

BITTE WENDEN!

Menschenrechtliche Risiken
in der Transport- und Logistikbranche

VON IRENE KNOKE,
SABINE FERENSCHILD,
FRIEDEL HÜTZ-ADAMS

TRANSPORT & LOGISTIK

studie

2023-05


INSTITUT FÜR ÖKONOMIE
UND ÖKUMENE



INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM	2
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	3
1. EINLEITUNG	4
2. AKTUELLE TRENDS IN DER LOGISTIKBRANCHE?	6
2.1 Logistikbranche – was ist das?	6
2.2 Wichtige Trends für die Branche	8
2.2.1 Nachhaltigkeit und Transparenzanforderungen	8
2.2.2 Marktkonzentration und vertikale Integration	9
2.2.3 Digitalisierung	9
2.2.4 Weitere Herausforderungen für die Logistikbranche	10
3. STRUKTUR UND TEILBEREICHE DER BRANCHE ENTLANG EXEMPLARISCHER WERTSCHÖPFUNGSKETTEN	13
3.1 Textile Kette	13
3.2 Kakao und Schokolade	15
3.3 Autoreifen	17
3.4 Bananen	18
4. MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN AUF DEN VERSCHIEDENEN STUFEN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTEN	21
4.1 Lokaler Transport durch Mittelsleute	21
4.2 Lager und Frachtumschlag in den Häfen	23
4.3 Internationaler Schiffsverkehr	24
4.4 Transport in Deutschland & Europa	25
5. AUF DEM WEG ZU EINER NACHHALTIG AUSGERICHTETEN TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE	27

 FÖRDERER

Gefördert durch
ENGAGEMENT GLOBAL
mit Mitteln des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung

Gefördert durch



STIFTUNG UMWELT
UND ENTWICKLUNG
NORDRHEIN-WESTFALEN

 IMPRESSUM

Bonn, April 2023

HERAUSGEBER:
SÜDWIND e.V.

Kaiserstraße 201, 53113 Bonn
Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

BANKVERBINDUNG:
KD-Bank
IBAN: DE45 3506 0190 0000 9988 77
BIC: GENODED1DKD

AUTOR*INNEN:
Irene Knoke, Sabine Ferenschild,
Friedel Hütz-Adams

MITARBEIT

Pablo Campos (Kap. 3.4)

REDAKTION UND LEKTORAT:

Janna Fischer, Nina Giaramita
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

GESTALTUNG:

twotype design, Hamburg

Für den Inhalt dieser
Publikation ist allein der
Herausgeber verantwortlich.



studie

Menschenrecht-
liche Risiken
in der Transport-
und Logistik-
branche
2023-04





SÜDWIND setzt sich für wirtschaftliche, soziale und ökologische Gerechtigkeit ein – weltweit. Wir recherchieren, decken ungleiche Strukturen auf, machen sie öffentlich und bieten Handlungsalternativen. Wir verbinden seit über 30 Jahren Bildungs-, Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BVL	Bundesvereinigung Logistik
CFA	Coopération financière en Afrique/CFA-Franc-Zone
CIF	Cost Insurance Freight/ Kosten, Versicherung und Fracht
EU	Europäische Union
FENABE	Federación Nacional de Bananeros/ Nationaler Verband der Bananenproduzenten Ecuadors
FOB	Free on Board
EPZ	Export Processing Zones/Freie Exportzonen
FTZ	Free Trade Zones/Freie Handelszonen
ILO	International Labour Organization/ Internationale Arbeitsorganisation
IMO	International Maritime Organization/ Internationale Schifffahrtsorganisation
INR	Indische Rupien
ITF	International Transport Workers' Federation/ Internationale Transportarbeiter-Föderation
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
KI	Künstliche Intelligenz
LkSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development/ Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
SWZ	Sonderwirtschaftszone
tkm	Tonnenkilometer

AUTOR*INNEN



IRENE KNOKE

arbeitet seit 1999 als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei SÜDWIND. Themenschwerpunkte sind Entwicklungszusammenarbeit im Kontext nachhaltiger Armutsbekämpfung, Unternehmensverantwortung und Wertschöpfungsketten.



SABINE FERENSCHILD

arbeitet seit 2011 als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei SÜDWIND. Ihre Schwerpunkte sind Arbeitsbedingungen in der textilen Wertschöpfungskette mit Fokus auf asiatische Produktionsländer.



FRIEDEL HÜTZ-ADAMS

arbeitet seit 1993 als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei SÜDWIND. Seine Schwerpunkte sind Arbeitsbedingungen in agrarischen Wertschöpfungsketten mit einem Fokus auf den Kakaoanbau in Westafrika.

1. EINLEITUNG

Deutschland zeichnet sich durch eine stark globalisierte Wirtschaft aus. Die hiesigen industriellen Zentren sind auf Rohstoffe und Vorprodukte angewiesen, die von überall aus der Welt nach Deutschland transportiert werden. Viele Produkte wie zum Beispiel Bekleidung oder Computer werden aber auch als Fertigwaren importiert. Die Unternehmen, die diese Fertigwaren importieren, sind genauso von globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten abhängig wie die Industrie in Deutschland. Auf Unternehmensebene bedeutet diese Verflechtung, dass global agierende Unternehmen oft mehrere Produktionsstandorte und/oder viele Zulieferer weltweit haben. Aber auch kleinere Unternehmen mit einem breiteren Produktportfolio verfügen in der Regel über weit verzweigte Netzwerke und Kunden- und Lieferbeziehungen in der ganzen Welt und eine globale Distribution.

Diese von Industrie und Handel benötigten Rohstoffe, Vorprodukte und Fertigwaren zu transportieren und zu lagern sowie beide Prozesse sinnvoll zu steuern, erfordert Knowhow, Vernetzung und eine hohe Effizienz. Deshalb nehmen Industrie und Handel für viele dieser Bereiche externe, spezialisierte Dienstleister in Anspruch. Zentrale Aufgaben der Logistik werden also „outgesourct“. Vor allem in der Handelsschifffahrt hat sich in den letzten Jahren ein Konzentrationsprozess durchgesetzt, der dazu führt, dass insbesondere kleinere Industrie- und Handelsunternehmen derzeit kaum Einflussmöglichkeiten auf die ökologischen und sozialen Bedingungen sehen, unter denen ihre Produkte transportiert werden. Auch im Speditionsgewerbe gibt es einige sehr große Player, die global agieren, selbst wenn weite Teile der Branche in Deutschland noch immer mittelständisch geprägt sind. Weiter oben in der Wertschöpfungskette wiederum (z.B. beim lokalen Transport von Rohstoffen oder bei der Lagerung in den Exporthäfen), sind die Transportwege und -bedingungen vielen Unternehmen gänzlich unbekannt, weswegen sie ebenfalls keine Einflussmöglichkeiten sehen.

Vor dem Hintergrund des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), den daran anknüpfenden Initiativen auf europäischer Ebene und dem wachsenden gesellschaftlichen Bewusstsein über die menschenrechtliche Verantwortung von Unternehmen wächst aber die Notwendigkeit zumindest für große Unternehmen,

nicht nur ihre Zulieferbetriebe, sondern auch ihre Geschäftspartner für Transport und Logistik einer menschenrechtlichen Risikoanalyse zu unterziehen. Grundlage hierfür ist das Konzept der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, ein anerkannter internationaler Rahmen für den Umgang mit potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Menschenrechte. Hiernach müssen Unternehmen negative Auswirkungen auf die Menschenrechte im Zusammenhang mit ihrer Geschäftstätigkeit und ihrer Lieferkette ermitteln, verhindern, abmildern und darüber Rechenschaft ablegen.

Während der Transport- und Logistiksektor durch die steigende Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen der große Profiteur der Globalisierung war und ist (vgl. Zanker 2018: 22), zeigen zahlreiche Berichte über miserable Arbeitsbedingungen auf Handelsschiffen oder auf Europas Straßen, dass die menschenrechtlichen Risiken in vielen Teilbereichen der Logistikbranche groß sind. Industrie- und Handelsunternehmen täten deshalb gut daran, ihre Risikoanalyse nicht nur auf die Bedingungen bei ihren direkten Logistikdienstleistern zu beschränken, sondern diese auf die tiefere Lieferkette auszudehnen. Genauso, wie sie Transparenz über ihre Zulieferbetriebe entlang der Wertschöpfungskette benötigen, um ihrer menschenrechtlichen Verantwortung nachzukommen, benötigen sie auch Transparenz über die Transport- und Logistikwege, die ihre Produkte genommen haben.

Gerade in der aktuellen Phase, die u.a. stark von der Corona-Pandemie mit den daraus folgenden Unterbrechungen von Lieferketten, aber auch vom russischen Krieg gegen die Ukraine geprägt ist, steht der Logistiksektor vor großen Herausforderungen. Darüber hinaus prägen neue Technologien, die Klimakrise, der Wunsch nach Diversifizierung der Bezugsländer, und zudem der akute Mangel an Fachkräften die Branche (vgl. Pfretschner 2022). Auf diese Herausforderungen muss der Logistiksektor Antworten finden, die nicht losgelöst sein dürfen von den Herausforderungen rund um Transparenz und menschenrechtliche Sorgfaltspflichten. Deshalb ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt, wenn Industrie und Handel, aber auch die Politik und die Gesellschaft als Ganzes ihre Erwartungen an eine Logistikbranche formulieren, die auf ökologischer Nachhaltigkeit und menschenwürdiger Arbeit beruht.



Containerschiff der Yang Ming Marine Transport Cooperation, die zu den größten Transportunternehmen weltweit gehört.



Kampagne der ITF zur Förderung der Rechte für Seeleute und Dockarbeitende.

Fotos: Richard Binhammer via Flickr.com, ITF via Flickr.com

2. AKTUELLE TRENDS IN DER LOGISTIKBRANCHE

2.1 LOGISTIKBRANCHE – WAS IST DAS?

Das Wort Logistik stammt ursprünglich aus dem Französischen („loger“) und bedeutet so viel wie „einquartieren, unterbringen“. Erstmals wurde es im 18. Jahrhundert für militärische Zusammenhänge rund um die Nachschub- und Versorgungssysteme genutzt. So fand es auch Eingang in betriebswirtschaftliche Zusammenhänge und bezeichnet auch hier die Materialversorgung, in diesem Fall für die industrielle Produktion. Die Logistik umfasst die „Planung und Bereitstellung der für die Produktion erforderlichen Mittel und Dienstleistungen – also im Wesentlichen der Transport und die Lagerung von Rohmaterialien, Betriebsstoffen, Zwischen- und Fertigprodukten im Produktionsprozess und Distribution der Fertigprodukte an die Kunden“ (Zanker 2018: 13). Die 7-R-Regel (nach Reinhardt Jünemann) drückt das vereinfacht aus, wobei „R“ immer für „richtig“ steht: So muss das richtige Produkt, in der richtigen Qualität bzw. im richtigen Zustand, zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort, in den

richtigen Mengen, mit den richtigen Informationen und den richtigen Kosten bereitgestellt werden (vgl. ebd.).

Wesentliche Teilbereiche der Logistik sind die Beschaffungslogistik, die sich mit der Beschaffung, also der Auswahl der Lieferanten und der Bestellung befasst, die Produktionslogistik, die versucht, Produktionsprozesse zu optimieren und kostengünstiger zu gestalten, die Distributionslogistik, die für Transport und Lagerhaltung zuständig ist, und die Entsorgungslogistik. Nach Angaben der Bundesvereinigung Logistik (BVL) ist die Branche in Deutschland mit 3,35 Mio. Beschäftigten und einem Umsatz von zuletzt 319 Mrd. Euro (2022) der drittgrößte Wirtschaftsbereich nach der Automobilindustrie und dem Handel. In Europa wurden in der Branche 1.115 Mrd. Euro (2020) erwirtschaftet. Im gesamten Bereich der logistischen Dienstleistungen (Transport und Lagerung, sowie Planung und Steuerung) agieren mehr als 70.000 Unternehmen, die ganz überwiegend mittelständisch geprägt sind (vgl. BVL 2023: o. p.).

In dieser Studie zu menschenrechtlichen Risiken in der Logistikbranche geht es vor allem um die Distributionslogistik. Sie ist für den Transport



Eines der weltweit größten Containerschiffe „Ever Given“, das im Jahr 2021 den Suezkanal blockierte.

von Rohstoffen, Vorprodukten und Halbfertigwaren zwischen den Produktionsstandorten weltweit verantwortlich. In unserer arbeitsteiligen und globalisierten Wirtschaft sind diese Standorte über den ganzen Globus verteilt, die Beförderung erfolgt durch Schiff, Flugzeug, Bahn oder LKW. Sie erfordert aber auch feinmaschige und gut getaktete Distributionsnetzwerke, um die Industrie- und Konsumgüter an andere Unternehmen, Handel und Endverbraucher*innen zu verteilen und zu koordinieren, die auch für den wachsenden Online-Handel von zentraler Bedeutung sind (vgl. Zanker 2018: 10).

WIE SEHEN GLOBALE LOGISTISCHE STRUKTUREN HEUTE AUS?

Mit der zunehmenden Globalisierung der vergangenen Jahrzehnte wurde auch die internationale Arbeitsteilung immer weiter ausgebaut. Im Zuge der Globalisierung sind immer mehr – vor allem arbeitsintensive Produktionsschritte mit geringem Bedarf an Qualifizierung – ins Ausland verlegt worden. Heute hat zum Beispiel ein T-Shirt meist eine lange Reise hinter sich, bevor es in unseren Läden landet: So kann die Baumwolle beispielsweise aus Afrika stammen, in der Türkei zu Garn und Stoff verarbeitet werden, der dann in Bangladesch zusammengenäht wird, bevor das T-Shirt sich von dort auf die weite Reise in die Welt macht (vgl. auch Kap. 3.2). Die Auslagerung der Produktion von Vorprodukten führte vielfach auch von einer vertikalen Integration (innerhalb von Unternehmen) hin zu einer immer stärkeren horizontalen Integration von Wertschöpfungsketten mit einem teils hoch komplexen Lieferantennetzwerk und einem erhöhten Transport- und Logistikbedarf (vgl. Zanker 2018: 38).

Diese Lieferantennetzwerke müssen optimal aufeinander abgestimmt sein, um schnell und flexibel auf mögliche Veränderungen (seien es Anforderungen und Wünsche von Kund*innen oder Lieferschwierigkeiten) reagieren zu können. Um Kosten zu sparen, wurde außerdem die Lagerhaltung so weit wie möglich reduziert. Damit sind auch die Herausforderungen an die Branche an einen reibungslosen Ablauf und Transport gestiegen. Gerade die letzten Jahre mit der Coronapandemie und dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine, aber auch die Blockade im Suezkanal durch das querliegende Containerschiff Ever Given im März 2021 haben gezeigt, wie anfällig solche Netzwerke mittlerweile für Unterbrechungen und unvorhergesehene Veränderungen sind.

SONDERWIRTSCHAFTSZONEN

Wie der Blick in einzelne Lieferketten (s. Kap. 3) zeigt, sind lange Transportwege und logistische Herausforderungen wichtige Kostentreiber in globalen Lieferketten. Die Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen (SWZ) durch zahlreiche Staaten der Welt ist deshalb auch als Anreiz zu verstehen, Transportwege kurz und Logistikprobleme und Kosten klein zu halten. Eine SWZ ist ein „abgegrenztes, meist physisch gesichertes Gebiet innerhalb des Wirtschaftsraums eines Staates, für das zoll-, steuer- und andere rechtliche Sonderbestimmungen und administrative Vergünstigungen gelten für Güter, die nicht in den inländischen Warenverkehr gebracht werden“ (Weerth 2018: o.p.). Aktuell gibt es global ca. 4.300 SWZ, die schätzungsweise für 20 % des globalen Handels verantwortlich und in denen rund 68 Mio. Menschen (= 3 % der Weltbevölkerung) beschäftigt sind. SWZ existieren in verschiedenen Formen. Für Transport- und Logistikaspekte relevant sind vor allem Freie Handelszonen (Free Trade Zones – FTZ), Freie Exportzonen (Export Processing Zones – EPZ) und Industrieparks. Während FTZ in der Regel an Häfen, wichtigen Transportachsen oder Flughäfen zu finden sind und zollfreie Lagerungsmöglichkeiten (bonded warehousing) bieten, also auf „Zwischenlagerung, Abfertigung, Transport und Logistik“ spezialisiert sind, schaffen EPZ und Industrieparks Cluster, die durch die enge Verknüpfung von Unternehmen sowie kurze Transportwege auch innerhalb des Produktionsprozesses enorme Kostenvorteile für die Unternehmen schaffen. Weitere Vorteile aus Unternehmenssicht sind in der Regel vielfältige Steuervergünstigungen und oft auch Ausnahmen vom lokalen Arbeitsrecht z.B. in Bezug auf Gewerkschaftsfreiheit.

Quellen: Hachmeier/Mösle 2019, Weerth 2018.

Vgl.
Kap.3.2

2.2 WICHTIGE TRENDS FÜR DIE BRANCHE

2.2.1 NACHHALTIGKEIT UND TRANSPARENZANFORDERUNGEN

Zu den zentralen Herausforderungen der Branche zählt das Thema Nachhaltigkeit. Mit der Globalisierung und dem Online-Handel ist auch die Nachfrage nach Gütertransporten und Logistikdienstleistungen deutlich angestiegen. Ökologische Aspekte der Nachhaltigkeit bezüglich des Ressourcenverbrauchs und des Ausstoßes an Treibhausgasen oder auch die Feinstaub- und Stickoxidbelastung stehen daher schon länger auf der Agenda der Transport- und Logistikbranche. Ab 2023 treten nun weitere Maßnahmen zu Energie- und CO₂-Einsparungen in Kraft. So müssen alle Schiffe ihre Energieeffizienz messen und den CO₂-Ausstoß mittelfristig senken. Das kann z.B. zu langsameren Fahrgeschwindigkeiten führen (vgl. UNCTAD 2022: XXII).

Die Anforderungen aus der Politik, aber auch der Kund*innen bezüglich der Reduzierung der Umweltbelastung bzw. der Internalisierung der Kosten sind über die vergangenen Jahre beständig gestiegen. Gleichzeitig macht sich hier auch der sogenannte „Rebound-Effekt“ sehr deutlich bemerkbar: Während durch technologische Entwicklungen zwar der Energieverbrauch pro Tonnenkilometer gesenkt werden konnte, wurden diese Einsparungen durch die steigende Nachfrage nach Transportdienstleistungen mehr als überkompensiert, sodass der Endenergieverbrauch im Güterverkehr zwischen 2005 und 2014 insgesamt um 7,2 % gestiegen ist (vgl. Zanker 2018: 37ff.). Die sogenannte Grüne Logistik versucht, diesem Trend mittels verschiedener Strategien entgegenzuwirken. Dazu gehören das Vermeiden von Emissionen (z. B. durch die Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten), das Verlagern auf andere Verkehrsträger (z.B. Bahn oder Binnenschifffahrt), das Vermindern von Emissionen (z.B. durch bessere Auslastung, effizienteres Fahren oder CO₂-freie Antriebe) (ebd.). Auch für die EU sind im Straßengüterverkehr strengere CO₂-Richtwerte ab 2030 geplant.

Mit dem LkSG ist aber auch die soziale Verantwortung der Unternehmen für ihre Lieferketten stärker in den Mittelpunkt gerückt. Unternehmen sind angehalten, menschenrechtliche Risiken in ihren Lieferketten zu eruieren und Maßnahmen zu ergreifen, um Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten auszuschließen oder zu beheben. Umfassend hat dies im eigenen Unternehmen und bei den direkten Lieferanten zu erfolgen. Im Falle einer „substantiierten Kenntnis“ müssen Unternehmen aber auch bei ihren Sublieferanten aktiv werden, wenn sie von entsprechenden Missständen erfah-

DIE NEUE SEIDENSTRASSE – EIN GLOBALES INFRASTRUKTURPROJEKT

Globale Gütertransporte erfolgen zunehmend über die Neue Seidenstraße. Bei der Neuen Seidenstraße, auch „Belt and Road Initiative“ genannt, handelt es sich um ein weltumspannendes chinesisches Infrastrukturprojekt. Es umfasst maritime Routen, Luftfracht und Schienentransporte. Aber es gehören auch Großprojekte wie Kraftwerke oder der Aufbau von Industrieparks zu dieser Vision Chinas, über den Ausbau der Infrastruktur die Hoheit über globale Handelswege zu gewinnen.

Auch in Europa gibt es wichtige Endpunkte der Neuen Seidenstraße: Der Hafen von Genua in Italien ist ein Endpunkt der maritimen Seidenstraße, im Duisburger Hafen endet eine Schienenstrecke der Seidenstraße und der Frachtflughafen von Lüttich in Belgien ist ein zentraler Endpunkt der Luftverbindung. In diesen Logistik-Drehkreuzen werden Güter aus China wie Textilien, Elektronik oder Spielzeug umgeschlagen und an die Auftraggeber weitertransportiert. Das Investment Chinas beschränkt sich dabei nicht nur auf den Erwerb von Anteilen an den Betreibergesellschaften, sondern umfasst auch den Aufbau von Logistikstrukturen.

Die Zusammenarbeit des Duisburger Hafens mit der Seidenstraßen-Initiative begann schon im Jahr 2014. Zwar ist der Transport auf der Schiene deutlich teurer als auf dem Schiffsweg, doch ist die Zeitersparnis enorm: Statt mehr als 40 Tage auf dem Seeweg aus China unterwegs zu sein, kommt die bestellte Ware über die Schiene nach rund 12 Tagen in Duisburg an. Deshalb wuchs über die letzten Jahre der Güterzugverkehr zwischen China und Deutschland stetig – von 20 Güterzügen pro Woche im Jahr 2016 auf rund 60 Güterzüge wöchentlich im Jahr 2021. Natürlich bilden auch 60 Güterzüge pro Woche nur einen Bruchteil der per Schiff importierten chinesischen Güter. Dennoch zeigt sich in diesem Wachstum, dass der Schienentransport eine wettbewerbsfähige Alternative zum maritimen Transport sein kann.

Doch das gehört aktuell der Vergangenheit an, denn der russische Krieg gegen die Ukraine hat die Schienentransporte über die Neue Seidenstraße massiv einbrechen lassen. Da die Schienenstrecke durch Russland verläuft, bevorzugen viele Auftraggeber seit Kriegsbeginn wieder den maritimen Transport. Ende des Jahres 2022 waren nach Auskunft der Duisburger Hafen AG aber Alternativrouten unter Umgehung Russlands (u.a. über die Türkei) etabliert, sodass in Duisburg pro Woche wieder rund 30 Güterzüge aus China abgefertigt werden konnten.

Quellen: Blome-Müller 2022, Ferenschild 2021, Göbel 2022, Morazan 2020, Müller 2022

ren. Speditionen sind oft direkte Auftragnehmer von Unternehmen und sind daher – selbst wenn sie nicht aufgrund ihrer Größe selbst unter das Gesetz fallen - vom LkSG betroffen. Das erhöht auch die Transparenzanforderungen an die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche, denn die Arbeitsbedingungen von Fahrer*innen, Lohnzahlungen oder ausbeuterische Beschäftigungsverhältnisse bis hin zu Zwangsarbeit in der internationalen Seeschifffahrt werden immer mehr auch ins Zentrum der Risikoanalysen von Industrieunternehmen rücken (vgl. Kap. 4). Mehr Transparenz über das Lieferantennetzwerk, insbesondere auch in der tieferen Lieferkette, ist aber auch zur Verbesserung der Krisenfestigkeit geboten.

Vgl. Kap.4

2.2.2 MARKTKONZENTRATION UND VERTIKALE INTEGRATION

In den vergangenen Jahrzehnten – nicht zuletzt auch mit der Einführung der Standardcontainer in den 1950ern, die die Verladezeiten drastisch verkürzten und den kombinierten Verkehr mit verschiedenen Transportmitteln vereinfachten, sowie dem Bau der ersten Containerterminals in den 1960ern - sind die Transportkosten immer weiter gesunken. Die Kosten sind der wichtigste Wettbewerbsfaktor beim Transport von Waren. Skaleneffekte spielen daher – wie in vielen anderen Wirtschaftssektoren auch – eine entscheidende Rolle.

Allein zwischen 2002 und 2022 hat sich der Warenumsatz an den maritimen Containerterminals verdoppelt (vgl. UNCTAD 2022: 5), was vor allem über eine ebenfalls verdoppelte Ladekapazität der Schiffe ermöglicht wurde. Immer größere Schiffe machen auch erhebliche Investitionen in den Häfen notwendig. Hinzu kommt eine zunehmende vertikale Integration, im Rahmen derer Aktivitäten ausgeweitet werden und maritime Unternehmen beispielsweise Bereiche wie Luftfracht, aber auch Vor- und Nachlauf in ihr Geschäft integrieren. Maersk, einer der Marktführer, hat beispielsweise 2021 verschiedene E-Commerce-Logistikunternehmen und Start-ups übernommen, um auch mit dem technologischen Anforderungsbedarf der Branche mitzuhalten (vgl. UNCTAD 2022: XXV).

All das hat zu Fusionen und Übernahmen geführt, und um Risiken und Kosten in dem volatilen Geschäft zu minimieren, wurden weitere Allianzen gegründet. Die neun größten Reedereien sind in drei strategischen Allianzen zusammengeschlossen. Kleinere Reedereien bleiben dabei außen vor. Die 10 größten Reedereien haben allein zwischen 2011 und 2022 ihren Anteil an der Beförderungskapazität für Container von knapp

63 % auf fast 85 % erhöht, mit dem größten Anstieg zwischen 2015 und 2018. Die vier größten Reedereien kontrollieren heute 58 % der weltweiten Kapazität. Das hat ihnen natürlich auch eine stärkere Verhandlungsposition gegenüber den Hafenbehörden verschafft, da sie mit vereinter Stimme auftreten (vgl. UNCTAD 2022: XXVI). Vor diesem Hintergrund muss auch die Beteiligung der chinesischen Reederei COSCO (gemessen am Umschlag heute der größte Betreiber weltweit) am Hafenterminal in Hamburg bewertet werden. Denn auch wenn hier keine Eigentumsrechte am Hafen selbst zur Disposition stehen, COSCO und auch andere chinesische Unternehmen wie Alibaba bauen insgesamt ihre Positionen im Logistikbereich in Europa deutlich aus, um so auch ihre Marktmacht zu stärken. Häufig mit dabei ist auch die PSA (früher Port of Singapore Authority), einer der größten Terminalbetreiber der Welt und Partner der chinesischen Neuen Seidenstraße (s. Kasten) und der Reederei COSCO. Durch Investitionen und Übernahmen kann so die vertikale Integration weiter vorangetrieben werden, so dass alle Dienstleistungen über die gesamte Lieferkette aus einer Hand angeboten werden können - von der Übernahme der Ware des Lieferanten in China, die Organisation des Containers, die Einfuhr inkl. Zollabfertigung bis hin zur Auslieferung an die Endkund*innen¹.

Siehe Kasten

Demgegenüber ist der Logistiksektor „auf der letzten Meile“, also auf dem Weg von den Lagern zu den Endkund*innen, sehr viel kleinteiliger und oft von einem Unterbietungswettbewerb von Subunternehmen geprägt. Hier zeigen sich häufig ungleiche Machtverhältnisse zwischen den Unternehmen oder großen Speditionen als Auftraggebern und den Dienstleistern. Je ungleicher diese Machtverhältnisse ausgestaltet sind, desto höher ist das Risiko, dass die Zusammenarbeit kurzfristig und von starkem Wettbewerb geprägt ist und auch die Verantwortung für soziale Belange „outgesourct“ wird. So wurde festgestellt, dass „mit abnehmender Machtstellung eine proportionale Zunahme an schlechten Arbeitsbedingungen mit zunehmenden Risiken für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten erlebt wird“ (Gurt/Elke 2022: 37).

2.2.3 DIGITALISIERUNG

Globale Wertschöpfungsketten sind sehr komplex mit teils sehr umfassenden Lieferanten- und Transportnetzwerken. Bei der Steuerung solcher Materialflüsse sind moderne Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) nicht mehr wegzudenken und helfen bei der Optimierung von

¹ Eine gute Dokumentation zum Engagement von China im europäischen Logistikbereich findet sich in der ARD Mediathek: Der lange Arm der Seidenstraße in Europa

Wertschöpfungsprozessen. Um Arbeitsabläufe möglichst effizient gestalten zu können, müssen die Informationen über den Status der Materialflüsse, über Verfügbarkeit von Ressourcen (Produktions- und Transportmittel, Lagerkapazitäten, Arbeitskräfte), die Lokalisierung von Transportmitteln, aber auch z.B. angebots- und nachfrageorientierte Daten praktisch ständig ausgetauscht werden. Mittels moderner IKT stehen solche Informationen heute oft sogar in Echtzeit zur Verfügung. Mit dem Einzug des Internet und der Einführung entsprechender Software ist es auch möglich geworden, Teilbereiche der Logistik vom Kerngeschäft der produzierenden Unternehmen zu lösen und auszulagern und die entstehenden Schnittstellen dennoch effizient zu steuern (vgl. Zanker 2018: 30f).

Ein wichtiges Stichwort ist hierbei das „Internet der Dinge“. Hier werden physische Objekte (Dinge) mittels bestimmter Technologien so ausgestattet, dass sie selbst zum Akteur im Internet werden, indem sie relevante Informationen und Daten z.B. über ihren Zustand, ihren Aufenthaltsort oder ihre Umgebung erfassen und im Netzwerk verfügbar machen und sich so mit anderen Systemen verknüpfen können. Beispiele für das „Internet der Dinge“ aus dem Alltag sind die Paketverfolgung im Internet, Smart-Home-Technologien und App-gesteuerte Geräte, Fitnessstracker oder die Sprachsoftware Alexa und Siri. Der Ausbau des Mobilfunknetzes (5G) und die Künstliche Intelligenz (KI) werden dieser Entwicklung weiter Vor Schub leisten (vgl. INFINEON 2022: o. p.).

In der Industrie ist die smarte Vernetzung von Maschinen, Produktionsgütern und -anlagen mit dem Internet als Industrie 4.0 bekannt.² Die effizientere Ausgestaltung industrieller Prozesse und Wertschöpfungsketten in der Industrie 4.0 hat erheblichen Einfluss und auch erhebliche Effizienzsteigerungen insbesondere in der Distributionslogistik, denn sie spart durch ständigen Datenaustausch und optimierte Routenplanung Zeit und Lagerkosten und kann Ressourcen schonender einsetzen. Eine Industrie 4.0 benötigt deshalb eine Logistik 4.0, in der technische Kompetenzen und vollautomatisierte Prozesse, die auch viele händische Planungen und analoge Dokumentationspflichten überflüssig machen, ausgebaut werden.³ Zu den Kehrseiten der „smarten“ Entwicklung rund um das „Internet der Dinge“ gehören das immense Datenvolumen, die Datensicherheit und die Anfälligkeit gegenüber kriminellen Machenschaften (vgl. INFINEON 2022: o. p.).

In der Lagerlogistik und an den Umschlagplätzen selbst haben computergestützte und selbst-

steuernde Systeme, Maschinen und Robotertechnik auch die Arbeitsprozesse stark verändert. Angefangen von der computergestützten Erfassung des Warenumschlages bis hin zur vollständigen Automatisierung von Arbeitsprozessen an den großen Umschlagplätzen wie beispielsweise den großen Häfen. Für viele Prozesse, wie das Befestigen und Lösen der Container (Laschen), das Steuern der Brücken oder der Weitertransport der Container, wird heute außer zum Bedienen der Computer kein Personal mehr benötigt (vgl. Waterfront 2022: 6).

Im Bereich ökologische Nachhaltigkeit und Umweltschonung leistet das „Internet der Dinge“ ebenfalls wichtige Beiträge z.B. durch eine effiziente Ressourcennutzung. Digitale Technologien dienen auch dazu, die (unternehmensinterne) Transparenz in den Wertschöpfungsketten zu erhöhen, was angesichts der zunehmenden Transparenzanforderungen auch im Bereich Nachhaltigkeit und Sorgfaltspflichten von großer Bedeutung ist. An vielen Stellen wäre es technisch möglich, die Transparenz der Wertschöpfungsketten weiter zu erhöhen oder diese gar vollständig abzubilden. Die Nutzung von Barcodes, Sensortechnik oder anderer technologischer Entwicklungen zur Identifizierung der Güter würde dies erlauben. Um diese Informationen auch den Kund*innen der Logistikunternehmen bereit zu stellen, müssen die erhobenen Daten aber geteilt und zugänglich gemacht werden.

2.2.4 WEITERE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE LOGISTIKBRANCHE

Zu den aktuellen Herausforderungen für die Logistikbranche und ihre Kund*innen gehören neben den wachsenden Anforderungen an verringerte Umweltauswirkungen und die Konsequenzen, die sich aus dem LkSG ergeben, die Just-in-time Produktion und die zunehmende Individualisierung und Anpassung von Produkten an die Wünsche der Kund*innen.

JUST-IN-TIME PRODUKTION

Das Konzept des „Just in Time“ bedeutet, dass Materialien und Vorprodukte genau dann angeliefert werden, wenn sie für den weiteren Produktionsprozess gebraucht werden. Analog dazu bedeutet „Just in Sequence“ die passgenaue Lieferung in der richtigen Reihenfolge oder Sortierung. Für Produktionsbetriebe reduziert sich dadurch die Lagerhaltung. Dies verlangt von den Logistikdienstleister*innen die Anpassung an hoch flexible Produktionskonzepte. Dieser Teil der Logistik ist somit sehr eng mit dem Produktionsprozess des

² Die Erfindung der Dampfmaschine leitete die Industrie 1.0 ein, die elektrische Energie beflügelte die Industrie 2.0 und die Digitalisierung der Produktion führte zur Industrie 3.0.

³ Sehr anschaulich wird das Thema Logistik 4.0 hier dargestellt: <https://www.youtube.com/watch?v=5GeDrpC2mBM>



Industrieunternehmen verbunden (vgl. Zanker 2018: 62). Die Corona-Pandemie hat aber auch gezeigt, dass ein solches Modell sehr anfällig ist für Störungen. Auch die tagelange Blockade im Suez-Kanal durch die Ever Given hat die Abläufe erheblich gestört. Diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass wieder stärker über neue Modelle und „Reshoring“, also die Rückverlagerung von Produktionsschritten nach Europa nachgedacht wird, um die Resilienz der Lieferketten zu verbessern. Dies wird aber allenfalls schrittweise und auch bei weitem nicht flächendeckend möglich sein (vgl. UNCTAD 2022: XXVI).

VARIANTENVIELFALT UND INDIVIDUALISIERUNG VON PRODUKTEN

In den westlichen Industrien sind die Märkte vieler Massenprodukte weitgehend gesättigt. Vor diesem Hintergrund sind viele Unternehmen

dazu übergegangen, ihre Produkte nach individuellen Wünschen von Kund*innen anzupassen, um so einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen und neue Kund*innen zu gewinnen. Die Individualisierung von Produkten führt zu einer deutlich erhöhten Variantenvielfalt. Was die Automobilindustrie bereits seit vielen Jahren praktiziert (Farbauswahl, Sonderausstattung etc.), ist auch in andere Produktbereiche vorgedrungen. Durch die Fertigung individueller Produktvarianten erhöht sich auch die Komplexität im Produktionsprozess, mit entsprechenden Anforderungen an die Logistik (vgl. Zanker 2018: 24). Ähnliche Herausforderungen für solch flexible Produktionskonzepte gelten auch in der Modebranche bei den „Fast Fashion“-Anbieter*innen. Auch hier sind äußerst flexible und auf die Anforderungen von Kund*innen zugeschnittene Produktionskonzepte gefordert (vgl. Zanker 2018: 149).

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Die letzten Jahre haben die Risiken der globalen Abhängigkeiten deutlich gemacht. Als es im Zuge der Corona-Pandemie beispielsweise in Shanghai zu einem kompletten Lockdown kam, löste dies eine ganze Kettenreaktion und teils erhebliche Engpässe in den globalen Lieferketten aus, da viele Güter und dringend benötigte Ersatzteile nicht geliefert wurden (und sie aufgrund der weltweiten Just-in-time-Produktion auch nicht auf Lager waren). Auch der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine hat dazu geführt, dass viele Handelswege umstrukturiert werden (mussten). Die zahlreichen Sanktionen gegen Russland erfordern von den Logistikunternehmen Anpassungen, da Russland teilweise oder vollständig von bestehenden Logistiknetzen abgekoppelt

wird (vgl. Puls 2022:1). Hinzu kommen die dramatisch gestiegenen Energiepreise, die sich in der Transportbranche stark bemerkbar machen. Ein schon seit Jahren anhaltender Fachkräftemangel, hohe Krankenstände, vor allem aber die deutliche Wiederbelebung des Seetransports haben auch zu einer beispiellosen Überlastung der Häfen geführt. Im Jahr 2021 verdoppelten sich die durchschnittlichen Verspätungen im Containerverkehr weltweit und deutlich mehr Containerschiffe steckten aufgrund von Hafenüberlastung in den Häfen fest. All diese Faktoren haben in den Krisenjahren 2021 und 2022 zu einem dramatischen Anstieg der Frachtkosten geführt. Dieser Trend hat sich zwar wieder etwas gedreht, das günstige Vorkrisenniveau dürfte aber nicht mehr erreicht werden (vgl. UNCTAD 2022: XIXff.).



Fotos: Rainer Nicolai via Flickr.com

3. STRUKTUR UND TEILBEREICHE DER BRANCHE ENTLANG EXEMPLARISCHER WERTSCHÖPFUNGSKETTEN

So unterschiedlich die einzelnen Produkte sind, so unterschiedlich sind auch die logistischen Prozesse dahinter. Manche Lieferketten sind recht kurz, andere sehr komplex. Manche Produkte reagieren sehr sensibel auf Umweltbedingungen, benötigen Kühlung oder verderben schnell. Manche Produkte sind flüssig, andere wieder werden als Stückgut transportiert. Auch der sich immer stärker ausweitende Onlinehandel zieht oft andere Transportrouten nach sich. So gibt es auch unter den Logistikunternehmen teilweise Spezialisierungen auf bestimmte Transportarten. Sehr eindrücklich ist das z.B. bei den Bananen der Fall, wo während des Transports gleichzeitig der Reifeprozess unterdrückt werden muss, dieser dann aber noch vor Verkauf an die Endkund*innen gezielt eingeleitet werden muss. Im Folgenden werden für vier Produkte die Lieferketten mit ihren logistischen Besonderheiten nachgezeichnet, die hier nur exemplarisch stehen sollen.

3.1 TEXTILE KETTE

Am Anfang der textilen Kette steht der Rohstoff, aus dem die Garne hergestellt werden, die zu Web- oder Strickstoffen verarbeitet und dann konfektioniert werden. Da Baumwolle die wichtigste Naturfaser bei der Herstellung von Textilien ist und ihre Produktion inkl. Transport und Logistik mit relevanten ökologischen und menschenrechtlichen Herausforderungen einhergeht, steht Baumwolle als textiler Rohstoff hier im Mittelpunkt.

VOM FELD ZUR ENTKÖRNUNG

Baumwolle wird in vielen Ländern des Globalen Südens von Hand gepflückt und von den Pflücker*innen in Säcken deponiert. Sind die Säcke voll oder ist der Arbeitstag beendet, bringen die Pflücker*innen die Rohbaumwolle zu einem Sammelpunkt am Feldrand. Dort (oder in benachbarten Dörfern) wird sie von Zwischenhändler*innen aufgekauft, die die Rohbaumwolle per LKW zu einer in der Regel nicht mehr als 50 km entfernten Entkörnungsfabrik transportieren. In manchen Fällen verfügen auch Bauernkooperativen oder Entkörnungsfabriken selbst über LKW, die sie zum Transport der Baumwolle vom Feld zur Entkörnung nutzen können. Das Be- und Entladen der LKW erfolgt in der Regel manuell, eine Tätigkeit, die neben dem/der LKW-Fahrer*in zusätzliche Arbeitskräfte erfordert und

die in der Regel informell organisiert ist. Die Entkörnungsfabriken verfügen über große, überdachte Lagerplätze, auf denen die Rohbaumwolle bis zur Verarbeitung trocken gelagert werden kann.

VON DER ENTKÖRNUNG ZUR KONFEKTIONIERUNG

Die Entkörnungsfabriken pressen die Baumwollfasern zu kompakten Ballen, die entweder mit dem LKW oder per Schiff zu den Spinnereien transportiert werden. Mit beiden Transportmitteln werden dabei unter Umständen mehrere Tausend Kilometer zurückgelegt. So erfolgt zum Beispiel in Indien der Transport der im indischen Bundesstaat Gujarat angebauten und entkörnten Baumwolle in die knapp 2.000 km entfernten südindischen Spinnereien des Bundesstaates Tamil Nadus per LKW. Der Transport kostet bis zu 1.000 INR (Indische Rupien) pro Baumwollballen á 170 Kilogramm in der Hochsaison. Im Vergleich dazu kostet die Verschiffung eines Containers mit 170 Baumwollballen aus Gujarat nach China weniger als 100 INR pro Baumwollballen (vgl. *Fibre2Fashion 2018: o. p.*). Die Wahl des Transportmittels hat also größere Auswirkungen auf die Transportkosten als die Entfernung.

Afrikanische Import-Baumwolle, die in Tamil Nadu versponnen wird, wird auf dem Seeweg auf Containerschiffen nach Indien transportiert und kommt u.a. über die Häfen von Thoothukudi (Tuticorin) oder Chennai in Tamil Nadu an. Die COVID 19-Pandemie und die aus ihrer Bekämpfung folgenden wirtschaftlichen Verwerfungen haben dazu geführt, dass aus zahlreichen afrikanischen Häfen die Aufträge für Containerschiffe drastisch zurückgingen – mit der Folge, dass die Transportkosten sich teilweise verdoppelten. Von dieser Verteuerung war auch die afrikanische Baumwolle, die überwiegend in asiatischen Ländern versponnen wird, betroffen (vgl. *WTO 2021: 12*).

Je nach Entfernung der weiteren Verarbeitungsstufen von der Spinnerei werden die Garne sowie die weiteren Zwischenprodukte mit dem LKW oder mit dem Schiff transportiert. Dies kann sich von Produkt zu Produkt stark unterscheiden. Es gibt Textilien, die ausschließlich innerhalb Indiens hergestellt werden und dann in der Regel auf LKW zwischen den verschiedenen Verarbeitungsstufen transportiert werden. Es gibt aber auch Textilien, deren Verarbeitung über verschiedene Länder verteilt ist und die deshalb vor allem auf Schiffen transportiert werden.



Gujarat, Indien: Rohbaumwolle wird von LKW in der Entkörnungsfabrik angeliefert und entladen.

VON DER KONFEKTIONIERUNG NACH DEUTSCHLAND

Am Ende der Produktionskette wird die konfektionierte Ware im Bekleidungsbetrieb versandfertig gemacht, in betriebseigenen Lagerhallen gelagert und mit eigenen LKW oder über ein Speditionsunternehmen zum Hafen transportiert. Wird ein Spediteur genutzt oder ist der Bekleidungsbetrieb so groß, dass er alleine einen ganzen Container füllen kann, so kann die Containerbeladung direkt beim Bekleidungsbetrieb stattfinden, wie das World Shipping Council dies exemplarisch für ein paar Sportschuhe dargestellt hat (vgl. *World Shipping Council o.J.: o. p.*). Die gefüllten Container werden in den Häfen auf Containerschiffe geladen, von denen die größten mehr als 20.000 Container fassen, und machen sich auf den Weg in ihre Zielhäfen, die häufig in Europa liegen (vgl. *Statista 2022: o. p.*). Bestellt ein Händler in Deutschland Textilien in Tamil Nadu, so werden diese zum Beispiel im Seehafen Chennai Port auf ein Containerschiff geladen. Vom Chennai Port in Tamil Nadu / Indien legt das Schiff dann knapp 8.000 Seemeilen (ca. 14.600 km) nach Antwerpen / Belgien zurück, wofür es bei einer Geschwindigkeit von 20 Knoten rund 16 Tage unterwegs wäre (vgl. *Ports.Com o.J.: o. p.*).

In Antwerpen (oder auch Rotterdam, Bremerhaven oder Hamburg) angekommen, wird die Ladung des Schiffs gelöscht, d.h. dass entweder

ganze Container auf Straßen, Schienen oder Wasserwegen zu den Zentrallagern der Auftraggeber*innen transportiert und erst dort entladen werden – oder dass ein Container, der Ware für verschiedene Zielorte enthält, am Hafen entladen und in der Regel per Schiene oder Straße weitertransportiert wird. Laut Auskunft eines Textilhändlers ist für kleinere Aufträge die Nutzung des Bahntransports ab Antwerpen sehr teuer und kann nicht mit dem Transport per LKW konkurrieren.⁴

Ob die Ware für den stationären Handel oder den Versandhandel bestimmt ist, kann über Lagerung und Transport in Deutschland entscheiden. So gibt zum Beispiel die Firma Seidensticker auf ihrer Website an, dass Ware, die für den Versandhandel bestimmt ist, durch einen Dienstleister in Hamburg direkt nach Eintreffen der Ware im Hafen an die Kund*innen versendet wird. Die Waren, die für die 45 Seidensticker-Geschäfte bestimmt sind, werden zum Zentrallager in Bielefeld transportiert und gehen von dort zu den stationären Geschäften (vgl. *Seidensticker Group o.J.: o. p.*).

VOM HANDEL ZU DEN KUND*INNEN UND ZURÜCK

Auch wenn der mit Abstand größte Teil der Textilien im stationären Handel verkauft wird, so werden Transport- und Logistikfragen mit dem

⁴ Für dieses Kapitel wurden Interviews mit verschiedenen Produzenten und Händlern der hier aufgeführten Produkte geführt.

Wachstum des Onlinehandels auch im Verkauf zunehmend wichtiger: Im Jahr 2019 wurden rund 20 % der textilen Artikel online bestellt (vgl. *Statistisches Bundesamt 2023: o. p.*). Dies erfordert große Zentrallager und eine ausreichende Infrastruktur an Paketdienstleistern. Doch nicht nur der Weg vom Lager in den Kleiderschrank muss zurückgelegt werden, sondern oft geht es auch andersherum: Nach aktuellen Erkenntnissen der Forschungsgruppe Ressourcenmanagement geht im deutschen Gesamtmarkt fast jedes vierte Paket im Onlinehandel an die Händler zurück. Textilien machen mehr als 80 % der Rücksendungen aus (vgl. *Universität Bamberg 2022: o.p.*). Auch hier spielen also Paketdienstleistungsunternehmen und zahlreiche Transportkilometer wieder eine große Rolle.

3.2 KAKAO UND SCHOKOLADE

Wichtigster Grundstoff zur Herstellung von Schokolade ist Kakao. Der Kakaobaum wächst in einem schmalen Tropengürtel entlang des Äquators. Weit mehr als 90 % der jährlich geernteten etwa 5 Mio. Tonnen Kakao werden von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern angebaut, die meisten Plantagen sind kleiner als 3 Hektar. Rund 75 % der Welternte stammen aus Westafrika, davon wiederum 2 Mio. Tonnen aus der Côte d'Ivoire und rund 800.000 Tonnen aus Ghana. Aus den Anbaugeländen gibt

es eine Vielzahl von Berichten über Menschenrechtsverletzungen inklusive Kinderarbeit und in Einzelfällen Zwangsarbeit (vgl. *Fountain/Hütz-Adams 2022: 56-61; 71*). Der Transport des Kakaos spielt bislang in der Diskussion jedoch eine untergeordnete Rolle.

VON DER PLANTAGE BIS ZUM ZWISCHENHANDEL

Bäuerinnen und Bauern ernten die Kakaofrüchte, öffnen diese, fermentieren und trocknen die Bohnen. Anschließend werden diese in Säcke verpackt, die rund 64 Kilogramm wiegen sollen, und sind transportbereit.

Der Handel mit Kakao ist von Land zu Land unterschiedlich organisiert. Doch es gibt auch Gemeinsamkeiten. Meist werden die getrockneten Bohnen von Zwischenhändler*innen abgeholt oder von den Bäuerinnen und Bauern zu ihren Kooperativen gebracht. Häufig bringen kleine Zwischenhändler*innen den Kakao in die großen Städte oder transportieren diesen direkt in die Häfen (vgl. *Hütz-Adams et al. 2016*). Die kleinteilige Struktur führt dazu, dass beim Transport des Kakaos in den großen Anbauländern Tausende oder sogar Zehntausende Menschen beschäftigt sind. Insgesamt wird geschätzt, dass in diesem Sektor alleine in Ghana mehr als 10.000 Menschen arbeiten (vgl. *Joerin et al. 2018: 16*), in der Côte d'Ivoire mit seiner viel größeren Kakaoernte ist die Zahl noch deutlich größer.

Mittlerweile sind etliche der multinationalen kakaohandelnden Unternehmen selbst als Aufkau-



Der von kleinbäuerlichen Betrieben produzierte Kakao (hier auf der Vanuatu-Insel Malekula) wird zur Kakaoanbauvereinigung angeliefert.

fende in den Anbaugeländen präsent. Dieser Trend wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren noch verstärken, da direkte Beziehungen zu den Bäuerinnen und Bauern die Schaffung transparenter Lieferketten einfacher machen. Dies wiederum wird bereits im deutschen LkSG sowie demnächst in Vorgaben der Europäischen Union (EU) bezüglich Menschenrechte und Entwaldungsfreiheit eingefordert. Die großen Unternehmen arbeiten auch mit lokalen Transportfirmen zusammen.

In Ghana ist die Situation anders. Dort müssen die Kakao aufkaufenden Unternehmen in den Dörfern feste Aufkaufstationen unterhalten, und die Bäuerinnen und Bauern bringen ihren Kakao dorthin. Weniger als ein Dutzend Firmen beherrschen den Markt, etliche davon Töchter multinationaler Konzerne (vgl. Hütz-Adams et al. 2016: Annex, 17-20).

Der Transport des Kakao findet in den häufig sehr abgelegenen Kakaoanbaugeländen auf der ersten Stufe meist mit kleineren Transportgefahren statt. Bäuerinnen und Bauern transportieren die Kakaosäcke teils auf Motorrädern zu den Händler*innen, in anderen Gebieten fahren die Händler*innen mit Kleinlastern durch die Dörfer. Der Verschleiß an den Transportgeräten ist hoch, da die Straßen häufig sehr schlecht sind.

DIE EXPORTEURE

Die Kakao exportierenden Firmen sind in vielen Fällen Töchter multinationaler Konzerne, die entweder ausschließlich mit Kakao handeln oder neben Kakao zusätzlich mit anderen Agrarprodukten. Eine Hand voll von ihnen beherrscht den internationalen Kakaomarkt, lediglich vier Konzerne (Olam, Barry Callebaut, Cargill und Ecom) setzen weit mehr als die Hälfte der weltweiten Kakaoernte um und verarbeiten diese weiter. Der Transport aus deren Aufkaufstationen in den Anbaugeländen hin in die Häfen findet in aller Regel mit großen LKW statt. Auch hier führt allerdings der schlechte Zustand der Straßen in vielen Anbauregionen zu einem großen Verschleiß an den Fahrzeugen und oft zu langen Transportzeiten. In der Côte d'Ivoire und Ghana ist der Kakaomarkt jeweils durch Behörden reguliert. Transportunternehmen erhalten von der Regierung festgelegte Summen für ihre Leistungen (vgl. Hütz-Adams et al. 2016: Annex, 13-14; 17-22).

Die Verladung der Säcke auf die LKW sowie das Entladen der LKW ist häufig reine Handarbeit. Die Beschäftigten, in aller Regel Männer, müssen dabei mehr als 60 Kilo schwere Säcke bewegen.

Erster Schritt bei der Weiterverarbeitung des Kakao ist die Röstung und Vermahlung der Bohnen zu Kakaomasse, aus der dann wiederum die Kakaobutter herausgepresst werden kann, übrig bleibt Kakaopulver. Knapp ein Drittel der Bohnen werden in der Côte d'Ivoire und Ghana verarbeitet. Der Rest der Ernte wird unverarbeitet in den Häfen

auf Schiffe verladen. Ein Teil dieser Menge wird als Schüttgut transportiert, der Rest in Säcken oder Containern.

AUS DEM ANBAUGELAND NACH DEUTSCHLAND

Rund die Hälfte der weltweiten Kakaoernte wird in der EU verarbeitet und konsumiert. Wichtigstes Durchgangsland für Kakao und Vorprodukte sind die Niederlande. Deutschland nimmt allerdings auch eine sehr wichtige Rolle ein. Zwar werden große Mengen Kakaobohnen, Kakaomasse, Kakaobutter und Kakaopulver sowie Schokoladenprodukte importiert, doch Deutschland ist zugleich Weltmeister beim Export von Schokoladen. Ein für Deutschland typisches Geschäftsmodell: Import von preiswerten Vorprodukten und Export von hochwertigen Endprodukten. Dies bedeutet, dass deutsche Importeure direkt mit den Arbeitsbedingungen in den Häfen der Anbauländer verknüpft sind, und zudem in Deutschland große Mengen Kakao auf den Straßen bewegt werden. In Deutschland ist Hamburg wichtigster Hafen für den Import von Kakao. Mit weitem Abstand folgt Bremen.

GROSSE FABRIKEN – LANGE TRANSPORTWEGE

In Deutschland ist das vorrangige Transportmittel der LKW. Bis auf einige wenige Nischenanbieter sind nur die Unternehmen übriggeblieben, die sehr große Mengen Kakao und Schokolade verarbeiten. Je größer und effizienter die Fabrik gemanagt ist, umso eher besteht das Unternehmen am Markt. Viele Anbieter sind in den letzten Jahren ausgeschieden (vgl. Hütz-Adams et al. 2016: Annex, 6-8). Dies bedeutet jedoch auch, dass große Fabriken jährlich zehntausende oder sogar hunderttausende Tonnen Kakaobohnen zu Zwischenprodukten verarbeiten oder Schokolade herstellen, die dann über weite Strecken transportiert werden muss, um die Ware an den Einzelhandel und andere Abnehmer*innen auszuliefern. Aus diesen Fabriken wird häufig nicht nur der deutsche Markt bedient, sondern auch europäische Nachbarländer. Einige arbeiten sogar mit einem erheblichen Teil ihrer Kapazitäten für den globalen Export.

Innerhalb von Deutschland geht die Schokolade zum überwiegenden Teil in die Logistiklager des Einzelhandels und von dort in die Supermärkte, Kioske und Kantinen. Diese Transporte werden mit LKW durchgeführt. Doch auch der Transport in die Exporthäfen sowie der grenzüberschreitende Verkehr geschehen mit LKW, da die großflächigen Fabriken in aller Regel weit außerhalb von Städten errichtet wurden und daher weder Anschluss an den Schienenverkehr noch an die Binnenschifffahrt haben.

3.3 AUTOREIFEN

Ein Autoreifen besteht zu rund 40 % aus Gummi. Der Anteil an Naturkautschuk variiert dabei je nach Belastungsanforderungen, der restliche Gummianteil besteht aus synthetischem Kautschuk. Daneben werden verschiedene Füllmaterialien, verstärkende Materialien wie Stahl und spezielle Textilien, Weichmacher und andere Substanzen beigefügt (vgl. *Continental Reifen o. J.: o. p.*). An dieser Stelle soll die Liefer- und Wertschöpfungskette von Naturkautschuk nachgezeichnet werden.

GEWINNUNG DES ROHSTOFFS UND LOKALER TRANSPORT

Naturkautschuk wird fast ausschließlich aus dem Kautschukbaum (*Hevea brasiliensis*) gewonnen, der vor allem in Asien in tropischen Regionen rund um den Äquator angebaut wird. Der Latex, der durch das Anritzen des Kautschukbaumes zum Fließen gebracht wird, wird in einem Behälter aufgefangen und gerinnt dort (meist unter Zugabe einer Säure). Das hieraus entstehende Produkt wird als „cup lump“ (Becherklumpen) bezeichnet. Ein großer Teil der Kautschukplan-

tagen ist in kleinbäuerlichen Händen. Der lokale Transport des Kautschuks zur Weiterverarbeitungsanlage wird von den kleinbäuerlichen Betrieben selbst oder von Zwischenhändler*innen organisiert (vgl. *Haustermann/Knoke 2018: 14*). Je nachdem, ob diese Kleinbetriebe in Kooperativen oder kleineren Einheiten organisiert sind oder wie entlegen sie sind, kann sich der Weitertransport deutlich voneinander unterscheiden und auch vom Weitertransport großer industrieller Plantagen, die teilweise eigene Weiterverarbeitungsanlagen besitzen.

Für den Transport zu den Fabriken werden Becherklumpen zu größeren Ballen zusammengefügt und je nach Anbaugebiet teils über mehrere Zwischenhändler*innen in die Weiterverarbeitungsanlage oder an einen Sammelplatz transportiert, von wo die Fabriken oder Händler*innen sie abholen. Einzelne Ballen können dabei auch auf dem Motorrad transportiert werden, meist werden aber größere Mengen dieser Kautschukballen mit dem LKW transportiert. Sofern flüssiger Latex für die Verarbeitung benötigt wird, kommen auch Tanklastwagen zum Einsatz. Das Be- und Entladen der LKW erfolgt an den Sammelstellen in der Regel manuell.



Produzent*innen und Zwischenhändler*innen liefern Naturkautschuk an einer Sammelstelle ab, von wo er an die Fabriken weiterverkauft wird.

WEITERVERARBEITUNG UND INTERNATIONALER TRANSPORT

Sofern nicht der flüssige Latex benötigt wird, wird der Kautschuk zu Bahnen (sog. Fellen) oder großen Blöcken weiterverarbeitet. Diese Kautschukblöcke finden überwiegend in der Reifenindustrie Verwendung und werden mit einem Standardgewicht von 33,3 Kilogramm für den Weitertransport und den Export bereitgestellt. Von den Weiterverarbeitungsanlagen werden die Kautschukballen in der Regel mit LKW zu den Exporthäfen der Produktionsländer und von hier weiter auf dem Seeweg nach Europa transportiert, wo die großen Reifenunternehmen eigene Produktionsstätten unterhalten.

Bei den Import-/Exportgeschäften können verschiedene Vertragsklauseln zur Anwendung kommen, entweder sind dies die FOB (Free on board) Bestimmungen, oder die CIF (Cost Insurance Freight) Bestimmungen. Bei FOB tragen die Verkäufer*innen Verantwortung und Kosten nur bis zur Verladung aufs Schiff. Entsprechend bestimmen die Einkäufer*innen die Reederei und die Transportmodalitäten. Verträge auf der Basis CIF finden eher bei größeren und industriellen Kautschukplantagen Anwendung und kommen im Handel mit Afrika (auch bei Kakao und Kaffee) häufiger vor. Hier übernehmen die Exporteure/Verkäufer*innen auch die Kosten für Transport und Versicherung und bestimmen entsprechend auch den Frachtführer. Exporte aus Asien finden fast ausschließlich auf FOB-Basis statt.

Bereits in der Transportphase kann der Kautschuk Witterungseinflüssen, insbesondere Sauerstoff-, Wärme- und Lichteinwirkung ausgesetzt sein, was durch bestimmte Schutzmaßnahmen (keine Extremtemperaturen, trocken und dunkel) unterbunden werden kann. Für den Export in Containern werden die Kautschukballen deshalb in Schutzfolie gewickelt, auf Paletten gestapelt und mit Versandmarkierungen versehen (vgl. TIS GDV o. J.: o. p.).

Auch wenn der Anteil rückläufig ist, stammen noch immer mehr als drei Viertel der weltweiten Produktion aus Südostasien (vgl. FAOstat 2022: o.p.). Der weitaus größte Teil des weltweiten Naturkautschuks wird in der Reifen- und Automobilindustrie verarbeitet. Mit seinem stetig wachsenden Markt hat China seinen Anteil als Hauptkonsument von Naturkautschuk in den vergangenen Jahren beständig ausgebaut und verbrauchte im Jahr 2020 43 % des weltweit produzierten Naturkautschuks. Der Löwenanteil des Naturkautschuks wird somit in der Großregion Ost- und Südostasien produziert und weiterverarbeitet. Etwa 8 % der weltweiten Produktion werden in die EU verschifft, innerhalb der EU ist Deutschland der größte Importeur. Hinzu kommt, dass auch die fertigen Autoreifen in großen Mengen vor allem aus Asien in die EU im-

portiert werden. Die größten Mengen an Naturkautschuk bezog die EU (ohne Großbritannien) im Jahr 2020 aus Indonesien (28 %) gefolgt von der Côte d'Ivoire (23 %) und Thailand (21 %). Daneben sind Malaysia und Vietnam wichtige Handelspartner (vgl. ETRMA 2021: 44ff.).

WEITERTRANSPORT IN EUROPA/ DEUTSCHLAND

Von den großen Häfen wird der Kautschuk meist in LKW verladen und entweder in die Lager der Importeure oder direkt zu den Reifenherstellern geschickt. Spätestens ab hier nehmen die entsprechenden Unternehmen Einfluss auf den Transport, denn sie beauftragen die Spedition. Gleiches gilt für die Transporte fertiger Reifen, die entweder für die Erstausrüstung an die Autokonzerne oder an Großhändler*innen zur weiteren Belieferung von Autohäusern und -werkstätten geliefert werden. Das Vertriebsnetz ist also weit verzweigt, die Automobilindustrie fordert ein Just-in-Time-Verfahren und der Einzelhandel muss beständig mit Ware ausgestattet werden. Gleichzeitig versucht man, die Lagerhaltung so gering wie möglich zu halten. Die Herausforderung der Logistik ist also, einen hohen Lagerumschlag bei minimalen Lagerbeständen zu ermöglichen (vgl. Hur et al. 2004: 160).

3.4 BANANEN

Bananen, die in deutschen oder europäischen Supermärkten gekauft werden können, kommen oft aus Lateinamerika. Die Bananen-Lieferkette kann in drei Phasen unterteilt werden:

- ▶ alle betrieblichen und strategischen Prozesse in den Produktionsländern, darunter auch die Beschaffung von Betriebsmitteln (Dünger, Pestizide und Plastiktüten) aus dem In- und Ausland;
- ▶ die Verschiffung der Produkte, wofür in der Regel Reedereien beauftragt werden, manche Großkonzerne verfügen auch über eigene Schiffe;
- ▶ die betrieblichen und strategischen Prozesse in den Zielländern, darunter auch die Lagerung in den Reifekammern, in denen die grün geernteten Bananen gezielt zur Reifung gebracht werden.

Es ist vor allem die aufwändige Logistik bei der Verpackung, Transport und Reifung, die den großen Konzernen einen erheblichen Kostenvorteil beschert. Vor allem in der ersten Phase stellen sich die logistischen Herausforderungen für Kleinproduzent*innen sehr viel schwieriger dar als für Großproduzent*innen und sie hängen auch stark von der Infrastruktur der jeweiligen Länder ab. Das zeigt ein Blick in den Bananensektor Ecuadors und Kolumbiens, den beiden wichtigsten Lieferländern für Deutschland.



Der Hafen von San Diego ist eine wichtige Anlaufstelle, um frisches Obst aus Südamerika in die Vereinigten Staaten zu transportieren.

INTEGRIERTE WERTSCHÖPFUNGSKETTEN BEI GROSSPRODUZENT*INNEN

Die Großproduzent*innen aus beiden Ländern (Ecuador: 4 % aller Produzent*innen mit 43 % der Anbaufläche, Kolumbien: 25 % der Produzent*innen mit 85 % der Fläche; vgl. FES 2022: 25 bzw. Lombana 2012: 13) verfügen über die nötige fachliche Kompetenz sowie die finanziellen und politischen Ressourcen, um logistische Prozesse zu optimieren. Sie besitzen meistens eine eigene LKW-Flotte oder Logistik-Tochterfirmen, um die verpackten Bananen zur nächsten Verladestation und in die Häfen zu bringen. Großproduzent*innen haben in der Regel auch einen leichteren Zugang zu Kühlcontainern und Kühlkammern und können Kontingente in den Exportschiffen besser verhandeln. Das ist wichtig, denn der Transport der unreifen Früchte muss unter stark kontrollierten Bedingungen bezüglich Luftzirkulation, CO₂- und Sauerstoffkonzentration, Luftfeuchtigkeit und Temperatur durchgeführt werden.

Bei den multinationalen Konzernen wie Dole oder Chiquita ist die vertikale Integration der Wertschöpfungskette besonders stark. Sie kontrollieren in weiten Teilen direkt oder indirekt den

Anbau der Bananen, den Transport über Terminals und Schiffe mit eigenen Kühlcontainern, über die Reifeprozesse bis hin zur Ankunft im Einzelhandel. Dies geschieht entweder direkt über eigene Schiffe oder indirekt durch die strategische Koordinierung zwischen den beteiligten Akteur*innen (vgl. Chiquita 2020: o. p.). Viele der Schiffe fahren unter liberianischer oder bahamischer Flagge.

VON DER FINCA ZUM HAFEN

Kleinproduzent*innen, die in beiden Ländern zwar stark vertreten sind, aber nicht mehr als ein Fünftel der Flächen beanspruchen, sind dagegen oft darauf angewiesen, dass Exportunternehmen und Zwischenhändler*innen die Produkte in den Fincas kaufen, was angesichts der Verderblichkeit der Ware zu einer relativ geringen Verhandlungsmacht der Kleinproduzent*innen führt. In Ecuador, wo dieses Problem besonders akut ist, hat die Regierung deshalb einen Farm-Mindestpreis eingeführt, der sich im Jahr 2022 auf 6,25 US-Dollar pro Kiste belief (vgl. El Universo 2022: o. p.). Ecuadorianische Kleinproduzent*innen beklagen jedoch seit Jahren, dass sie gezwungen werden, Bananenboxen billiger zu verkaufen, da das Verkaufszeitfenster ohne Kühlinfrastruktur extrem kurz ist.⁵ Das Problem

⁵ SÜDWIND kooperiert seit Jahren mit Gewerkschaftsdachverbänden und Gewerkschaften im lateinamerikanischen Bananensektor. Viele Erkenntnisse basieren auf aktuellen Aussagen von Gewerkschaftler*innen, Arbeiter*innen und Kleinproduzent*innen, die in Rahmen dieser Kooperation entstanden sind.

wird dadurch verschärft, dass nur ein Teil der Kleinproduzent*innen in Assoziationen oder Kooperativen organisiert ist, die logistische Aufgaben für sie übernimmt und mit Zwischenhändler*innen bzw. Exportunternehmen koordiniert. Diese sind somit nicht stark genug, um die Verhandlungsmacht der Kleinproduzent*innen ausreichend zu stärken. Der Kampf um Ressourcen (besonders Land) und der begrenzte Platz auf den Schiffen verschärft die Konkurrenz untereinander.

In Kolumbien ist die Lage umgekehrt. In den beiden wichtigsten Produktionsregionen Kolumbiens, Urabá und Magdalena, ist der überwältigende Teil der Kleinproduzent*innen organisiert. Die Assoziationen und Kooperativen arbeiten eng mit Exportunternehmen zusammen und können so auch deren Logistik nutzen, was Verluste minimiert und Transparenz ermöglicht.

In beiden Ländern ist der Bananensektor von einem langen Netzwerk aus Straßen und Flüssen bzw. Kanälen abhängig. Besonders in Kolumbien, wo die Entfernung zwischen Urabá und dem karibischen Hafen von Santa Marta ca. 600 km beträgt, sind diese Transportwege zentral. An den dortigen Verladestationen werden die Paletten auf Lastkähne verladen, teilweise kommen auch hier schon Kühlcontainer zum Einsatz. Ecuadorianische Produzent*innen können dagegen seit ca. einem Jahrzehnt ein gut ausgebautes Straßennetzwerk hin zu drei internationalen Häfen nutzen (Guayaquil, Posorja und Puerto Bolívar).

AM HAFEN

Die Strukturen der jeweiligen Sektoren machen sich auch an den Häfen bemerkbar. Die gut koordinierte Zusammenarbeit zwischen Assoziationen bzw. Kooperativen, Großproduzent*innen und Exportunternehmen ermöglicht es in Kolumbien, dass Verkäufe meist im Voraus geplant werden können. Verkaufsverträge ermöglichen nicht nur stabilere Preise, sondern auch die Reservierung von Kühlcontainern und Platz in den Schiffen zu besseren Bedingungen, sodass es seltener zu Engpässen oder vermeidbaren Verteuerungen kommt (diese können trotzdem nicht vollständig ausgeschlossen werden, da in den letzten Jahren Logistikfirmen viele Verträge gekündigt haben). Die wichtigsten Bananen-Exportunternehmen Kolumbiens haben in Zusammenarbeit mit der Regierung und einigen Logistikfirmen bereits mit dem Bau eines neuen Hafens in der Ortschaft Turbo, direkt in der Produktionsregion Urabá, begonnen (vgl. *Mundo Marítimo 2015: o. p.*).

Analog zum Farm-Mindestpreis gibt es in Ecuador einen FOB (Free on Board) Mindestpreis, dem Preis für eine Bananenbox bis zur Verladung auf das Schiff. Für das Jahr 2023 wurde ein Preis von 8,66 US-Dollar pro Kiste festgelegt, d.h. 2,16 US-Dollar mehr als der Farm-Mindestpreis. Diese

Marge ist aus Sicht der meisten Exportunternehmen viel zu gering, denn sie kalkulieren für die Logistikkosten aus Transport, Verpackung und Lagerung/Kühlung mit mindestens 3,92 US-Dollar pro Kiste (vgl. *ACL 2022: o. p.*). Da die niedrigen Preise mit hohen Absatzmengen kompensiert werden müssen, profitieren insbesondere Großexporteure und internationale Konzerne wie Dole von diesen Fixpreisen.

In Ecuador werden ca. 50 % der Verkäufe auf dem Spotmarkt, den internationalen Warenbörsen, abgewickelt, das heißt kurzfristige Verkäufe mit sofortiger Bezahlung und Lieferung ohne entsprechende logistische Vorkehrungen (vgl. *Portal Frutícola 2022: o. p.*). Für die Produzent*innen bedeutet das mehr Unsicherheit, denn die gesetzlich festgelegten Preise gelten nur für Geschäftsbeziehungen, die vertraglich geregelt sind. Händler*innen und Exportunternehmen, die auf Käufe am Spotmarkt spezialisiert sind, nutzen die Unsicherheit aus, um Preise nach unten zu drücken. Hinzu kommt, dass in Ecuador ca. 40.000 ha an illegal gepflanzten Bananenplantagen existieren (vgl. *Fresh Plaza 2022: o. p.*). Bananenboxen aus diesen Plantagen werden zu noch niedrigeren Preisen verkauft und transportiert, was legale Akteure entlang der Lieferkette dazu zwingt, ihre Kosten weiter zu senken. Nach Aussagen des Präsidenten des Nationalen Verbands der Bananenproduzenten Ecuadors (FENABE), sanken die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 aufgrund von Spotverkäufen und illegaler Produktion auf ca. 3,25 US-Dollar pro Kiste. Ein Drittel der kleinen und mittelgroßen Fincas in Ecuador musste in den letzten Jahren deswegen schließen.



4 MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN AUF DEN VERSCHIEDENEN STUFEN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Kapitel 3 hat für die exemplarisch dargestellten Produkte die logistischen Herausforderungen auf den unterschiedlichen Stufen der Wertschöpfungsketten deutlich gemacht. Kleinbäuerliche Betriebe stehen beispielsweise vor anderen Herausforderungen als große Produzent*innen in den Produktionsländern, die teils über eigene Transportkapazitäten verfügen. Meist spielen aber größere oder kleinere Zwischenhändler*innen am Anfang der Wertschöpfungskette eine wichtige Rolle. Auch wenn die Einflussmöglichkeiten hiesiger Unternehmen auf diesen Teil bislang oft gering sind, sollen die menschenrechtlichen Risiken hier dennoch mit aufgezeigt werden. Denn mit den zunehmenden Transparenzanforderungen im Zuge gesetzlicher Regulierungen in Deutschland und Europa, werden auch die Lieferketten teilweise kürzer und Beziehungen direkter. Das könnte auch die Einflussmöglichkeiten auf die Transport- und Lagerbedingungen in der tieferen Lieferkette verbessern. Sehr hohe menschenrechtliche Risiken gibt es hingegen beim internationalen (Schiffs-)Transport und auch beim Weitertransport bis zu den Endkund*innen, meist per LKW. Hier können (und müssen) Unternehmen in Zukunft ihren Einfluss stärker geltend machen.

4.1 LOKALER TRANSPORT DURCH MITTELSLEUTE

Auf dieser Ebene gibt es erhebliche Unterschiede je nach Beschaffenheit der Produktionsstruktur. Für viele Güter (wie auch die in Kapitel 3 beschriebenen) gilt aber, dass agrarische Produkte ein Bestandteil sind, oft nur am Anfang der Kette. Wenn es sich dabei um Produkte aus dem Globalen Süden handelt, sind oft auch kleinbäuerliche Betriebe und/oder Produktionsstätten in fern abgelegenen Regionen in die Kette involviert. Der erste Transport führt daher entweder direkt oder über einen, teils auch mehrere Mittelsleute zu der ersten Verladestation, einem Sammelplatz oder zur Weiterverarbeitungsanlage. Teilweise wird dieser Transport von den Produzent*innen selbst oder von Bäuerinnen und Bauern mit größeren Betrieben übernommen, die Fremdware zusammen mit ihrer eigenen Ware transportieren. Der LKW gehört auf diesen frühen Transportwegen zu den am

häufigsten genutzten Fahrzeugen, es kann aber auch ein Motorrad oder ein Kleintransporter sein.

Risiken auf dieser Stufe können vielfältig sein, wie das Beispiel Ghana zeigt: Hier arbeiteten 2020 nach Schätzungen 3,5 % aller Beschäftigten des Landes im Transport-, Lager- und Kommunikationssektor, 96 % von ihnen sind männlich (vgl. *Danish Trade Union Development Agency 2020: 14*). Im Transportsektor arbeitet der größte Teil der Fahrer*innen in ungeschützten Beschäftigungsverhältnissen. Aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse, kombiniert mit einem verbreitetem risikoreichen Fahrstil, kommt es zu einer Vielzahl von Unfällen. Ursache dieses Verhaltens ist häufig, dass die Besitzer*innen von LKW und (Mini-)Bussen unter einem hohen ökonomischen Druck stehen. Dies wird noch dadurch verschärft, dass viele von ihnen die Fahrzeuge nicht selbst besitzen und daher Chartergebühren bezahlen müssen (vgl. *Boateng 2020: 2f.*). Zudem müssen sowohl Pächter*innen als auch selbständige Fahrer*innen bei schwankenden Umsätzen die Zahlungen für Versicherungen, Treibstoff, Ersatzteile und Reparaturen sowie häufig für Kredite mit hohen Zinsraten aufbringen. Sofern sie vom Transport eines einzigen Produktes abhängig sind, können Ernterückgänge und das damit verbundene Einbrechen der Aufträge zu einer massiven Verschärfung der finanziellen Situation führen (vgl. *Joerin et al. 2018: 17*). Aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse sind auch die Reparaturkosten sehr hoch. Darüber hinaus sind Schmiergeldzahlungen an Polizeibeamte an der Tagesordnung (vgl. *Boateng 2020: 3*).

Ähnliche Hinweise gibt es auch aus anderen Ländern auf diesen ersten Stufen der Logistikkette. In der Côte d'Ivoire beispielsweise leidet der Transportsektor ebenfalls unter der schlechten Infrastruktur des Landes. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von LKW liegt lediglich bei 35-40 Kilometer pro Stunde, was zu einem erheblichen ökonomischen Druck auf die Fahrer*innen sowie Besitzer*innen von LKW führt. Ein Teil der Transporte wird auch hier von informellen Unternehmen durchgeführt, viele Fahrzeuge sind alt, der Spritverbrauch und die Wartungskosten hoch. Hinzu kommen Straßenblockaden von Sicherheitskräften und Schmiergeldzahlungen (vgl. *Makhoulfi et al. 2018: 47-49*). In Indien sind rund 8 Mio. LKW-Fahrer zum Transport der Vorprodukte und Waren unterwegs. Sie steuern ihre LKW mehr als 300 Tage im Jahr und bis zu 14 Stunden täglich

über indische Straßen und erzielen dafür überwiegend ein zu geringes und unregelmäßiges Einkommen. Neben überlangen Arbeitszeiten klagen viele LKW-Fahrer über gesundheitliche Probleme wie chronische Schmerzen, muskuläre Probleme und Schlafschwierigkeiten (vgl. *Logistic Insider 2022: o. p.*)

Ebenfalls größtenteils informell organisiert ist die Be- und Entladung der LKW, dies geschieht meist manuell ohne den Einsatz von größeren Maschinen wie Kränen oder Gabelstaplern. Hier können Gesundheitsrisiken hinzukommen, da die Arbeit oft bei sehr heißem tropischen Klima durchgeführt wird und die Ladung teilweise sehr schwer ist. Kakaosäcke wiegen beispielsweise 64 Kilogramm, die Fruchtstände der Ölpalme wiegen bis zu 50 Kilogramm oder mehr.

Wie in den Zielländern auch haben die ökonomischen Krisen der letzten Jahre dem Transportsektor in den Produktionsländern massiv zugesetzt, angefangen mit den Lockdowns während der Coronapandemie und massiv verstärkt durch den Anstieg der Treibstoffpreise nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine. Vielerorts hat das auch zu großflächigen Streiks geführt, wie im November 2022 in Ghana wegen der hohen Spritpreise (vgl. *Tetteh 2022: o. p.*) oder in Südkorea, wo viele selbständige LKW-Fahrer höhere Löhne und eine Verlängerung der Notstandsregelungen zur Garantie von Frachtraten forderten (vgl. *Deutsche Welle 2022: o. p.*). Bis hierhin haben die Unternehmen, die diese Produkte später verarbeiten, bislang in der Regel geringe

Einblicke in die vorherrschenden Arbeitsbedingungen. Dies gilt umso mehr, je kleinteiliger die Produktionsstrukturen sind.

Für den internationalen Transport beauftragt ein Unternehmen in der Regel eine Speditionsfirma, die hierfür spezialisiert ist und die den Transport per Schiff, Flugzeug oder Schiene organisiert. Diese hat Niederlassungen vor Ort oder arbeitet mit einem lokalen Partner oder einer Spedition zusammen, die den Vorlauf, also den Transport vom Absender zum Hafen organisiert. Je nach Produkt ist der Absender zum Beispiel die Produktionsfirma, also das Textilunternehmen, oder die Fabrik, die die Kautschukballen herstellt. Der Logistikbereich ist vielfach noch nicht Bestandteil der Risikoanalysen hiesiger Unternehmen. Mindestens bis hierhin sollte aber die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht zwingend ausgeübt werden.

Sind große Plantagen involviert, lassen sich die Wege oft auch bis zum Ausgangspunkt nachvollziehen. Das Beispiel der Bananen zeigt, wie stark die Kontrolle multinationaler Konzerne auch über die komplette Logistik sein kann. Aber selbst im kleinbäuerlich dominierten Kakaosektor gehört ein Teil der Fahrzeuge den großen, mit Kakao handelnden Unternehmen. Die Organisation des Transports könnte also stärker beeinflusst werden, wenn die Lieferketten transparenter und teilweise kürzer werden. In vielen Lieferketten wird derzeit daran gearbeitet, nicht zuletzt vorangetrieben durch das LkSG in Deutschland sowie ähnliche Gesetzgebungen auf EU-Ebene und in anderen Ländern.



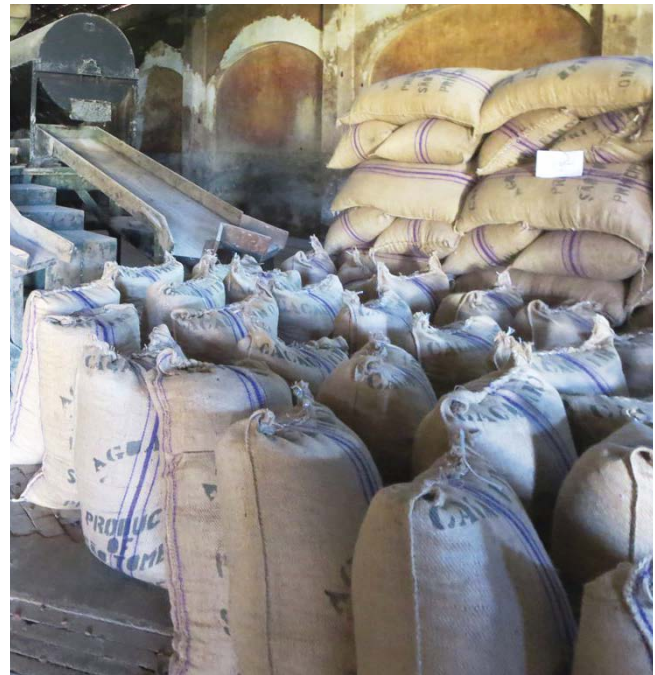
In vielen Ländern – wie hier in Ghana – sind die Straßenverhältnisse vor allem auf den ersten Meilen sehr schlecht.

4.2 LAGER UND FRACHTUMSCHLAG IN DEN HÄFEN

Im Hafen muss das Schiff festgemacht und die Ware auf das Schiff geladen, bzw. am Zielhafen wieder abgeladen (gelöscht) werden. Weiterhin können Kontrollen oder Inspektionen der Ladung durchgeführt werden. Da der allergrößte Teil der internationalen Handelsware in Containern, als Schüttgut oder in Tankern verschifft wird, sind auch die großen Exporthäfen in den Ländern des Globalen Südens darauf ausgerichtet. Die größten Containerhäfen befinden sich in Asien. Unter den 10 größten Containerhäfen sind allein sieben chinesische Häfen (inkl. Hongkong), Rotterdam als der größte europäische Hafen rangiert erst auf Platz 11 (vgl. Mendelson 2021: o. p.). Sie sind allesamt hoch modern und voll automatisiert. Entsprechend werden an dieser Stelle auch eher gut qualifizierte Fachkräfte benötigt.

Dennoch gilt der Hafensektor insgesamt als Hochrisikobranche, wobei es häufig zu Unfällen durch Ausrutschen und Stürze sowie durch herabfallende Gegenstände und Ladungen kommt. Aber auch die Feuergefahr kann in Häfen erheblich sein, wie der große Brand im Containerhafen von Chittagong/Bangladesch im Sommer 2022 zeigte, bei dem mehr als 50 Beschäftigte ums Leben kamen (vgl. Chowdhury 2023: o. p.). Auch die große Explosion in einem Lagerhaus im Hafen von Beirut/Libanon im Jahr 2020 mit über 200 Toten zeigt, welche dramatischen Auswirkungen fehlende Sicherheitsmaßnahmen und Brandschutz haben können.

Die Arbeit in den Häfen und Docks ist zudem sehr schwer, laut und staubig, so dass Rücken- und andere Muskel-Skelett-Erkrankungen, sowie lärm- und staubbedingte Gesundheitsschäden die Folge sein können. Wenn es zu Unfällen mit den großen Hafenkränen oder anderen Hafenausrüstungen kommt, sind diese besonders schwerwiegend und können sogar tödlich sein. Um solche Gefahren einzudämmen, sind daher ein gutes Risiko- und Betriebsmanagement, eine umfassende Sensibilisierung und gute Ausbildung nötig, die mit der stetig wachsenden Umschlagsmenge mit immer größeren und schnelleren Hafenausstattungen Schritt hält (vgl. Health and Safety Authority 2016: 8). Was hier etwa für den modernen Hafen von Dublin als Risiko postuliert wird, dürfte in den großen und vor allem auch den kleineren Exporthäfen im Globalen Süden kaum anders sein. Gerade in Ländern des Globalen Südens ist es zudem nicht immer einfach, den Ausbau der immer



Säcke mit Kakaobohnen vor dem Export von der Insel Sao Tomé nach Europa.

anspruchsvolleren Häfen zu finanzieren (vgl. ILO o.J.: o. p.).

Jenseits des Betriebs von Containerterminals gibt es aber nach wie vor auch Arbeiten rund um das Be- und Entladen von Stückgut oder Paletten sowie die Lagerei. Für den Frachtumschlag von den ankommenden LKW auf die Schiffe (und umgekehrt) und in den Lagerhäusern werden meist weniger qualifizierte Arbeitskräfte benötigt. Auch hier geben Erfahrungen aus Ghana einen Einblick, der auf viele andere Länder übertragbar sein dürfte: In den niedrigsten Lohngruppen verdienen die Hafearbeiter*innen nur etwa 700 Cedis pro Monat (vgl. World Salaries o.J.: o. p.)⁶. Im April 2022, also vor der starken Inflation als Folge des russischen Krieges gegen die Ukraine, lagen die Berechnungen für einen existenzsichernden Lohn im ländlichen Raum mit niedrigeren Lebenshaltungskosten bei mehr als dem Doppelten (1.841 Cedis pro Monat) (vgl. Andersen et al. 2022: 5).

Im benachbarten Côte d'Ivoire führte das niedrige Lohnniveau im November 2022 zu massiven Streiks im Hafen von San Pedro, dem Hauptexporthafen für Kakao. Hier erhalten die Beschäftigten an den Docks laut Presseberichten seit Jahren einen Stücklohn von 30 CFA (Communauté Financière d'Afrique) Franc (weniger als 5 Euro-Cent) für das Tragen eines mehr als 60 Kilogramm schweren Kakaosacks. Die Streikenden forderten angesichts seit

⁶ Das entspricht 55 Euro laut Umrechnungskurs vom 12.2.2023. Aufgrund der starken Kursschwankungen der ghanaischen Währung GHS haben die Zahlen nur eine begrenzte Aussagekraft.

Jahren gleichbleibender Löhne bei massiv gestiegenen Lebenshaltungskosten eine Erhöhung auf 105 CFA (vgl. Aboa 2022: o. p.; Baskett o.J.: o. p.; Mieu/Hoijje 2022: o. p.).

Eine umfassende Literaturrecherche zu Gesundheitsaspekten in der Logistik zeichnet für die Lagerlogistik ein hohes Maß an repetitiver, körperlicher Arbeit, was die Bedingungen für ein erhöhtes Unfallrisiko begünstigt. Auch eine hohe physische und psychische Belastung, u.a. auch durch atypische Arbeitszeiten, Zeitdruck und geringes Lohnniveau, werden beschrieben (vgl. Gurt/Elke 2022: 21f.).

4.3 INTERNATIONALER SCHIFFSVERKEHR

Der größte Teil der Produkte, die weltweit gehandelt werden, rund 80 % oder 11 Mrd. Tonnen im Jahr 2021, wird per Schiff transportiert (vgl. Zanker 2018: 22; UNCTAD 2022: XVII). Damit „ist der Schiffsverkehr zu einem Schlüsselement der Globalisierung geworden“ (*Deutsche Seemannsmission o.J.: 1*). Fragt man nach den Arbeitsbedingungen, unter denen die Güter global transportiert werden, rückt also die große Gruppe der Seeleute in den Blick⁷. Knapp 1,9 Mio. Menschen, viele von ihnen aus dem Globalen Süden, arbeiten in der globalen Schifffahrtsindustrie (vgl. UNCTAD 2022: 160). Der Frauenanteil unter ihnen war bis vor kurzem mit rund 1,3 % sehr gering, der Frauenanteil unter den Offizier*innen mit 0,73 % noch geringer. Während Frauen in der Schifffahrt vor allem auf Kreuzfahrtschiffen und Fähren beschäftigt waren, führte die Pandemie dazu, dass viele Frauen in die Handelsschifffahrt wechselten, wo nun eine Frau auf 20 Männer in der Crew kommt. Laut Internationaler Transportarbeitergewerkschaft (ITF) ist die Zahl der Frauen auf See, die sexuelle Übergriffe melden, „absolut abscheulich“ (ITF 2022a: 18).

Die wichtigsten Herkunftsländer der Seeleute sind die Philippinen, Russland, Indonesien, China und Indien (vgl. UNCTAD 2021: XX). Immer noch werden Seeleute von Agenturen angeworben, die sowohl Vermittlungsgebühren verlangen als auch die Kosten für die Anreise zum Schiff und nötige Visa in Rechnung stellen, obwohl diese Praxis rechtswidrig ist (vgl. ITF 2022a: 20). Die Arbeit auf See beginnt so für viele häufig schon mit einer Schuldenfalle. Neben harter, körperlicher Arbeit auf den Schiffen wird von überlangen Arbeitstagen, ausbleibenden oder zu geringen Lohnzahlungen, mangelhafter Verpflegung, einbehaltenen Pässen oder fehlender medizinischer Versorgung

berichtet (vgl. Surtees 2013: 97ff). Von solchen Bedingungen sind vor allem Menschen aus vulnerablen Gruppen betroffen, die ihre Rechte nicht kennen und auf See arbeiten wollen, um der Armutsfalle zu entkommen. Und diese Bedingungen herrschen vor allem auf Schiffen, die unter sog. „Billigflaggen“ fahren (s.u.).

Das Risiko menschenunwürdiger Arbeitsbedingungen besteht auch auf Schiffen, die deutschen Eigner*innen gehören, denn diese registrieren ihre Schiffe häufig unter anderen Flaggen, um Steuern und Abgaben zu sparen und auch die Lohnkosten zu senken. Aktuell (Januar 2023) besteht die deutsche Handelsflotte aus 1.702 Schiffen (*Schiffe ab 100 Bruttoreumzahlen*). Nur noch auf 141 dieser Schiffe gilt das deutsche See-Arbeitsrecht für alle Beschäftigten. Alle anderen sind entweder zugleich im internationalen Schifffahrtsregister eingetragen (130), das Ausnahmen vom Arbeitsrecht erlaubt, oder fahren vollständig unter anderer Flagge (vgl. BSH 2023: 1). Im Januar 2023 galt auf 1.431 der deutschen Schiffe das Arbeitsrecht des jeweiligen Flaggenstaats und das ist in der Regel eine sog. „Billigflagge“. Als „Billigflaggen“ werden Flaggenregister bezeichnet, die ohne besondere Anforderungen Schifffahrtunternehmen anderer Nationalitäten akzeptieren und ihnen finanzielle Vorteile wie zum Beispiel sehr niedrige Steuern bieten. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) betont zwar, dass Schiffe der deutschen Handelsflotte überwiegend unter den „guten“ Flaggen von Antigua und Barbados, Liberia, Malta, Portugal und Zypern fahren. Doch der ITF stuft diese Flaggen mit Ausnahme Portugals als Billigflaggen ein (vgl. VDR 2022: o. p.; ITF o.J.a: o. p.). In den meisten Fällen handelt es sich bei diesen Flaggenregistern nicht um staatliche Behörden, sondern um private Unternehmen, die ihre Gewinne aus dem hart umkämpften Geschäft der günstigsten Konditionen (Steuern, Gebühren, Regulierungen) mit den jeweiligen Flaggenstaaten teilen. Sie müssen noch nicht einmal ihren Sitz im jeweiligen Flaggenstaat haben (vgl. NGO *Shipbreaking Platform o.J.: o.p.*). Arbeitsstandards, darunter selbst die von der ILO als Mindestanforderungen formulierten und weltweit verbindlichen Kernarbeitsnormen, werden auf solchen Schiffen oft nicht eingehalten.

Die oben geschilderte prekäre Situation vieler Seeleute hat zur Verabschiedung des Seearbeitsübereinkommen durch die ILO geführt. Im Jahr 2013 trat es in Kraft, Deutschland und weitere 100 ILO-Mitgliedsstaaten haben das Übereinkommen ratifiziert (Stand: Januar 2023). Es formuliert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen in den Bereichen Mindestalter, Arbeitsbedingungen, Unterbringung, Mindestlohn, Gesundheits- und

⁷ Dieses Kapitel ist eine aktualisierte und erweiterte Fassung von Ferenschild 2022.

Sozialschutz, aber auch einen Anspruch auf Heim-schaffung nach weniger als zwölf Monaten.

Die Corona-Pandemie hat die Lage von Seeleuten verschärft, denn sie erschwerte u.a. den Crewwechsel. Wenn aber die Crew nicht gewechselt werden kann, müssen Seeleute auch über das Auslaufen ihrer Verträge hinaus an Bord bleiben. Dadurch kann sogar die laut ILO-Seearbeitsübereinkommen maximale Dauer von elf Monaten an Bord überschritten werden (vgl. *Global Maritime Forum 2022: 1*). Zwischen Sommer 2021 und Winter 2022/23 hat sich diese Krise zwar entschärft. Dennoch sind regelmäßig Tausende von Seeleuten in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt, wenn sie beispielsweise wegen Quarantänemaßnahmen oder ihres Impfstatus die Schiffe nicht verlassen dürfen. Die Lehren aus der COVID-Pandemie führten dazu, dass sich Regierungen, Seeleute und Reedereien auf die Stärkung von Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen auf den Schiffen im Seearbeitsübereinkommen der ILO einigten. Weitere Änderungen betreffen die Verbesserung der medizinischen Versorgung von Seeleuten an Land und bessere Kommunikationswege mit ihren Angehörigen (vgl. *UNCTAD 2022: XXIV*). Letztere beinhalten die Verpflichtung der Reedereien, auf den Schiffen Internet zur Verfügung zu stellen.

Verbleiben sie auf den Schiffen, obwohl ihr Vertrag ausgelaufen ist, steigt sowohl das Risiko, zu weiterer Arbeit auf dem Schiff gezwungen zu werden sowie das Risiko der Vorenthaltung von Löhnen. Besonders problematisch ist die Situation von Seeleuten, deren Schiffe von den Eigentümer*innen aus ökonomischen Gründen aufgegeben wurden. Manche Seeleute harren monatelang

auf diesen verlassenen Schiffen aus – in der Hoffnung, ausstehende Löhne doch noch zu erhalten (vgl. *ITF 2021b: 19ff*).

Doch nicht nur Corona, sondern auch der russische Krieg gegen die Ukraine hat die Bedingungen für Seeleute erschwert. Seeleute aus Russland und der Ukraine, die zusammen rund 15 % aller Seeleute ausmachen, haben Schwierigkeiten, in ihre Heimathäfen im Schwarzen Meer zurückzukommen. Viele müssen länger an Bord arbeiten und auch die Auszahlung ihrer Löhne kann durch Sanktionen erschwert sein (vgl. *UNCTAD 2022: 44*).

Um menschenwürdige Arbeitsbedingungen im maritimen Transport sicherzustellen, sind auch deutsche bzw. europäische Unternehmen gefragt. Ob als Frachteeigentümer*innen oder Charterunternehmen: Hiesige Unternehmen müssen ihrer menschenrechtlichen Verantwortung nachkommen und die Einhaltung grundlegender Menschenrechte auch auf den (maritimen) Transportwegen einfordern und überprüfen! Der UN Global Compact hat hierfür hilfreiche Leitlinien entwickelt.

4.4 TRANSPORT IN DEUTSCHLAND & EUROPA

Die Reise international produzierter Produkte endet nicht im Hafen, und in Deutschland oder Europa angekommen, enden auch die menschenrechtlichen Risiken beim Transport nicht. Von den großen europäischen Häfen in Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg werden die Waren oft ebenfalls in Containern oder als Schüttgut über Binnenschiffe, die Bahn oder LKW in die Sammellager, zu Logistikzentren oder Großhändlern und weiter in den Einzel- (oder Online-) Handel transportiert. Welches Transportmittel dabei gewählt wird, hängt von den zu transportierenden Gütern und der Größe der Aufträge ab. Während die BASF zum Beispiel 40 % ihrer Rohstoffe in Binnenschiffen über den Rhein aus Antwerpen oder Rotterdam transportieren lässt (vgl. *SWR 2022*), nutzen die meisten Unternehmen aus Kostengründen vor allem den LKW-Transport.

Obwohl sowohl Bahn als auch Binnenschiffahrt umweltfreundlichere Transportarten mit geringerem CO₂-Ausstoß pro Tonnenkilometer (tkm) sind, ist der LKW mit weitem Abstand das am häufigsten genutzte Transportmittel. Insgesamt wurden im Jahr 2021 im binnenländischen Gütertransport in Deutschland 18,6 % der Verkehrsleistung⁸ mit der Bahn transportiert und



Renovierungsarbeiten auf dem italienischen Schiff "Ameilia Star".

⁸ Die Verkehrsleistung misst die Leistung, die der entsprechende Verkehrsträger als Produkt aus der zurückgelegten Strecke und der Menge der transportierten Güter erbringt, und wird in tkm gemessen.

6,9 % über die Binnenschifffahrt. Mit 72,3 % entfiel der mit Abstand größte Teil der Verkehrsleistung auf die Straße (die verbleibenden 2,2 % entfallen auf Rohrfernleitungen für Öl). 5,2 % des gesamten Straßengüterverkehrs wird als Werkverkehr transportiert, d.h. innerhalb der Unternehmen und mit eigenem Personal. Der Rest verteilt sich auf das deutsche Speditionsgeschäft (36,1 %) oder es handelt sich um ausländische LKW (31,0 %) (vgl. KBA 2022: 243). Der Anteil ausländischer LKW ist dabei seit 1991 beständig angestiegen (vgl. BGL 2022: o. p.).

Das Speditionsgeschäft ist stark geprägt vom Sub-Unternehmertum. Viele der Subunternehmen stammen aus Osteuropa und obwohl es sich um EU-Mitgliedstaaten handelt, halten sie sich oft nicht an geltendes Arbeitsrecht. Selbst im nationalen Teil der globalen Lieferketten ist also Durchsetzung von nationalem Recht oder international geltenden Verpflichtungen keinesfalls sicher (vgl. ITF 2022b: 5). Das zeigt auch eine Recherche der ZEIT vom Dezember 2022 (Nr. 52/2022): Fernfahrer*innen, die in Deutschland Waren auf- oder abladen, haben eigentlich Anspruch auf den deutschen Mindestlohn. De facto liegt der Stundenlohn (bei gleichzeitig sehr langen Schichten) in den recherchierten Fällen aber deutlich darunter. Auch die Ermöglichung von Pausen- und Erholungszeiten außerhalb des Führerhauses im LKW sowie Heimaturlaub sind klar geregelt, hierfür ist der Arbeitgeber zuständig. Die Vorgaben werden aber oft nicht eingehalten, Betrug bei der Zahlung der Löhne, von Steuern und Sozialabgaben sind nicht selten. Statt Lohnfortzahlung im Krankheitsfall kann dann unbezahlter Urlaub im Führerhaus drohen. Der immense Zeitdruck, der auf viele Fahrer*innen ausgeübt wird, kann auch dazu führen, dass die Ladung nicht ausreichend gesichert wird oder dass die obligatorischen Fahrtenschreiber manipuliert werden, um die Fahrzeiten auszuweihen (vgl. Afanasjew/Lobenstein 2022: o. p.)

In der Branche herrscht ein immenser Preisdruck: Die Auftraggeber für den Transport der Waren bestimmen den Preis. Zunehmende Deregulierung und unzureichende Durchsetzung von Arbeitsschutzmaßnahmen führen dazu, dass die Subunternehmen alleine über den Preis konkurrieren. Dies hat eine Spirale nach unten in Gang gesetzt, die auf dem Rücken der Arbeitnehmer*innen ausgetragen wird, mit hohen Risiken für ihre Gesundheit, niedrigsten Löhnen und teils menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen, aber auch für die Sicherheit auf den Straßen (vgl. ITF 2021c: 3). Im europäischen Straßengüterverkehr herrschen teils skandalöse Zustände, es wird von Monatslöhnen berichtet, die gemessen an einer regulären Arbeitswoche auf einen Stundenlohn um zwei Euro hinauslaufen. Auf die zusätzlich

gezahlten Tagegelder werden keine Sozialversicherungsbeiträge gezahlt, so dass an eine angemessene Rente nicht zu denken ist. Die vorrangig osteuropäischen Arbeitskräfte leben monatelang fernab ihrer Heimat und schlafen zu jeder Jahreszeit im Fahrerhaus ihrer LKW. Die hygienischen Bedingungen an den Parkplätzen, aber auch an den Auf- und Abladestationen, an denen die Fahrer*innen teils sehr lange Wartezeiten hinnehmen müssen, sind schlecht, mit nur eingeschränktem Zugang zu Toiletten und Waschmöglichkeiten (vgl. ITF o.J.: o. p.).

Die geltenden europäischen Richtlinien und Verordnungen oder nationale Gesetze werden entweder systematisch (auch unter Vortäuschung falscher Tatsachen) missachtet oder es werden bewusst Gesetzeslücken und Grauzonen ausgenutzt. Behördliche Kontrollen sind schwach und die Strafen so gering, dass sie die erzielten Gewinne durch die Verstöße bei weitem nicht erreichen. Hinzu kommen Sprachbarrieren bei den Arbeitskräften sowie Unkenntnis über ihre Rechte, fehlende juristische Begleitung und die hohe Abhängigkeit vom Arbeitsplatz. Die ITF hat sogar Merkmale von Zwangsarbeit und Menschenhandel ausgemacht, wonach Arbeitskräfte aus den Philippinen von Vermittlungsagenturen unter Vortäuschung falscher Tatsachen nach Westeuropa gelockt werden und hier unter verheerenden Bedingungen arbeiten müssen (vgl. ITF o.J.: o. p.; Afanasjew/Lobenstein 2022: o. p.). Denn nachdem selbst osteuropäische Arbeitskräfte nicht mehr bereit waren, zu diesen Bedingungen zu arbeiten, führte der entstehende Fachkräftemangel nicht etwa zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Löhne. Vielmehr wurden die Rekrutierungsbemühungen in Nicht-EU-Staaten wie den Philippinen ausgeweitet (vgl. ITF 2020: 4).

Mit dem LkSG rückt die Logistikbranche auch für produzierende Unternehmen stärker ins Blickfeld. Größere deutsche Speditionsfirmen könnten ohnehin selbst berichtspflichtig sein. Da vielfach aber ausländische Speditionsfirmen beauftragt werden – und diese wiederum mit Subunternehmen arbeiten – ist der Zugriff etwas schwieriger. Dennoch gehört ein beauftragtes Logistikunternehmen zu den direkten Lieferanten eines Unternehmens, auch wenn sie keine Produkte liefern, sondern Dienstleistungen. Unternehmen haben also sicherzustellen, dass hier keine Menschenrechtsverletzungen und keine Verletzung der ILO-Kernarbeitsnormen vorkommen. Bisher haben Unternehmen ihren Fokus noch stärker auf die materielle Wertschöpfungskette ihrer Produkte gerichtet. Hier wird sich der Blick weiten müssen auf die gesamte Wertschöpfungskette, die auch den Sektor der Dienstleistungen und damit auch Transport und Logistik mit in den Blick nehmen.

5. AUF DEM WEG ZU EINER NACHHALTIG AUSGERICHTETEN TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE

Die Transport- und Logistikbranche steht aktuell vor vielen großen Herausforderungen. Mehr Nachhaltigkeit ist zwar nur eine davon, sie könnte aber der Schlüssel dafür sein, viele dieser Herausforderungen anzugehen. Menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten wurden bereits 2011 durch den Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen in den Leitlinien für Wirtschaft und Menschenrechte vorgegeben und werden zunehmend gesetzlich eingefordert, das LkSG in Deutschland ist nur ein Beispiel hierfür. Auch auf europäischer Ebene wird über ein entsprechendes Gesetz diskutiert.

Die großen Unternehmen der Logistikbranche sind vom deutschen Gesetz direkt betroffen. Viele Unternehmen der Logistik- und Transportbranche sind aber klein oder mittelständisch. Sie sind zwar als direkte Zulieferer (sogenannte Tier 1) von dem Gesetz indirekt betroffen, doch nicht selbst berichtspflichtig. Es ist allerdings bereits gängige Praxis, dass große Unternehmen die Anforderungen des Gesetzes von den an ihrer Lieferkette beteiligten Unternehmen einfordern, unabhängig von deren Beschäftigtenzahl.

Wie in vielen anderen Bereichen des globalen Wirtschaftens hat das Primat der Deregulierung und Privatisierung auch (oder sogar ganz besonders) in der Transport- und Logistikbranche zu einem immensen Kostendruck und der zunehmenden Vergabe von Unteraufträgen, aber auch zu einer Marktkonzentration und der Entstehung von „big playern“ geführt. Dies wiederum hat zur Folge, dass es für die Kund*innen von Logistikunternehmen möglich ist, auf die sozialen Standards im Transport- und Logistikbereich Einfluss zu nehmen, sofern sie selbst große Marktmacht haben. „Kleine“ Kund*innen eines großen Logistikunternehmens hingegen sehen diesen Einfluss für sich oft nicht. Umgekehrt gilt aber auch für viele kleine Speditionen und insbesondere für Unterauftragnehmer*innen, dass die Macht zunehmend bei ihren wirtschaftlichen Auftraggeber*innen liegt. Bislang hat meist alleine der Preis den Wettbewerb bestimmt und arbeitsrechtliche Schutzbestimmungen wurden nicht konsequent durchgesetzt. Dies geht zulasten von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen sind schlecht, die Löhne niedrig. Um hier Verbesserungen zu erreichen, müssen die Auftraggeber*innen die Konditionen anpassen, zu denen sie ihre Transport- und Logistikdienstleistungen vergeben (vgl. ITF 2021c: 3).

TRANSPORT- UND LOGISTIKDIENSTLEISTUNGEN IN RISIKOANALYSE EINBEZIEHEN

Der Einfluss, den die Auftraggeber ausüben können, variiert stark. Je größer die Auftragsmenge, je wichtiger der Auftraggeber für das Dienstleistungsunternehmen ist, desto größer ist auch sein Einfluss. Für die großen Reedereien dürfte kein Einzelunternehmen so wichtig sein, dass sie ihre Geschäftspraktiken auf diese ausrichten. Bei Direktbeauftragung sind aber auch die nicht-europäischen Reedereien als Tier 1 berichtspflichtiger Unternehmen vom LkSG betroffen. Denn für alle Unternehmen, die Transport- und Logistikdienstleistungen in Auftrag geben, gelten ihre menschenrechtliche Sorgfaltspflicht auch für die ausgelagerten Dienstleistungen. Das beinhaltet, dass die Unternehmen die von ihnen in Auftrag gegebenen Transport- und Logistikdienstleistungen in ihrer menschenrechtlichen Risikoanalyse berücksichtigen, auftretende Risiken entsprechend ihrer Einflussmöglichkeiten minimieren, Wiedergutmachung leisten und über

„SO, WIE ES VOR DEN DERZEITIGEN STÖRUNGEN IN DEN LIEFERKETTEN WAR, WIRD ES NICHT MEHR WERDEN. WENN WIR DIE DERZEITIGEN KRISEN BEWÄLTIGT HABEN, WERDEN ANDERE IN DEN VORDERGRUND TRETEN UND NEUE HERAUSFORDERUNGEN BRINGEN. RESILIENTERE LIEFERKETTEN ERFORDERN IN VIELEN PROZESSEN RADIKALES UMDENKEN – NICHT ZULETZT VOM BISHERIGEN PRIMAT DER ‚KOSTEN‘ HIN ZU DEN NEUEN PRIORITÄTEN ‚VERLÄSSLICHKEIT‘ UND ‚NACHHALTIGKEIT‘. “
(BVL 2022: O. P.)

Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer,
Vorstandsvorsitzender der BVL



Besuch des ITF und Aktivistenteams während der Aktionswoche im Schwarzen Meer zur Unterstützung der Seeleute.

den ganzen Prozess kommunizieren (vgl. UNGC 2021: 3). Diese Verpflichtung vieler Unternehmen, aktiv zu werden, kann den notwendigen Druck auch gegenüber großen Transport- und Logistikdienstleistern aufbauen.

Speditionen, die mit eigenen Niederlassungen oder einem festen Partner im Produktionsland arbeiten, haben dort einen besseren Einfluss auf die arbeitsrechtliche Situation, dies gilt mindestens für den Vorlauf zum Hafen. Schwieriger wird es mit dem lokalen Transport ganz am Anfang der Lieferkette. Er muss dennoch in die Risikoanalyse mit einbezogen werden, und bei gravierenden Risiken sollten Verträge so umgestaltet werden, dass der Einfluss vergrößert werden kann. Ganze Sektoren sind gefordert. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) verweist in ihrem „OECD/FAO-Leitfaden für verantwortungsvolle landwirtschaftliche Lieferketten“ beispielsweise ausdrücklich darauf, dass der Transport Teil der Lieferkette ist und daher Unternehmen, die die Produkte verarbeiten und vertreiben, mitverantwortlich für Menschenrechtsverletzungen sind (vgl. OECD 2016: 20). Auch eine höhere Transparenz

der Lieferketten und ein stärkerer Fokus auf direkte und langfristige Lieferbeziehungen könnte die Einflussmöglichkeiten erhöhen.

SPEZIFISCHE SEKTORRISIKEN ADRESSIEREN

Die Risiken selbst unterscheiden sich je nach Teilssektor, sie sehen zum Beispiel beim Transport auf den Straßen anders aus als in der Handelsschifffahrt. Dies hat das vorige Kapitel deutlich gemacht. Im Fall der Handelsschifffahrt sollten sich Auftraggeber*innen schriftlich von ihren Geschäftspartner*innen die Einhaltung von Standards wie Anwerbung ohne Kosten für die Angeheuerten, Zahlung angemessener Löhne inkl. Überstunden, kostenlose Bereitstellung von Internet, regelmäßiger Crewwechsel, Zusicherung von rechtzeitiger und kostenloser Rückführung ins Heimatland, Übernahme von Quarantänekosten sowie weiterer elementarer Gesundheitsleistungen zusichern lassen und dies auch regelmäßig überprüfen.

Um eventuellen Risiken vorzubeugen, sollten Unternehmen, die ihre Güter per Schiff transportieren lassen, sowie die Logistikunternehmen, die

mit Reedereien kooperieren, ihre Güter nur von Schiffen transportieren lassen, die Arbeitsrechte an Bord einhalten. Das beinhaltet im Fall der Beauftragung von Reedereien aus der deutschen Handelschiffahrt, dass nur Schiffe genutzt werden dürfen, die nicht an eine der 42 Staaten ausgeflaggt wurden, die vom ITF als Billigflagge eingeordnet werden. Auch dieses Kriterium könnte zwischen Auftraggeber*in und Logistikunternehmen bzw. Reederei vertraglich festgehalten werden.

Zwar ist nur ein sehr kleiner Anteil der Beschäftigten auf Handelsschiffen weiblich, umso gravierender ist allerdings für die weiblichen Beschäftigten das Risiko sexualisierter Gewalt sowie von Diskriminierung. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der vertraglichen Vereinbarung mit dem Transport- und Logistikdienstleister sollte deshalb die Zusicherung sein, dass alle weiblichen Beschäftigten in der Schifffahrt über ihre Rechte aufgeklärt und über die mögliche Unterstützung durch die Organisation Safer Waves informiert werden.

Um auch auf die großen Reedereien einen größeren Einfluss ausüben zu können, könnten Unternehmen, Speditionen und europäische Häfen zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten stärker zusammenarbeiten. Analog zu den sogenannten „grünen Korridoren“, die im Zuge der verschärften Vorgaben der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) zum CO₂-Ausstoß entstehen, könnten sich auch hier Häfen, Unternehmen und Regierungen zusammenschließen, um gemeinsam Lösungen für bessere Arbeitsbedingungen im internationalen Transport zu forcieren. „Digitale Korridore“ für einen besseren Datenaustausch könnten hierfür ebenfalls einen guten Einstieg bieten, da Transparenz eine wesentliche Voraussetzung für die Ausübung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist, und diese durch digitale Tools verbessert werden kann.

Auch die Arbeit in den Häfen und Docks sollte einer intensiven Risikoanalyse unterzogen werden, denn neben gesundheitlichen Langzeitfolgen und hoher Unfallgefahr ist vor allem das niedrige Lohnniveau der wenig qualifizierten Arbeitskräfte ein großes Problem. Wichtig ist, dass ein gutes Risiko- und Betriebsmanagement sowie eine angemessene Ausbildung nicht nur in den hochmodernen Container-Hafenanlagen angestrebt werden. Ein Augenmerk sollte vor allem auch auf den kleineren und mittleren Exporthäfen im Globalen Süden liegen, die ebenfalls für den Transport zahlreicher Produkte genutzt werden. Zudem ist es wichtig, nicht nur das Hafengelände selbst in den Blick zu nehmen, sondern auch die umliegenden Lagerhäuser, in denen der Einsatz ungelerner Arbeitskräfte sehr viel größer ist. Hier Einfluss zu nehmen ist für Unternehmen eine große Herausforderung. Hier sollten produzierende Unternehmen als Auftraggeber mit großen Speditionen

gemeinsam auf Terminalbetreiber und Hafenbehörden zugehen, um den Einfluss zu vergrößern und gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

TRANSPORT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Sehr viel direkter ist die Möglichkeit der Einflussnahme auf den nationalen oder europäischen Transport, wo es ebenfalls zu Missständen kommt. Viele Logistikunternehmen stehen auch aufgrund unlauterer Praktiken in der Branche unter einem hohen Wettbewerbsdruck. Eine flächendeckende Durchsetzung bestehender Regulierungen durch Politik und Behörden, um den teils gravierenden Missständen ein Ende zu bereiten, wäre daher auch in ihrem Interesse. Mit dem LkSG rücken auch für die produzierenden Unternehmen die Missstände in der Logistikbranche stärker ins Blickfeld, obgleich auch nach dem Mindestlohngesetz und dem „Paketboten-Schutzgesetz“ bereits eine Haftung auch für die Unterauftragsnehmer*innen gilt (vgl. ELA 2022: 5). Insbesondere da, wo komplexe Unterauftragsketten zum Einfallstor für weitere Verstöße gegen Vorschriften zum Schutz der Arbeitnehmerrechte werden können, müssen auch auftraggebende Unternehmen aktiv werden und Menschenrechtsverletzungen ausschließen. Sie sollten die Speditionen, die sie beauftragen, im Vorfeld gründlich begutachten, aber auch im weiteren Verlauf Kontrollen durchführen, um die Einhaltung aller vertraglich vereinbarten Standards sicherzustellen.

Im Rahmen der ILO wurden bereits Leitlinien zur Förderung menschenwürdiger Arbeit und der Sicherheit im Straßentransport erarbeitet, die ein breites Spektrum an Empfehlungen beinhaltet (vgl. ITF 2021a). Diese wurden zwischen Vertreter*innen der Arbeitgeber*innen, der Arbeitnehmer*innen und Regierungen abgestimmt. 2018 haben verschiedene internationale und nationale Gewerkschaften damit begonnen, gemeinsam mit Arbeitgeber*innen aus der Lebensmittel- und Getränkeindustrie ein neues, arbeitnehmerbasiertes Modell zu entwickeln, das die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten der Unternehmen auch für den Straßenverkehr erhöht (Road Transport Due Diligence). Um die Mindeststandards gemäß diesem Modell zu erfüllen, müssen drei Aspekte gewährleistet sein (s. ITF 2021c: 11):

- ▶ **Mindeststandards:** Mit einer ausreichenden Anzahl an Unternehmen einer Branche müssen Mindeststandards mit Blick auf Löhne, Arbeits- und Ruhezeiten, Gesundheit und Sicherheit sowie Arbeitnehmerrechte vereinbart werden, die auch in den Ausschreibungen Eingang finden.
- ▶ **Überwachung und Berichterstattung:** Auch für länderübergreifende Lieferketten ist eine Überwachung der Standards gewährleistet. Gleichzeitig werden Missstände bei der Konkurrenz in der

Branche aufgedeckt, um Anreize zu schaffen für die Ausweitung des Modells.

► **Abhilfe:** Abhilfe muss überall da gewährleistet werden, wo es zu Missständen kommt, um so den Sektor zu transformieren. Der Ausschluss aus der Lieferkette sollte dabei als letztes Mittel in Betracht gezogen werden, wenn eine Verbesserung der Situation nicht möglich erscheint.

Ausschreibungen und Verträge für Logistikdienstleistungen sollten daher klar formulieren, dass solche Mindeststandards im Straßentransport eingehalten werden. Diese Mindestanforderungen dürfen nicht dem Preisdruck zum Opfer fallen (vgl. ELA 2022: 6). Wie in anderen Prozessen zur Einhaltung der Sorgfaltspflichten auch, ist es sinnvoll für Unternehmen, hier zusammenzuarbeiten und so die eigene Hebelwirkung zu erhöhen. Im Rahmen des Unternehmensnetzwerk CSR Europe haben sich beispielsweise bereits einige Unternehmen mit Speditionen und Verladern zusammengetan, um die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Straßenverkehr zu verbessern⁹. Hier ist eine branchenübergreifende Kooperation sinnvoll, da viele Speditionen - wie auch die Containerschiffahrt - in ihren Transportdienstleistungen nicht von einzelnen Branchen abhängen.

KOOPERATION MIT INTERESSENVERTRETUNGEN DER BESCHÄFTIGTEN

Jede Art von Vereinbarungen muss auch angemessen überwacht werden, damit sie kein zahnlöser Tiger bleibt. Hier würde es viel Sinn machen, mit den entsprechenden Gewerkschaften dahingehend zu kooperieren, dass sie eine wirksame und arbeitnehmerbasierte Überwachung der Menschenrechtsstandards in den Lieferketten anbieten. Die Beschäftigten sind vor Ort und kennen die Praktiken und Bedingungen in den Lieferketten und auf den Transportwegen gut (vgl. ITF 2021c: 5). Auch viele internationale Leitlinien oder Vorgaben, wie beispielsweise die OECD- Leitlinien für nationale Unternehmen, betonen immer wieder die Bedeutung von Gewerkschaften oder auch von Sozialdialogen mit Arbeiter*innen bei der Umsetzung der Sorgfaltspflichten.

ZUGANG ZU BESCHWERDEMECHANISMEN SCHAFFEN

Die Rechtslage hat sich in den vergangenen Jahren auch innerhalb der EU verbessert, aber nur wer seine Rechte kennt, kann diese einfordern. Viele Geschädigte kennen ihre Rechte aber nicht. Auch das LkSG fordert die Schaffung von geeigneten Be-



schwerdemechanismen, über die betroffene und beteiligte Personen oder Gruppen Hinweise auf tatsächliche oder potentiell nachteilige Wirkungen von Geschäftstätigkeiten einreichen und ggf. Abhilfe einfordern können. Unternehmen sollten ihre eigenen Mechanismen ausweiten und auch für die Beteiligten aus den Logistikbereichen ihrer Wertschöpfungsketten öffnen. Solche Beschwerdemechanismen sollten allen Beteiligten zugänglich sein und bekannt gemacht werden. Auch hier lohnt es sich ggf. mit anderen Unternehmen branchenübergreifend zusammenzuarbeiten, denn von Missständen im nationalen und internationalen Güterverkehr sind viele Abnehmer betroffen.

Die Unterbrechungen in den Lieferketten, die in den letzten Jahren Transport- und Logistikdienstleistungen beeinträchtigt und verteuert haben, haben dazu geführt, dass sowohl Auftraggeber als auch Spediteure/Reedereien nach verlässlicheren, langfristigeren Geschäftsbeziehungen suchen (vgl. Global Compact Network Australia 2022: 29). Dieser Moment könnte deshalb ein guter Zeitpunkt für viele Auftraggeber sein, Arbeitsrechte in ihren Verträgen mit Logistikdienstleistern zu verankern. Die Chancen eines solchen Vorgehens könnten durch gemeinsames Handeln noch verstärkt werden, indem mehrere Unternehmen und Industriegruppen sich mit demselben Interesse der Verbesserung der Arbeitsrechte zusammenschließen und dieses Interesse gegenüber Reedereien und Logistikunternehmen vertreten. ◆

📖 LITERATUR

Das Literaturverzeichnis ist abrufbar unter <https://lmy.de/lhBUndRx> oder unter diesem QR-Code:



⁹ Informationen zur Initiative „Responsible Trucking“ von CSR Europe finden sich hier: <https://www.csreurope.org/responsible-trucking>

UNABHÄNGIGE FORSCHUNG ZU **GLOBALER** **GERECHTIGKEIT** KOSTET GELD!

Unterstützen Sie
unsere Forschung!



INSTITUT FÜR ÖKONOMIE
UND ÖKUMENE

UNSER ZIEL:
200 SPENDEN **BIS PFINGSTEN**
2023

SÜDWIND e.V.
DE45 3506 0190 0000 9988 77
www.suedwind-institut.de



DANKE, DASS
SIE **SÜDWIND**
ALS MITGLIED
UNTERSTÜTZEN!



INSTITUT FÜR ÖKONOMIE
UND ÖKUMENE

HABEN SIE FRAGEN?

NINA GIARAMITA

Referentin für Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: +49 (0)228 - 763698-14

giaramita@suedwind-institut.de

BITTE WENDEN!

MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN IN DER TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE

Die Transport- und Logistikbranche ist eine zentrale Schaltstelle in allen Wertschöpfungsketten. Sie sorgt dafür, dass alle für den Produktionsprozess und den Handel notwendigen (Vor-) Produkte zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind – und das in der nötigen Menge und Qualität. Während allerdings Menschenrechtsverletzungen bei Rohstoffabbau und Ernte sowie bei der Weiterverarbeitung der Produkte in den vergangenen Jahren immer stärker thematisiert wurden, bleiben Transport und Logistik in den Analysen über menschenrechtliche Risiken und Sorgfaltspflichten oft unberücksichtigt.

Dabei kommt es auch in der Transport- und Logistikbranche zu Menschenrechtsverletzungen. Die Arbeitsbedingungen bei den Unternehmen, die Agrar- und Mineralrohstoffe transportieren, sind häufig sehr schlecht. Dies setzt sich in den Häfen fort, außerdem gibt es Fälle von Zwangsarbeit z.B. im internationalen Schiffsverkehr, aber auch auf deutschen Straßen. Viele Beschäftigte sind extrem harten Arbeitsbedingungen und langen Arbeitszeiten bei unzureichender Bezahlung ausgesetzt. Auch Diskriminierung oder fehlende Vereinigungsfreiheit, sowie die Gefährdung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, etwa bei der Arbeit mit schweren Maschinen oder beim Umgang mit gefährlichen Gütern, zählen zu den menschenrechtlichen Risiken der Branche.

Mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist offensichtlich, dass die Transport- und Logistikbranche stärker in den Fokus rücken muss. Wenn berichtspflichtige Unternehmen Speditionen oder Logistikdienstleister direkt beauftragen, gehören sie zwingend zum Geltungsbereich für das LkSG und müssen daher in die Risikoanalyse mit einbezogen werden. Viele Speditionen sind aufgrund ihrer Größe sogar selbst berichtspflichtig. Welche Risiken auf den verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette im Transport- und Logistikbereich auftreten können und welche Möglichkeiten zur Verbesserung es gibt, wird in dieser Studie exemplarisch dargelegt. Die Identifizierung und Prävention menschenrechtlicher Risiken ist nur eine der großen Herausforderungen, mit denen die Logistikbranche gegenwärtig zu kämpfen hat. Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit diesen Risiken, verbunden mit mehr Transparenz und Nachhaltigkeit könnte der Schlüssel dafür sein, viele dieser Herausforderungen anzugehen.

