



## «Um glücklich zu shoppen, müssen wir unsere Lieferketten kennen»

**Globaler Handel** Jeden Tag werden Zehntausende Pakete ausgeliefert. Kann das so weitergehen? Nein, sagt die Historikerin Monika Dommann. Sie fordert ein politisches Bewusstsein für die Lieferketten, an denen wir hängen.

**Pascal Blum** und  
**Andreas Tobler**  
**Frau Dommann, Sie haben ein Buch über die Geschichte der Logistik geschrieben. Was haben Sie zuletzt im Internet bestellt?**

Ehrlich gesagt bin ich gar keine Onlineshopperin. Was ich brauche, kaufe ich in einem Laden. Im Netz bestelle ich höchstens etwas, wenn ich gewisse Produkte in der Stadt nicht mehr finde.

**Während der Pandemie hat sich gezeigt, dass Onlineshopping nicht nur verführerisch, sondern auch nützlich ist. Haben wir nicht alle davon profitiert?**

Selbstverständlich, auch ich habe während des Lockdown beobachtet, wie sich bei meinen Nachbarn die Pakete getürmt haben. Aber offenbar widerstrebt es mir, online einzukaufen, ich ziehe die persönliche Begegnung im Geschäft vor. Ich finde es gar nicht so attraktiv, wenn mir etwas nach Hause geliefert wird.

**Erstaunlich, denn die Bestellungen sind ja sehr einfach geworden. Haben Sie moralische Skrupel?**

Sicherlich ist eine Kaufsituation mehr als eine bloss Online-transaktion. Als das Internet ab den 1990er-Jahren kommerzialisiert wurde, war viel von Virtualität die Rede. Die Idee war, dass es dank der Digitalisierung zu einer Entmaterialisierung kommt. Aber niemand hat mit dem In-

ternet der Dinge gerechnet. Dass dank der Vernetzung heute massenweise elektronische Geräte im Umlauf sind, die dann als Päckchen vor unserer Haustür landen. Während der Pandemie haben wir dann gesehen, dass der Bedarf an Lagerfläche explodiert ist. Da müssen wir uns sicher fragen, wie diese Entwicklung weitergeht.

**Wahrscheinlich klicken viele mit schlechtem Gewissen auf «Kaufen». Warum machen wir es trotzdem?**

Entscheidend ist doch die Frage, was hinter dem «Kaufen» steckt. Wir haben die Oberflächen der Shoppingplattformen. Aber dahinter verbergen sich ganze Infrastrukturen mitsamt riesigen Lieferketten. Einige sagen, dass wir unsere Lieferketten kennen sollten, um glücklich shoppen zu können. Ich glaube, das ist die Politik der Zukunft. Wir werden uns nicht bloss fragen, welche Partei wir künftig wählen, sondern, woher die Produkte stammen, die wir kaufen.

**Wirklich?**

Ja, wir müssen auch deswegen unsere Lieferketten kennen, weil wir daran angehängt sind. Ob wir das wollen oder nicht.

**Braucht es Logistikzertifikate? Wir werden ja kaum von jedem Medikament wissen wollen, wo es verpackt und umgeladen wurde.**

Wir haben so viele Informationen über den Kaloriengehalt von Nahrungsmitteln. Wieso haben wir das nicht bezüglich der Lieferketten? Logistik betrifft ja nicht nur die Einzelkonsumenten, sondern hat mit einer arbeitsteiligen Wirtschaft zu tun, die heute immer unübersichtlicher und intransparenter wird. Anfang des 20. Jahrhunderts entstand die Meinung, dass Logistik möglichst schlank und effizient sein sollte. Aber zu Beginn des 21. Jahrhunderts realisierte man erstmals, dass zu schlank organisierte Lieferketten anfällig für Unterbrüche sind.

**Das haben wir erlebt, als das Containerschiff Ever Given im Suezkanal feststeckte.**

Oder während der Pandemie. Seither werden zu schlanke Lieferketten justiert, um das Risiko von Ausfällen zu minimieren. Da gibt es also eine Art Rückwärtsentwicklung vom Offshoring zum Reshoring, und da wird die Geschichte der Logistik überhaupt interessant.

**«Das Bewusstsein für die Grenzen des Wachstums ist für uns alle zu einer Überlebensfrage»**



## geworden.»

### Wieso interessiert sich eine Historikerin eigentlich für Logistik?

Mir ist das Thema erstmals in den 1990er-Jahren aufgefallen, als in den Medien Bilder von Containerschiffen auftauchten. Als Symbolbilder der Globalisierung und um deutlich zu machen: Da passiert etwas, was die Welt grundlegend verändert.

### Warum muss die Welt der Logistik sichtbarer werden?

Wir brauchen ein Bewusstsein für die Logistik aus politischen Gründen. Die effizienteste Lösung, die sich ein Ingenieur ausdenkt, ist nicht immer die beste Lösung fürs Gesamtwohl. Deshalb dürfen wir Logistik nicht an die Techniker und Technikerinnen delegieren. Wir brauchen mehr als Mathematik und Software. Und dafür brauchen wir eine politische Aufmerksamkeit.

### Brauchen wir am Ende eine Rückabwicklung der Globalisierung?

Nein, junge Leute sollen reisen, sie müssen in die Welt hinaus. Meine Eltern konnten das in ihrer Jugend noch nicht. Ich weiss, was es bedeutet, in einem Dorf im Bündnerland verarmt aufzuwachsen, das zehnte, elfte Kind zu sein. Zehn Kinder müssen dann in die Hotellerie arbeiten gehen. Das elfte kann vielleicht Lehrerin werden. Und das zwölfte geht ins Kloster. Das ist eine enge, konservative Welt. Ich finde, wir müssen das Beste aus unserer heutigen Welt in die nächste Welt mitnehmen: die Waghalsigkeit und die Offenheit

gegenüber neuen Ideen, aber auch gegenüber Menschen. Und wir müssen dort zurückschrauben, wo es nicht funktioniert – energetisch, sozial, gesellschaftlich und kulturell.

### Trotzdem klingt die Forderung nach einem gesteigerten Bewusstsein immer nach lustlosem Verzicht.

Keine Sorge, wir müssen nicht ins Kloster, wenn wir das nicht wollen. Aber wir müssen zum Beispiel wissen, was am anderen Ende der Lieferkette passiert, wenn sich bei uns plötzlich die Mode ändert. Kann es sein, dass unser Konsumverhalten an einem anderen Ort der Welt zu einer Existenzkrise führt?

### Was heisst es denn konkret, wenn ich einen Laptop kaufe? Er wird einfach teurer sein, weil etwa Umweltafgaben nötig sind? Muss ich länger auf ihn warten, weil gar nicht so viele hergestellt werden?

Das passiert ja bereits, so funktioniert der Kapitalismus. Nehmen wir das spanische Billigmodel Zara, das die neuesten Trends auf extrem clevere Art kopiert. Zara hat schon vor zwanzig Jahren begonnen, die Endproduktion in die Nähe der Flughäfen zu verlegen, nicht aus ökologischen Gründen, sondern weil sie so schnell wie die Mode sein wollen. Die Rohproduktion findet ganz woanders statt, aber der Rest ist wieder im Land. Der Fachbegriff dafür lautet Reshoring. Vielleicht ist das eine Entwicklung, die sich vollziehen wird – auch aufgrund von Energiepreisen und globalen Krisen.

### Muss die Logistikforschung auch Utopien berücksichtigen?

### Zum Beispiel die 15-Minuten-Stadt, in der alles Wichtige in kurzer Zeit erreichbar ist?

Klar! In der Ökonomie sollten wir unbedingt einen Lehrstuhl für plurale Ökonomie und eine Professur für Degrowth einrichten.

### Also eine Professur, die unterschiedliche Ansätze der Wirtschaftstheorien lehrt – und einen weiteren Lehrstuhl für die Schrumpfung von entgrenztem Wachstum?

Ja. Die Konzepte für ein solches Degrowth liegen eigentlich alle

### Dem «Materialfluss» auf der Spur

Monika Dommann ist Professorin für Geschichte der Neuzeit am Historischen Seminar der Universität Zürich. Sie promovierte mit einer Geschichte der Röntgenstrahlen. 2014 erschien ihr Buch zur Geschichte des Copyrights. Zusammen mit Historikerin Marietta Meier leitete sie ein Pilotprojekt zur Aufarbeitung des sexuellen Missbrauchs im Umfeld der katholischen Kirche in der Schweiz. Ihr neues Buch «Materialfluss» ist eine Geschichte der Logistik (S. Fischer, 288 S., ca. 39 Fr.). (blu)

auf dem Tisch. Mein Schwerpunkt ist die Geschichte des ökonomischen Wissens. Ich untersuche, was gelehrt wurde, welche Pfade verfolgt wurden und welche nicht und welche Auswirkungen das auf die Gesellschaft hatte. Wir bieten am Historischen Seminar einen Master Economic History an, gemeinsam mit dem Ökonomieprofessor Ulrich Woitek.

### Warum machen Sie das?

Weil die Ökonomie zu einem komplett geschichtslosen Fach geworden ist. Dabei ist Wirt-



schaftsgeschichte mehr als nur eine Firmenfestschrift. Sie geht der Frage nach, was der Rucksack ist, den man mit sich herumträgt – und wo man neue, andere Wege gehen könnte. Deshalb ist die Geschichte so wichtig. Da könnte durchaus noch etwas mehr geschehen. Die Logistikfirma Kühne + Nagel finanziert am Volkswirtschaftsinstitut der Uni Zürich das Kühne Center for Sustainable Trade & Logistics. Doch das ist viel zu einseitig aufgestellt. Eigentlich gehören auch die Soziologie, die Philosophie, die Ethnologie und die Geschich-

te dazu. Die Universität Zürich könnte da eine extrem wichtige und innovative Rolle spielen, wenn es darum geht, in die Zukunft zu denken.

**Auf die Gefahr hin, dass die Uni mit der Einrichtung eines Lehrstuhls für Degrowth massiv unter Druck geriete durch politische Parteien, die ganz andere Ziele verfolgen?**

Das sehe ich nicht so. Das Bewusstsein für die Grenzen des Wachstums ist für uns alle zu einer Überlebensfrage geworden, wenn wir uns die Endlichkeit der

Ressourcen vor Augen führen. Und die Politik hat offenbar verstanden, dass Zürich – als ein Wirtschaftsmotor der Schweiz – von guten Bildungsinstitutionen abhängt. Die Politik schafft Bedingungen, damit wir Grundlagenforschung machen können. Das ist politischer Konsens. Aus meiner Forschung weiss ich, dass zentrale Innovationen oftmals dort gemacht werden, wo sie nicht zu erwarten sind. So war das bei Wilhelm Conrad Röntgen, der im Labor zufällig eine neue Art von Strahlen beobachtete. Oder zuletzt im Silicon Valley.





«Wir brauchen unbedingt eine Professur für Degrowth»: Geschichtsinstitut Professorin Monika Dommann vor dem Silo der Swissmill in Zürich, dem höchsten bekannten Getreidespeicher der Welt. Foto: Urs Jaudas