung von Handlungsoptionen und vorbeugenden Maßnahmen für die Logistikindustrie, einschließlich Erörterung der Frage: Wie kann die Logistik zu einer realistischen Einschätzung der notwendigen Entscheidungen beitragen und die daraus abgeleiteten ökologischen Strategien mit vorantreiben, statt ihnen nachträglich ausgeliefert zu sein?

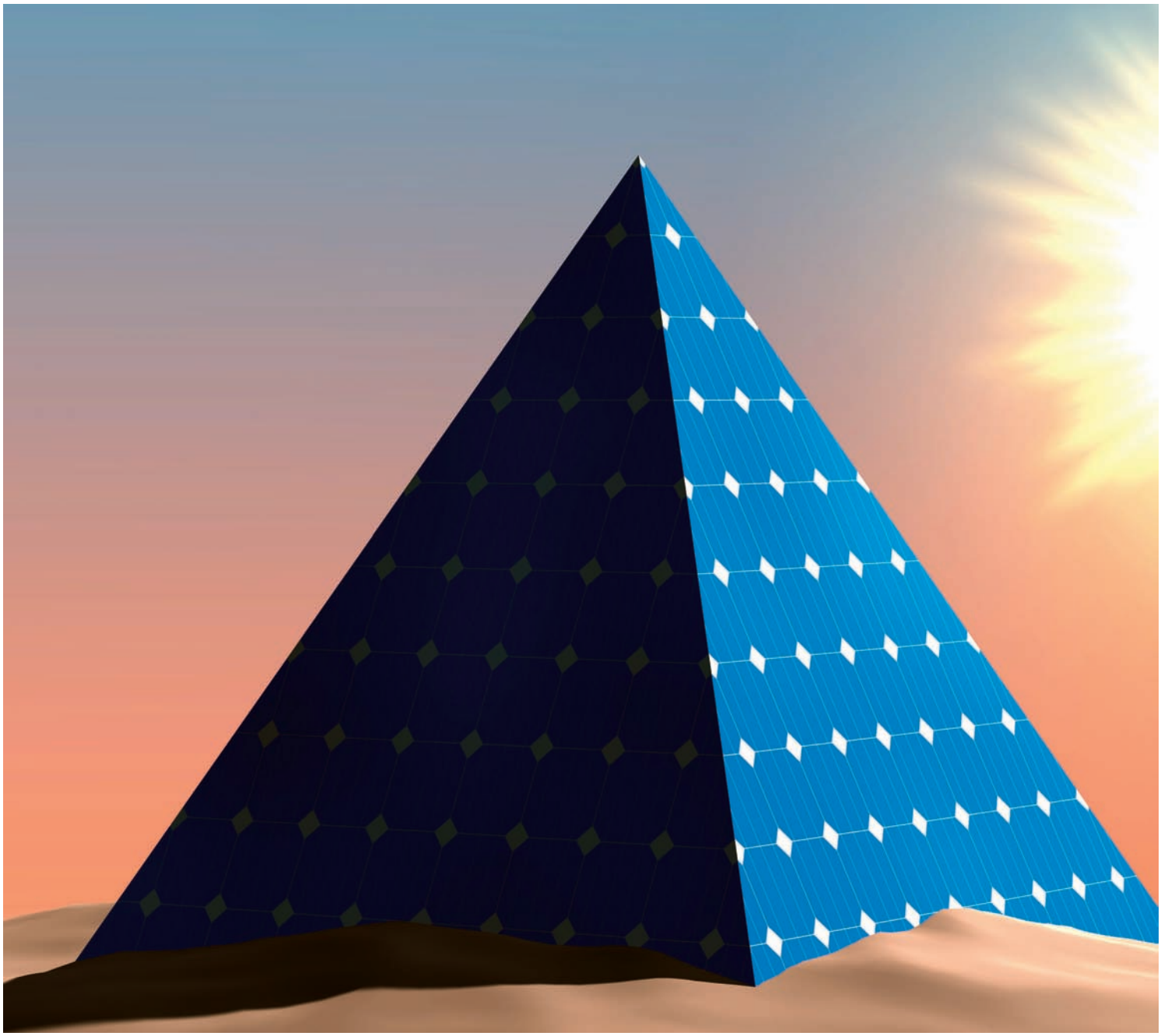
Auf der Grundlage der hier erarbeiteten Erkenntnisse wird der Club of Logistics in den nächsten Jahren auf die politischen Debatten einwirken.

H2

Club of Logistics e.V.
Wißstraße 7
D-44137 Dortmund

Fon [+ 49_2 31] 22 20 70-85
www.club-of-logistics.de

Bildquelle:
© www.shutterstock.com

Stand: 14. Dezember 2020

# GREEN NEW DEAL