

Mehr als eine Frage der Logistik: Reisen und Warentransport im Zeitalter der Globalisierung

Wer und was ist global unterwegs, weshalb, wie, wie viel und wie oft? Diese Fragen stellte eine internationale Tagung in der Reihe „Gesellschaft – Mobilität – Technik“, die am 22. Juni 2016 an der ETH Zürich stattfand. In einem breit gefächerten Mix an Beiträgen wurden die Zusammenhänge zwischen Güter- und Personenmobilität sowie Informationsübermittlung ausgelotet.

► Unter dem Titel „Global unterwegs – Güter, Menschen und Wissen in der Spätmoderne“ lud eine institutionelle Trägerschaft aus dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) und der Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich zu einem Dialog zwischen Disziplinen, Unternehmen, der Hochschule und der Öffentlichkeit ein.

Damit fand die von Ulrich Weidmann (IVT, heute Vizepräsident der ETH Zürich) und Gisela Hürlimann (Historisches Seminar der Universität Zürich, heute ETH-Technikgeschichte) im Jahr 2006 begründete internationale und interdisziplinäre Konferenzreihe „Gesellschaft – Mobilität – Technik“ zum fünften Mal statt. Im Zentrum der Tagung, an der knapp hundert Personen, darunter erfreulich viele Studierende, teilnahmen, stand die Mobilität von Menschen, Gütern und Wissen, die nicht je isoliert, sondern interdependent betrachtet wurden. Wer und was ist global unterwegs? Und daran anschließend: weshalb, wie und wie oft? Acht Referent/innen behandelten diese Fragen aus verschiedensten Perspektiven.

1. GLOBALISIERUNG KONKRET

Nach dem die Historikerin Gisela Hürlimann (ETH Zürich, Technikgeschichte) die Tagung eröffnete, moderierte sie das erste Panel, in welchem es um eine historische Grundierung der Entwicklungen bei Produktion und Transport in der jüngsten Vergangenheit ging. Marc Levinson, Historiker und Ökonom aus Washington DC, befand zunächst, dass die aktuelle Globalisierungswelle kein neues Phänomen darstelle: Kaum eine Stadt sei heute so globalisiert wie Venedig im 13. Jahrhundert. Levinson argumentierte aber, dass in den 1960er-Jahren mit den Containerschiffen eine Transportrevolution

einsetzte. Diese neue Art von Transport veränderte den Handel und mit ihm die Ströme von Waren, Menschen und Wissen. Durch die Containerisierung und dank tiefen Transportkosten sei die Produktion mobiler geworden und mit ihr die Wertschöpfung, die immer weiter vom Ort der Produktion getrennt werden konnte, argumentierte Levinson. Die dabei resultierende, fast grenzenlose Mobilität führe zu einem Problem für die Infrastruktur, die stets auf Langlebigkeit ausgerichtet ist. Investitionen, so folgert Levinson, sind in der Globalisierung, wie wir sie heute kennen, immer risikobehaftet. Auch darum vertrat er die Meinung, dass private Investitionen in Infrastruktur gegenüber solchen der öffentlichen Hand einen entscheidenden Vorteil besäßen, indem sie weniger von Fehlanreizen ausgelöst würden.

Patrick Neveling, Sozialanthropologe und Wirtschaftshistoriker (Universität Utrecht), vertrat die konträre Position und argumentierte, dass viele private Investitionen scheiterten und dann doch die Steuerzahlenden einspringen müssten. Er verglich Privatunternehmen pointiert mit Containern – sie seien nämlich nur Hüllen –, weshalb eine Entkoppelung von Privat, Staat und Bevölkerung alles andere als trivial sei. In seinem Referat beschäftigte sich Neveling mit dem „Dilemma permanenter globaler Vernetzung“ am Beispiel der Entwicklungsstrategien, die der Flughafen und die Sonderwirtschaftszone Shannon (Irland) zwischen 1945 und 2015 verfolgten. Globale Vernetzung herzustellen und zu behalten, so eine seiner Thesen, bedeutet immer Infrastrukturkosten. Die Antwort Shannons auf die durch die Globalisierung dynamisierten Wertschöpfungsketten war und ist noch immer Wandelbarkeit – orchestriert von Clubs und Netzwerken. So wandelte sich Shannon vom transatlantischen Drehkreuz für Flugverkehr (mit dem



Nick Schwery
Hilfsassistent an der Professur für
Technikgeschichte, ETH Zürich
nick.schwery@history.gess.ethz.ch

ersten Duty-Free-Flughafen der Welt) zur exportorientierten Wirtschaftszone mit Ausbildungsauftrag und Tourismusdestination, in der Welle der Flugverkehrsprivatisierung zum Hauptsitz des Flugzeugleasings und, seit 2010, zur Heimat von E-Towns. Neveling beendete sein Referat mit der Feststellung, dass die Geschichte von Shannon keine Geschichte von Brüchen, sondern eine von konkurrierenden Modellen sei.

2. BLICK IN DIE ZUKUNFT

Im zweiten Panel, moderiert vom Historiker Ueli Haefeli (Universität Bern und Interface Politikstudien Luzern), wurde unter dem Titel „Intelligente Verkehrstechnologien der Gegenwart und der nahen Zukunft“ ein Blick in die Zukunft gewagt. Die Verkehrsgeographin Barbara Lenz (Humboldt-Universität Berlin und Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt) begann ihren Ausblick ins künftige automatisierte Fahren mit einem Rückblick auf dessen Wurzeln, die als westliche Technikutopien weit zurück ins 20. Jahrhundert reichen. Die Frage des automatisierten Fahrens, dessen eigentliche Geschichte in den 1980er-Jahren begann, sei explizit eine Frage der Globalisierung und des globalen Zusammenwirkens von Akteuren. Die Treiber sieht Lenz im Militär und in den Softwareunternehmen der USA und Asiens. Da die technische Machbarkeit als gegeben betrachtet

werden könne, müssten die verkehrsträgerspezifischen Diskussionen überwunden werden. Stattdessen plädierte Lenz dafür, über den Verkehrsmix nachzudenken. Wie verändert Automatisierung den Verkehrsmix?, fragte sie deshalb und unterschied dabei eine Autonomisierung des privaten Fahrzeuges, der Fahrzeuge von Car- oder Ride-Sharingsystemen und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die jeweiligen Auswirkungen untereinander. Es werde künftig, das legte Lenz nahe, in erster Linie um die Kombination von öffentlicher und individueller Mobilität gehen. Wie wir dorthin kommen, hänge von den institutionellen und regulatorischen Rahmenbedingungen ab und davon, wie die neuen Technologien akzeptiert und damit auch genutzt würden. Dass Lenz nicht davon ausging, automatisiertes Fahren würde „automatisch“ den Verkehr reduzieren, wurde in der Diskussion mit Interesse vermerkt. Stattdessen hielt die Referentin dafür, der gesteigerte Komfort werde eher dazu verleiten, dass die Anzahl Fahrten, mit welchem Fortbewegungsmittel auch immer, zunähmen. Ob damit auch die Anzahl Fahrzeuge steigt, hänge in erster Linie von der Akzeptanz von Sharing-Systemen und vom öffentlichen Verkehr ab.

Per Videokonferenz wurde Kay W. Axhausen (IVT ETH Zürich) live aus dem ETH-Center Singapur zugeschaltet. Axhausen beschäftigt sich mit der Verkehrsnachfrage im Zeitalter des Smartphones und zeigte am Fallbeispiel eines jungen Architekten, wie die weltweite Vernetzung der networked individuals und die damit einhergehende Pflege von internationalen Freundschaften heutzutage funktionieren. Von Kutsche zu Segelboot zu Jetflugzeug haben sich die Reisezeiten lokal und weltweit enorm verkürzt. Axhausen visualisierte mit dynamischem Kartenmaterial eine dramatisch geschrumpfte Welt. Das autonome Fahren könnte, so nahm Axhausen Bezug auf seine Vorrednerin, einen weiteren Schrumpfungsschritt auslösen. Der Verkehrswissenschaftler fragte in seinem Referat danach, wie sich unsere Reisesituation mit autonomen Fahrzeugen auf Strasse und Schienen verändern wird – auch unter der Annahme, dass Smartphones unsere Kontakte zwar immer billiger machen, uns dafür aber, sollte das (Bevölkerungs-) Wachstum weiter abnehmen, das Geld für das Reisen ausgeben könnte. Dafür präsentierte Axhausen vier mögliche Szenarien: mehr Zersiedelung und mehr Geschwindigkeit, mehr Zersiedelung und Virtualisierung von sozialen Kontakten, Langsamverkehr im Binnenbereich und Hochgeschwindigkeitsverkehr im Fernbereich oder Langsamverkehr im Binnenbereich gekoppelt mit einer Virtualisierung der

sozialen Kontakte weltweit. Eine zentrale Frage, die neben der Geografin Lenz auch den Verkehrswissenschaftler Axhausen beschäftigt, lautete, ob positive Effekte zu einer Übernutzung führen, womit wieder negative Effekte bewirkt würden – zum Beispiel, wenn das autonome Auto derart praktisch ist, dass es bei jeder erdenklichen Möglichkeit als Dienstbote eingesetzt wird. Eine unerwartete (Post)-Vision in diese Richtung wurde im dritten Panel präsentiert.

3. GÜTER- UND PERSONENLOGISTIK IM DIGITALEN ZEITALTER

Das von Hermann Orth, an der ETH Zürich ausgebildeter Verkehrswissenschaftler und Unternehmensberater Transport und Verkehr (Optima Nexus Consulting AG), moderierte dritte Panel bot einen Einblick in die Unternehmensperspektive. Gieri Hinnen, Senior Manager Strategic Communication bei der Swiss (Swiss International Air Lines AG), präsentierte die Luftfahrt als Rückgrat für die globalisierte Schweiz. Dafür liess er Zahlen sprechen: Bezogen auf den Wert verlassen 43

Prozent der Exporte die Schweiz per Luftfracht und 33 Prozent aller Touristen reisen mit dem Flugzeug in die Schweiz. Für die Schweiz sei die Luftfahrt, so seine Schlussfolgerung, von systemischer Bedeutung. Hinnens Fokus galt dann der internationalen Luftfahrt, für die er den Wettbewerb durch drei Ansätze charakterisierte: den amerikanischen privatisierten Ansatz, den europäischen Mittelweg und den staatskapitalistischen Weg des Rests der Welt. Das Resultat davon seien ein fragmentierter Markt, eine chronische Überkapazität sowie fehlende Konsolidierung. Für die Swiss stellt sich die daraus folgende Kernfrage: Wie konkurriert eine private Gesellschaft mit Unternehmen wie Qatar und Turkish Airways oder Emirates Airlines, die im Besitz entweder sehr reicher oder sehr investitionswilliger Staaten sind? Hinnen plädierte für das Arm's-Length-Prinzip: Die weitere Liberalisierung des Luftfahrtmarktes und damit mehr Wettbewerb seien wichtig, aber nur mit strukturell ähnlichen Playern und mit klaren Regeln.

Der Ökonom Dieter Bambauer, Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post (Leiter Postlogistics und Leiter Informationstechnologie), beschrieb anschlies- »

BILD 1: Das Auditorium verfolgt den Vortrag von Barbara Lenz (Foto: Martin Sojka, IVT)



send die Herausforderungen, vor welchen die Post als öffentlicher Logistikdienstleister sich durch die Digitalisierung gestellt sieht. Bambauer argumentierte, dass die Post die neuen Technologien nicht nur kennen, sondern auch einsetzen müsse. Denn die Post sehe sich vermehrt neuen Mitbewerbern in einem globalen Wettbewerb gegenüber, für welche die Logistik nur einer von vielen Aspekten sei. Unternehmen wie Amazon oder Zalando hätten das kritische Volumen, die nötige IT-Umgebung und eine genügend grosse Masse an Kunden, um wettbewerbsfähig zu sein – und vor allem hätten sie keine Notwendigkeit, mit der Logistik Geld zu verdienen. Die Post als reine Logistikunternehmung, die keine eigenen Konsumgüter vermarktet, müsse darauf mittels systematisch personalisierter und automatisierter Kommunikation Antworten finden. Dafür will man bei der Post in Zukunft vermehrt auf das Wissen (sprich Daten) zurückgreifen, das sie als Monopolistin bei kleinen Briefen und Marktführer im Bereich der Pakete generiert. Konkret bedeutet dies: komplette Vernetzung, Internet der Dinge und schrankenlose Schnittstellen – eine Zukunftsvision, welche Bambauer mit einem mitgebrachten, Post-internen Video unterstrich, das im Saal für viel Gesprächsstoff sorgte.

4. REISEMOTIVE UND -FORMEN IN DER SPÄTMODERNE

Der Verkehrshistoriker Hans-Ulrich Schiedt (ViaStoria und Universität Bern) moderierte das letzte Panel, das unter dem Motto „Flucht aus dem Alltag und die Suche nach dem Überleben“ verschiedene, spätmoderne Reisemotive und -formen behandelte. Hasso Spode, Historiker und Soziologe (Leibniz Universität Hannover und TU Berlin), behandelte die Wechselwirkung zwischen den Entwicklungen des Massentourismus und der Luftfahrt. Er verortete die Entwicklung des Massentourismus in zeitlich grösserer Tiefe und in den Zusammenhängen zwischen Eisenbahn und motorisiertem Individualverkehr. Damals war der Tourismus kein eigentliches Globalisierungsphänomen. Für die Entwicklung der Luftfahrt zum Massenverkehr erwies er sich hingegen als entscheidend. Spodes Ausführungen führten durch eine erste, futuristisch motivierte Phase des Luftverkehrs, in der das Flugzeug weniger ein quantitativ bedeutsames Transportmittel als ein Sendbote der Zukunft war. Mit dem Düsenantrieb, den Grossraumflugzeugen und infolge von politisch-organisatorischen Veränderungen (Deregulierungen und Charters-touristik) gelang in den 1960/70er-Jahren der quantitative Durchbruch. Spode folger-

te, dass das Flugzeug die Globalisierung vorantrieb, im Gegensatz zu Bahn und Auto in den Quellenländern aber wenig soziale Effekte auslöste. Das Flugzeug habe die Reiseintensität kaum erhöht, sondern primär die objektiven Entfernungen vergrössert und gleichzeitig die subjektiven verkürzt. Die Welt ist mit dem Flugzeug geschrumpft, wie es Axhausen formulieren würde. Mit der subjektiven Verkürzung sei das resp. der „Andere“ aber nicht etwa näher gekommen. Das Flugzeug habe viel mehr dekontextualisierte Freizeitwelten ohne Raum geschaffen. „Das Flugzeug kann sein Versprechen des Woanders nicht mehr erfüllen“, schloss Spode mit leicht kulturpessimistischer Ironie. Dass das Versprechen noch immer lebe, zeuge von der ambivalenten gesellschaftlichen Haltung gegenüber der Luftfahrt.

Die Soziologin Sarah Schilliger (Universität Basel) schloss den Reigen der Referate mit einem ethno-soziologischen Blick auf die Fortbewegungsmittel der Migration. Am Beispiel der Pendelmigration zwischen Polen und der Schweiz, in der vor allem Menschen in der Landwirtschaft, auf dem Bau oder in der privaten Pflege unterwegs sind, zeigte Schilliger auf, dass und wie veränderte politische Verhältnisse (Personenfreizügigkeit), neue Informationstechnologien (Skype) und neue Reiseanbieter (easyJet Krakau-Basel seit 2013) bzw. gesunkene Reisepreise die transnationale Arbeits- und Lebenspraxis verändern. Solche Entwicklungen führten dazu, dass polnische Care-Arbeiterinnen auch spontan für ein Wochenende nach Hause reisen oder per Skype bei den Hausaufgaben der Zuhause gebliebenen Kinder helfen könnten. Auch die Informationstechnologie, das wurde an dieser Stelle der Tagung erneut deutlich, spielt in dieser Form der Mobilität eine wichtige Rolle. Etwas anders gelagert präsentieren sich die Mobilitätsmöglichkeiten in der Fluchtmigration nach Europa. Denn Transportmittel wie Fähren oder Flugzeuge stünden, wie Schilliger betonte, nicht allen Menschen gleichermaßen zur Verfügung. Die Transportmöglichkeiten von Fluchtmigrantinnen und -migranten erlaubten damit in Schilligers Herangehensweise einen Einblick in die weltweiten Machtverhältnisse. Weil Transportunternehmen, die Personen ohne gültige Reisedokumente in ein Land befördern, mit Sanktionen bestraft werden und zudem die Rückführung sicherstellen müssen, stellten sie unter Umständen gar tödliche Schwellen dar, an denen sich Mobilitätskontrollen und Migrationsabwehr manifestieren würden. Schilliger zeigte auch, wie stark der Preis für eine legale Mittelmeer-Überfahrt vom Preis abweicht, den ein Flüchtling für seine gefährliche Überfahrt mit Schleusern bezahlt. Schilliger, deren Referat auch von

politischem Engagement zeugte, zeigte allerdings auch, wie entlang der Fluchtrouten „Infrastrukturen der Solidarität“ entstanden, die Zäune, Grenzen und Gesetze in Frage stellen und damit wieder neue Facetten der Migration hervorbringen würden.

5. RESÜMEE

In ihrem abschliessenden Resümee dankte Gisela Hürlimann den Referentinnen und Referenten dafür, dass niemand von ihnen „die“ Technik als Treiber der Globalisierung ausgemacht habe. Vielmehr seien vielschichtige Akteure und Prozesse identifiziert worden – von findigen irischen Unternehmern und Politikern über die Containerschiffe (oder ihre Betreiber), die Entwickler automatisierter Fahrsysteme und ihre KundInnen, Verkehrs- und Logistikunternehmen wie die Post und die Swiss sowie deren Konkurrenz bis zu den Touristen und Arbeitsmigrantinnen. Deutlich geworden sei auch, dass die Verkehrsbewegungen in, aus und nach Asien immer wichtiger würden. Für interessant erachtete Hürlimann die kontroversen Einschätzungen zur Finanzierung und Nachhaltigkeit von neuen Verkehrsinfrastruktur-Bauten wie etwa den neuen Gotthardbasistunnel. Und (selbst-)kritisch merkte sie an, dass die Frage nach der Klima- und Ressourcenbilanz noch vor zehn Jahren wohl für mehr Diskussionsstoff gesorgt hätte. Sowohl die Gesellschaft – und gesellschaftliche Erwartungen – wie auch der Staat und seine Institutionen und Regeln hätten in vielen Referaten eine wichtige Rolle gespielt. Damit sei die fünfte Durchführung der Reihe „Gesellschaft – Mobilität – Technik“, die seit 2013 von Christian Marti (IVT ETH Zürich) koordiniert wird, ihrem verbindenden Anspruch bemerkenswert gut nachgekommen. ◀

► SUMMARY

More than a question of logistics: The transport of goods and people in the age of globalisation

Who and what is, in global terms, being moved about, why, how, how much and how often? These questions were asked by an international conference in the series “Gesellschaft – Mobilität – Technik” (“Society – Mobility – Technology”) held at the Swiss Federal Institute of Technology (ETH) in Zurich on 22 June 2016. In a broadly based miscellany of contributions, the interrelationships between the mobility of goods and people and the communication of information were probed in depth.