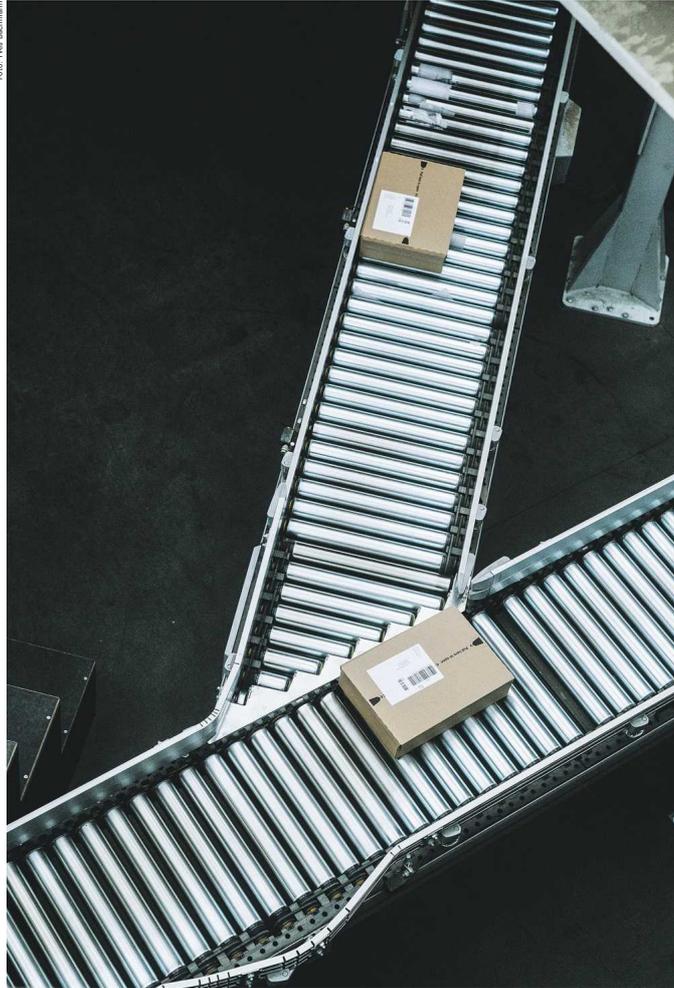


SCHWEIZ

16

Foto: Yves Bachmann



Alles fließt im Logistikzentrum des Onlinehändlers Brack in Willisau

In der Päckli-Maschine

Die Historikerin Monika Dommann hat eine Geschichte der Logistik geschrieben. Ein Gespräch über eine Warenwelt, die stets im Fluss ist – und aus der Schweiz gelenkt wird

DIE ZEIT: Frau Dommann, in der vergangenen Woche erschien Ihr Buch zur Geschichte der Logistik. Der Frankfurter S. Fischer Verlag hat es herausgegeben, gedruckt wurde es in Nordfriesland. Wer hat Ihnen die ersten Exemplare nach Hause geliefert?

Monika Dommann: Nicht die Post, sondern ein Kurier der DHL. Das Paket kam just in time, also am Abend bevor das Buch offiziell erschienen ist. Und wie üblich wusste ich, wann es ankommen wird. Man bekommt ja heute unaufgefordert diese Tracking-Nachrichten, die einem sagen, in welchem Verteilzentrum, an welchem Zoll das Päckli gerade ist. Es gibt keine unliebsamen, aber auch keine fröhlichen Überraschungen mehr. **ZEIT:** Wären Ihnen diese Details auch aufgefallen, wenn Sie sich nicht beruflich mit der Logistik beschäftigen würden?

Dommann: Ich habe einen bestimmten Blick auf die Welt, der von einem historischen und ethnologischen Interesse an unspektakulären Dingen geprägt ist. Das sind bei mir die technisierten, wissenschaftlichen Welten und deren Ränder. So fällt mir zum Beispiel auf, dass ich Ihnen die technischen Details dieser Lieferung beschreiben kann, aber nicht sagen kann, wie der Mensch aussah, der mir das Paket geliefert hat – und auch nicht, wie viel er im Monat verdient. **ZEIT:** Für die meisten Menschen existiert die Logistik erst seit der Corona-Pandemie, als die Lieferketten unterbrochen und Waren plötzlich nicht mehr verfügbar waren. Hat die Pandemie auch Ihr Forschungsinteresse geweckt?

Dommann: Nein, das begann bei mir bereits in den 1990er-Jahren. Damals tauchten in den Medien

immer häufiger Bilder von Schiffscontainern auf, und zwar stets, wenn man etwas sehr Abstraktes darstellen wollte: Wirtschaftskrisen, Konjunkturen, die Globalisierung.

ZEIT: Was hat Sie daran interessiert?

Dommann: Die 1990er-Jahre waren die Zeit der Globalisierung, Deregulierung, Liberalisierung und der Digitalisierung. Die Wirtschaftsräume begannen sich zu öffnen, die Waren konnten freier fließen. Neue EDV-Systeme machten es möglich, Prozesse zu simulieren. Das Outsourcing von Dienstleistungen ans andere Ende der Welt gewann an Bedeutung. Diese Phänomene, was dahintersteht und was sie für einzelne Gesellschaftsgruppen bedeuten, interessierten mich. **ZEIT:** Ihre Geschichte der Logistik beginnt im 19. Jahrhundert und reicht bis in die Gegenwart. Heißt

das, die alten Eidgenossen, die ihren Käse nach Paris exportierten oder ihr Vieh nach Mailand trieben, waren keine Logistik-Unternehmer?

Dommann: Es stimmt, schon im Hochmittelalter gab es Menschen, die sich darauf spezialisierten, den Warentransport über die Alpenpässe zu organisieren. Aber Mitte des 19. Jahrhunderts verändert sich etwas Grundlegendes: Mit den Dampfschiffen wurde die Schifffahrt berechenbar. Man konnte weltweit Waren geplant verschiffen und war nicht mehr an die Jahreszeiten gebunden, wie dies bei den Segelschiffen noch der Fall war. Dazu vereinfachte und standardisierte die Erfindung des Telegrafen die Kommunikation. Und weil die produzierte Warenmenge durch Industrialisierung geradezu explodierte, wurde die Funktion, die ich Logistik nenne, superspezialisiert.

ANZEIGE

**5 Wochen DIE ZEIT
für 5 CHF lesen
und 88% sparen**

Lesen Sie 5 Wochen lang DIE ZEIT gedruckt oder digital für nur 5.–CHF, und erfahren Sie jede Woche das Wichtigste aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur. Inklusive Sonder-Seiten für die Schweiz. Dieses Angebot gilt nur für kurze Zeit!



Jetzt bestellen:

+49 40/42 23 70 70*
www.zeit.de/5-chf



* Bitte Bestellnummer angeben: 207146 - 210747 Std.
210748 Digital - 210749 Digital Stud./Anbieter, Zeitverlag Gerd
Bauerius GmbH & Co. KG, Bülowstraße, Hamburg

Achtung, Klimafresser!

Die Abstimmung über das neue Klimagesetz hat sich längst von der Realität gelöst. Die Gegner führen einen Kulturkampf VON MATTHIAS DAUM

ZEIT: Wie würden Sie diese Funktion definieren?

Dommann: Man kann Waren in der richtigen Menge zur richtigen Zeit an den richtigen Ort bringen.

ZEIT: Welche Rolle spielte die Schweiz in der Geschichte der Logistik?

Dommann: Im 19. Jahrhundert entstanden vor allem in Basel und Genf, die sich als wichtige Handelsstädte an der Grenze zu profilieren versuchten, einige Speditionsfirmen. Genf war über die Rhone mit dem Mittelmeer, Basel über den Rhein mit den großen Häfen im Norden verbunden. In Basel entstand 1815 die Speditionsfirma Danzas und 1895 die Im Obersteg & Cie, aus der 1935 die Panalpina hervorging, die heute zum dänischen Branchenriesen DSV gehört. Es wurden zahlreiche Freilager gebaut, wo die Waren temporär gelagert werden konnten, ohne dass sie verzollt werden mussten.

ZEIT: Und heute?

Dommann: Mit MSC hat die größte Reederei der Welt und mit Kühne & Nagel eines der weltweit zehn größten Logistikunternehmen seinen Sitz in der Schweiz. Das liegt weniger an der geografischen Lage des Landes, sondern an den attraktiven Rahmenbedingungen.

ZEIT: Eine Steuerpolitik und die schwerreiche Firmenbesitzer und ihre Headquarters anlockt.

Dommann: Das ist das eine. Der Gründerenkel Klaus-Michael Kühne lässt in den Medien gerne zwei Gründe zitieren, warum seine Firma, die 1890 in Bremen gegründet wurde, bereits 1969 ihren Sitz nach Schinddelli in den Kanton Zug verlegt hat: die Steuern und das liberale Arbeitsrecht in der Schweiz. Von hier aus operiert das Unternehmen weltweit.

ZEIT: Was braucht es, damit eine Logistikfirma erfolgreich wirtschaftet?

Dommann: Um beim Beispiel von Kühne & Nagel zu bleiben: Sie haben in den 1990er-Jahren vieles richtig gemacht. Bis dahin ging es in der Branche vor allem darum, genügend Lastwagen, Schiffe und Lagerraum zur Verfügung zu stellen. Es war ein Hardware-Business. Nun aber wurde Software immer wichtiger, also die Frage: Wie kann ich die Warenströme mithilfe einer digitalen Infrastruktur perfekt organisieren? Kühne & Nagel hat in digitale Plattformen investiert und hatte das nötige Kapital dazu. Gleichzeitig konnte die Firma in ihrer langen Geschichte ein Netzwerk in der ganzen Welt aufbauen. Ihre Agenten vor Ort haben Kenntnisse über die jeweilige rechtliche und politische Situation und können den Transport jederzeit, sogar wenn Krieg herrscht oder eine Pandemie ausbricht, organisieren.

ZEIT: Gehen wir nochmals zurück zu den Anfängen der modernen Logistik. Der erste Schweizer, den man in Ihrem Buch kennenlernt, ist Robert Maillart, der Erfinder der Pilzdecke.

Dommann: Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert entstand ein neues architektonisches Problem: Wie lagert man die wachsenden Warenmengen möglichst effizient? Der Berner Robert Maillart, der vor allem als Brückenkonstrukteur bekannt ist, war einer von weltweit mehreren Ingenieuren, die mit Eisen und dem neuartigen Beton experimentierten und eine unterzuglose Decke konstruierten, die es möglich machte, Waren bis unter das Dach zu stapeln. Erstmals wurde sie 1910 im Lagerhaus Giesshübel in Zürich gebaut. Maillart war aber nicht nur Ingenieur, sondern auch ein erfolgreicher Unternehmer. Er baute Warenlager in Barcelona und im Russischen Reich. 1914 verlagerte Maillart den Hauptsitz seiner Firma nach Russland, bis ihn die russische Revolution 1918 wieder zur Rückkehr zwang.

ZEIT: Anfang der 1960er-Jahre wurden in der Schweiz die ersten Lagerhäuser auf der grünen Wiese gebaut. Was trieb die Logistiker raus aus der Stadt?

Dommann: Die hohen Bodenpreise machten es unattraktiv, große Lager in die Städte zu bauen. Vor allem aber entwickelten sich die Lager zu Distributionszentren, die möglichst nah am Verkehrsträger zu stehen kommen sollten, auf dem die Waren weiterfließen konnten: also an der Straße, der Schiene oder dem Flughafen. Ein Beispiel ist das Verteilungszentrum von Coop, das 1962 in Wangen bei Olten auf günstigem Landwirtschaftsland ge-

baut wurde. Es war eine der bisher größten Baustellen der Schweiz.

ZEIT: War man in Wangen bei Olten erfreut darüber?

Dommann: Das Mittelland ist nicht als Region bekannt, die besonders aufmüpfig ist. Sie genießt die Errungenschaften der Moderne, zum Beispiel das Auto.

ZEIT: Aber ein Gabelstapler-Ballett wurde nicht aufgeführt?

Dommann: Sie meinen wie 1958 im niederländischen Dorf Acht, als Phillips sein neues Export-Sammelzentrum eröffnete? Nein, nicht, dass ich wüsste. (lacht) Als einige Jahre später im Nachbarort Rickenbach ein 33,5 Meter hohes automatisiertes Hochregallager gebaut werden sollte, formierte sich im Dorf sogar Widerstand gegen die Logistik. Erst im zweiten Anlauf fand man einen Kompromiss und baute das Lager ein paar Meter weniger hoch.

ZEIT: Inzwischen ist das Mittelland mit Lagerhallen vollgepflegt, und die Gemeinden freuen sich nicht mehr nur über Jobs und Steuern, sondern leiden auch unter dem Verkehr und dem Landverschleiß.

Dommann: Die Skepsis zeigt sich allerdings meistens nur lokal. Kaum jemand in der Schweiz ist prinzipiell gegen ein Logistikzentrum, man möchte es einfach nicht vor der eigenen Haustüre haben. Die größten Probleme hat sich die Logistik

selbst eingebrockt: Die grüne Wiese gibt es kaum mehr, und die Straßen sind voll. 2012 begann Coop mit dem Bau seiner neuen Verteilzentrale in Schafisheim, weil seine Lastwagen vor Zürich vor dem Gubrist-Tunnel ständig im Stau standen. Als der Logistik-Bau 2016 eröffnet wurde, zeigte sich allerdings: Im Stau stehen sie noch immer.

ZEIT: Hat die Logistik in der Schweiz also die Grenzen ihres Wachstums erreicht?

Dommann: Nicht unbedingt. Die Logistik hat immer wieder Lösungen gefunden, wie die Prozesse noch feiner getunt, noch stärker optimiert werden können.

ZEIT: Eine dieser Lösungen könnte Cargo sous terrain sein. Eine Güter-U-Bahn, getragen von zahlreichen Firmen und Kantonen, unterstützt vom Bund, mit der das Mittelland untertunnelt werden soll.

Dommann: Das ist bislang bloß eine Vision eines gigantischen unterirdischen Verteilungszentrums. Mal schauen, ob und was dann schließlich gebaut wird.

ZEIT: Der Vorteil eines unterirdischen Lagers wäre, dass man es nicht sehen würde.

Dommann: Persönlich finde ich, dass man die Infrastruktur zeigen sollte, mit der man lebt. Nur so wird sie begreifbar. Vielleicht hätte uns das auch in der Corona-Pandemie geholfen.

ZEIT: Wie das?

Dommann: Vor der Corona-Pandemie war man – und dazu zähle ich mich auch – der Ansicht, die Idee sei überholt, dass der Staat Vorräte halten muss, mit denen er die Bevölkerung im Notfall versorgen kann. Wie sich zeigte, war es eine Illusion, vollkommen lagerlos zu leben.

ZEIT: Sie kritisieren in Ihrem Buch, dass die Logistik nicht als Teil der politischen Sphäre verstanden wird.

Dommann: Im Großen war die Konzernverantwortungsinitiative ein Versuch, mehr Umweltschutz und Ethik in die Lieferketten zu bringen. Leider wurde sie abgelehnt, nun wird die EU vermutlich ein eigenes Lieferkettengesetz einführen, und die Schweiz wird es – wie so oft – etwas angepasst übernehmen. Im Kleinen können sich aber auch alle Bürgerinnen, Konsumenten und Angestellte um ihre Logistik kümmern. Denn jede noch so kleine logistische Entscheidung hat Auswirkungen auf das große Ganze.

ZEIT: Ist das ein Aufruf dafür, dass wir unsere Nike-Turnschuhe das nächste Mal nicht bei Zalando bestellen?

Dommann: Sie sollten zumindest daran denken, welchen Rattenschwanz an logistischen Operationen Sie damit auslösen und welche Auswirkungen diese auf die Umwelt und die Menschen haben.

Das Gespräch führten
Matthias Daum und Sarah Jäggi

Monika Dommann: Materialfluss.
Eine Geschichte der Logistik an den Orten
ihres Stillstands; S. Fischer Verlag, Frankfurt
2023; 288 S. ca. 39,90 Fr.

Eigentlich ist die Sache einfach. Verträge sind einzuhalten, und die Schweiz hat nun mal im Dezember 2015 das Pariser Abkommen unterschrieben. Der Bundesrat und das Parlament haben es zwei Jahre später, im Oktober 2017, ratifiziert. Damit hat sich das Land gegenüber der Weltgemeinschaft verpflichtet, den Treibhausgas-Ausstoß bis 2050 auf Netto-Null zu senken.

Nun muss die Schweiz diese völkerrechtliche Verpflichtung in ein Gesetz gießen. Also die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass der hiesige Gebäudepark, die hiesige Industrie, der hiesige Verkehr, und, ja, auch die hiesige Landwirtschaft bis in 27 Jahren klimaneutral sind. Wie das zum Beispiel die EU mit ihrem Green Deal versucht oder die USA mit ihrem Inflation Reduction Act.

Aber verfolgt man die in diesen Tagen und Wochen immer heftiger geführte Debatte über das Klimagesetz, über das die Schweiz am 18. Juni abstimmt, zeigt sich: Aus dem gesetzgeberischen Nachvollzug einer internationalen rechtlichen Verpflichtung ist ein Kulturkampf geworden.

Hier die Mehrheit der Parteien, von Grün über Rot, Mitte bis FDP, die großen Wirtschaftsverbände und die Gewerkschaften, die Umweltorganisationen und die Touristiker, die Bauern und die Wissenschaftler, die für das neue Klimagesetz sind. Sie alle haben erkannt, die einen früher, die anderen später: Die Klimakrise bedroht nicht nur die Welt da draußen, sondern auch die Schweiz. Ihre Gletscher (verschwinden), ihre Wälder (verdorren), ihre Bäche und Flüsse (versiegen). Und weil die Klimagefahr in Brüssel, Washington, Peking erkannt und mit gigantischen Investitionsprogrammen darauf reagiert wird, wurden auch die helvetischen Wirtschaftsführer zu Klimaschutzern. Sie fürchten, im globalen Grünheis-Wettbewerb abgehängt zu werden.

Ihnen gegenüber stehen die SVP und die von ihr dominierten Hauseigentümer- und Gastverbände, die gegen das »Stromfressergesetz« poltern. Unterstützt wird die Partei von anonymen Komitees, die

ihre Fake-News-Flugblätter (»Energiekosten werden auf 9600 Franken pro Kopf und Jahr steigen«) in sämtliche Briefkästen des Landes verteilen, sowie der *Weltwoche*, die plötzlich den Landschaftsschutz für sich entdeckt hat und vor der Windräder-Verspargelung und der Solaranlagen-Tapezierung der Schweizer Alpen warnt. Aber auch die *Neue Zürcher Zeitung* stimmt ins SVP-Krakeele ein. Sie hyperventiliert eine »Degrowth-Diktatur« und

gezogen werden: entweder mit Technik (CO₂ aus der Luft saugen, versteinern oder unter der Erde speichern) oder mithilfe der Natur (Wälder aufforsten, Moore wässern, Humus aufbauen). Um den Übergang in eine klimaneutrale Zukunft möglichst portemonnaieschonend zu gestalten und weil vor zwei Jahren ein erstes Klimagesetz unter anderem am »Das ist zu teuer!«-Argument gescheitert ist, sollen nun keine neuen Abgaben erhoben, sondern mehr Subventionsmilliarden fließen. Erwa an die Hausbesitzer, die über die nächsten zehn Jahre mit jährlich 200 Millionen Franken rechnen können, um ihre Öl-, Gas- und stromfressenden Elektroheizungen durch eine Wärmepumpe oder einen Holzschnitzelofen zu ersetzen. Geld gibt es auch für die Wirtschaft: 1,2 Milliarden Franken, die in neue klimafreundliche Technologien fließen sollen.

Die stärkste klimapolitische Kraft steckt indes in Artikel 12 des neuen Gesetzes. Alle Erlasse des Bundes und der Kantone sollen »so ausgestaltet und angewendet werden, dass sie zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes beitragen«. Explizit erwähnt werden dabei die Umwelt- und die Energiepolitik oder die Raumplanung. Aber auch die Finanzwirtschaft und der Straßen- und Luftverkehr sowie die Mineralölbesteuerung. Die Klimaziele von Paris als alles entscheidender Faktor einer – endlich! – umfassend verstandenen Infrastrukturpolitik. Konsequenz umgesetzt, könnte dies das

Land tatsächlich verändern – zum Guten, notabene.

Dass es bald so weit kommt, brauchen die Klima-Kommunisten-Fresser und ihre SVP-Freunde allerdings nicht zu befürchten. Mit Bundesrat Albert Rösti steht seit Anfang Jahr einer der Ihren an der Spitze des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek). Im Sommer 2021 gehörte Rösti zu den schärfsten Gegnern des CO₂-Gesetzes, und seit er Anfang Jahr sein Amt antrat, winkte der Bundesrat 4,3 Milliarden Franken für den Ausbau der Autobahnen in allen Landesteilen durch, und er unterstützt eine Motion, die sechs Spuren für die A1 zwischen Zürich und Bern fordert.



Milliarden für neue Autobahnen? Kein Problem für den neuen Umweltminister

Foto: Yves Bachmann, Anita Altmeppen/epa.com, Benjamin Mennel/Luma (x3)

die Machtübernahme der »Klima-Kommunisten« herbei. Ihr Firmenlogo ist denn auch prominent auf der Website des Nein-Komitees platziert.

Nun ist das Klimagesetz tatsächlich kein großer Wurf, sondern eine mehrheitstauglich gemachte Version der ungleich konsequenteren Gletscherinitiative. Diese forderte – zu Recht! – ein Verbot von fossilen Energien bis 2050. Sie wurde vorläufig zurückgezogen, als sich das Parlament auf einen Kompromiss geeinigt hatte. Heizöl, Gas, Benzin und Kerosin sollen nun »so weit möglich vermindert werden«, wobei dies sowohl »technisch möglich«, als auch »wirtschaftlich tragbar« sein muss. Der verbleibende Rest muss aus der Atmosphäre

ANZEIGE

Wir zeigen Kunst.

Tauchen Sie ein, in die faszinierende Welt der Kunst. Von den alten Meistern bis zur Gegenwart – erleben Sie mit der WELTKUNST jeden Monat die spektakuläre Fülle künstlerischen Schaffens. Für Kunstkenner und alle, die es werden wollen. Lesen Sie eine Ausgabe gratis:

www.zeit.de/wk-dz
+49-40/42 23 70 70

(Aktionsnr.: 2112266)

Jetzt
gratis
sichern!

