



Logistik und Transportwesen

Ein Feld der sichtbaren und unsichtbaren Auseinandersetzungen im digitalen, globalen Kapitalismus, Teil II – von Sergio Bologna*

In: *express* 5/2019

An die Logistik heften sich nicht nur in den Stabsabteilungen von Unternehmen und Regierungen Hoffnungen, sondern – mit etwas anderer politischer Intention – auch in der Linken. Die Vorstellung, mit der Lahmlegung von »Hubs« und Häfen das System an seinen empfindlichsten Teilen treffen und so aus den Angeln heben oder ihm doch zumindest per elektronischem Knopfdruck empfindlichen Schaden zufügen zu können, beflügelt nicht wenige Aktive, sei es am Schreibtisch oder bei der Blockade. Die VertreterInnen des italienischen Operaismus beschäftigen sich schon etwas länger mit dem Thema, als es populär ist. Zu erinnern ist hier etwa an die vor 40 Jahren erschienene »Geschichte des Containers« der Gruppe »Primo Maggio«. Sergio Bologna, selbst Teil der operaistischen Geschichte, hat sich in »Zerstörung der Mittelschichten. Thesen zur neuen Selbstständigkeit« (Graz 2006) erneut mit der Bedeutung dieses Sektors beschäftigt. Im Rahmen der Veranstaltung »Stadt als Fabrik. Wie Logistik und Masterpläne das Leben in der Stadt verändern« hielt er im Juni 2018 auf Einladung des Düsseldorfer Forums Freies Theater einen Vortrag, dessen ersten Teil wir im *express* 4/2019 leicht überarbeitet dokumentiert haben. Dort zeichnet der Autor die Entwicklung von Logistik und Transportwesen über Innovationen wie das Internet und die Containerisierung nach und schließt mit der These einer anhaltenden Branchenkrise, die er vor allem anhand des Überangebots an Transportkapazitäten zur See demonstriert. Im Folgenden dokumentieren wir den zweiten (und letzten) Teil seines Beitrags, in dem er sich kritisch mit der Hoffnung auf den strategisch-revolutionären Charakter von Arbeitskämpfen in der Logistik-Branche befasst.

9. Was hat die Logistik damit zu tun? Schwer zu sagen, denn hier handelt es sich um Güterverkehr, um die Transportbranche, und diese Branche hat ihre eigenen Regeln, ihre eigenen Wirtschaftlichkeiten. Es ist ein besonderer Markt, der in mindestens vier Segmente unterteilt ist: Straßen-, Luft-, Bahn- und Seetransport. Nicht alles, was in diesem Markt läuft, kann als »Logistik« betrachtet werden. Ich würde eher sagen, dass die *Supply chain* durch alle diese Marktsegmente hindurch geht. Man sollte die Logistik nicht aufgrund ihrer Ausbreitung bewerten, sondern aufgrund ihrer »normativen Kraft« im globalen Austausch von Waren, Dienstleistungen, Informationen usw. Klar, das breite Publikum nimmt die Auswirkungen der logistischen Organisation auf den Verkehr und auf die Transportunternehmen am stärksten wahr. Aber die Logistik trägt keine Schuld daran, dass die Schiffe Spekulationsobjekte der Weltfinanz geworden sind. Die Logistik zeigt im Güterverkehr ihre sichtbare Seite, aber ihre unsichtbare Seite ist viel bedeutender. Und wo liegt sie? Sie zeigt sich in den Produktionsprozessen, in der Optimierung des Materialflusses, in der Synchronisierung aller Operationen und

aller Phasen des Produktionsprozesses, in der totalen Kontrolle und Überwachung der Qualität, im *After Sale Service* usw., also dort, wo die Op-timierung eine wertschaffende Rolle spielt. Wenn Deutschland als Industriestandort noch eine Rolle spielt, verdankt es dies der Logistik. Die Logistik spielt auch eine bedeutende Rolle bei Operationen, die einen hohen sozialen Wert haben, wie die sogenannte »humanitäre Logistik« während Natur- oder Kriegskatastrophen, die *City Logistics*, die versucht, den Stadtverkehr zu rationalisieren und nachhaltiger zu machen, die *Reverse Logistics*, die eng mit dem Recycling verbunden ist, usw.

Mit einer gewissen Verspätung haben kapitalismuskritische Analysen die Bedeutung der Logistik entdeckt, aber sie beziehen sich dabei manchmal auf Phänomene, die nichts mit Logistik zu tun haben, während die innerhalb der Produktions- und Distributionsprozesse wirkende Logistik von ihnen einfach ignoriert wird. Daher auch die These, dass die Arbeitskämpfe innerhalb der *Global Supply Chain* eine strategische Bedeutung und einen revolutionären Charakter hätten, als ob die Logistik das Rückgrat des Kapitals wäre. Ich wäre diesbezüglich ein bisschen vorsichtiger.

10. Logistik spielt im modernen kapitalistischen Akkumulationsmodell eine zentrale Rolle, aber sie ist genauso strategisch für die Zukunft des Kapitalismus wie der Finanzsektor oder die IT-Gruppen wie Google, Amazon, Facebook, die die menschliche Wahrnehmungsfähigkeit, die »menschliche DNA« zu manipulieren versuchen. Der Finanzsektor spielt bei der Schaffung von Ungleichheiten eine viel größere Rolle als die Logistik. Die Rolle der IT-Riesen beim Versuch, eine »anthropologische Mutation« durchzusetzen, kann meiner Meinung nach tausendmal gefährlicher sein als die Effekte der Logistik im sozialen Leben. Die Arbeitskämpfe, die heute in den logistischen Ketten ein bedeutender Störfaktor geworden sind (im kapitalistischen Jargon *disruption of the supply chain*), treten hauptsächlich im Transportbereich auf, in den Häfen, bei Lieferungen mit schweren oder leichten LKW, im Bahnverkehr, d.h. in Bereichen, wo die Arbeitskämpfe eine jahrhundertealte Tradition haben. Die Arbeiterbewegung hatte die Logik der Logistik begriffen, und das fast vierzig Jahre, bevor die Unternehmen die Idee der *Zero-stock*-Technik entwickelt haben. Man denke nur an die Streiks der *Teamsters* in den Vereinigten Staaten der 30er Jahre. Sie haben also die Rolle des *Hub* zu einem Zeitpunkt entdeckt, als von *Hub-and-spoke-System* noch keine Rede war (*Hub* = die Nabe, *Spoke* = die Speiche). Sie hatten verstanden, dass sie den gesamten Straßengüterverkehr paralisieren konnten, wenn sie nur in Minneapolis streiken würden, weil sich in Minneapolis die Wege aller Liniendienste kreuzten und diese dort die Ladung austauschten. Die Besonderheit der heutigen Situation ist, dass ein Streik an einem Knotenpunkt der logistischen Kette sich auf viele andere Knoten auswirkt, wie die lange Welle eines Erdbebens. Die Integration und die Konnektivität zwischen den verschiedenen Gliedern der Kette schaffen einen *Multiplier*-Effekt.

11. Wir haben bereits vor 40/45 Jahren angefangen, dieses Thema zu analysieren, und zwar mit der Arbeit des Redaktionskollektivs von »Primo Maggio«, einer Zeitschrift, die wir 1973 gegründet haben und die bis 1988 zwei-, dreimal im Jahr erschien. Die Mehrheit der Redakteure kam aus der politischen Erfahrung der »operaistischen Schule«, die in Italien seit Beginn der 60er Jahre versucht hatte, über die Beteiligung an den sozialen Auseinandersetzungen und an den Arbeiterkämpfen den Marxismus zu aktualisieren (Zeitschriften *Quaderni Rossi*, *Classe Operaia*). In der Zeitschrift *Primo Maggio* wurden mehrere Aufsätze zum Thema »Transport, Güterverkehr, Schifffahrt, Hafenarbeit« veröffentlicht. Das beinhaltete nicht nur eine Analyse der damaligen Arbeitsbedingungen, sondern auch die Geschichte der Arbeitskämpfe und der Organisation der Arbeiterbewegung in diesem Bereich. Um in theoretischer Hinsicht sicheren Boden unter den Füßen zu haben, sind wir vom Begriff »Weltmarkt« bei Marx ausgegangen, und von der Art und Weise, wie er die Bedeutung des Geldes bei der Schaffung eines Weltmarktes analysiert. Geld als Kapital, als Zahlungsmittel, als Äquivalent.

Sein Verständnis der modernen Finanzinstrumente ist unglaublich, zum Beispiel das Konzept der Schaffung des Reichtums (oder des Geldes) *ex nihilo*! Man denke etwa an die Hedgefonds. (...) Das hat uns die Augen dafür geöffnet, wie Marx die Innovation in der Finanzwelt analysiert und wie schnell er die revolutionären Effekte dieser Innovation verstanden hat: die Gründung der ersten *Merchant Bank*, die Gründung der ersten Aktiengesellschaften. Wie hätte man große Infrastrukturen wie den Suezkanal oder die großen Bahnstrecken ohne diese neuen Instrumente finanzieren können? Die Artikel, die er in der *New York Daily Tribune* veröffentlicht hat, hatten dabei unserer Meinung nach eine große Bedeutung für seine Kredittheorie im dritten Band des ›Kapital‹ – etwas, was schon Roman Rosdolsky in seinem Kommentar zu den ›Grundrissen‹ verstanden hatte. So entstand die Revolution im Transportbereich, von der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt, so entstand die Globalisierung. Bereits in der Nummer 12 von *Primo maggio* (1978) haben wir einen Artikel mit dem Titel »Storia del container«, «Geschichte des Containers» veröffentlicht. Ausschlaggebend für unsere Vorgehensweise waren der Kontakt und die permanente Diskussion mit Hafentarifarbeitern, Transportarbeitern, mit Arbeitern der Automobilindustrie, mit autonomen Arbeitergruppen und Betriebsräten, die der Redaktion sehr nahe standen und sich oft an den Redaktionssitzungen beteiligten. Ganz wenige konnten danach in ihren Betrieben weiterarbeiten, die Mehrheit wurde in den 80er Jahren aufgrund sogenannter »Sanierungspläne« aus der Produktion entfernt oder gleich entlassen, ein paar mussten auch ins Gefängnis. Ich selbst wurde aus der Lehre entfernt. Ich fand in der selbständigen Berufstätigkeit eine Überlebenschance, die mir jedoch erlaubt hat, den Logistik- und Transportbereich näher kennenzulernen. Im März 2018 haben wir alten Redakteure von *Primo Maggio* (die wenigen, die noch leben) zusammen mit einer Reihe jüngerer Mitarbeiter eine Online-Sondernummer von *Primo Maggio* gemacht, wo einige Artikel zur heutigen Situation in der Logistik 4.0 und in den Häfen zu finden sind.

12. Ich möchte mit kurzen Hinweisen auf zwei Phänomene schließen: a) den elektronischen Handel und b) das sogenannte *Internet der Dinge*. Zu a): Wir können die explosionsartige Ausbreitung des elektronischen Handels nicht auf ein Problem der Innovation innerhalb der Logistik reduzieren. Der elektronische Handel und die Unternehmen, die auf diesem Markt aktiv sind, können schwerwiegende und zum Teil besorgniserregende Auswirkungen auf unser soziales Leben, unsere Rechte als BürgerInnen einer demokratischen Gesellschaft, unsere Arbeitsbedingungen, unsere Gewohnheiten als KonsumentInnen haben. Mit dem elektronischen Handel ist ein neues Akkumulationsmodell, ein neues Geschäftsmodell, entstanden, das sich rapide auf andere Bereiche wie den Tourismus ausgedehnt hat und die Konzepte der *Sharing economy* übernommen hat. Es handelt sich um die digitale Revolution der *Platform economy*. Gegenüber dem traditionellen Geschäftsmodell der großen Konzerne hat der Plattformkapitalismus den Vorteil, über große Liquidität zu verfügen, ohne die Dringlichkeit einer Budget-Priorisierung zu haben. Die Plattform-Firmen bieten dem Konsumenten, oft umsonst, einen Online-Zugang zu allen verfügbaren Konsumwaren und erhalten im Gegenzug Daten, Personaldaten und sonstige Informationen. Der Trick dabei ist: *Consumers can check out any time they like, but they can never leave*. Wir können ein Buch im Amazon-Katalog suchen und dann auf die Bestellung verzichten, aber wir haben dann bereits unsere Daten für immer freigegeben. Der elektronische Handel befriedigt überflüssige Bedürfnisse, zum Beispiel eine Flasche Mineralwasser zwei Stunden nach Bestellung nach Hause geliefert zu bekommen, auch wenn es dafür nötig ist, einen leichten LKW beinahe leer zu unserer Adresse zu schicken. In einigen Städten Italiens wurden in den letzten Jahren ziemlich erfolgreiche *City-logistics*-Projekte durchgeführt. Der Stadtverkehr wurde mit den täglichen Lieferungen zu Restaurants, Supermärkten usw. kompatibel und nachhaltiger gemacht, das *Recycling* wurde rationalisiert und der Abfall deutlich reduziert. Nun müssen wir feststellen, dass alle diese Anstrengungen zunichte gemacht worden sind. Die kleinen Fahrzeuge der Handels-Firmen

fahren, wie sie wollen, Fahrer werden mit einem Euro pro Lieferung bezahlt, ob die Vehikel versichert sind, ist unklar usw. Firmen wie Amazon stellen eine erklärte Herausforderung unserer institutionalisierten sozialen Beziehungen dar. Als Amazon im Jahr 2013 in Deutschland erstmals bestreikt wurde, schrieb die *New York Times*: »In Deutschland kollidiert die Gewerkschaftskultur mit den Beschäftigungspraktiken von Amazon. (...) In den Vereinigten Staaten hat Amazon Gewerkschaftsarbeit erfolgreich vereitelt.«

In den darauffolgenden Jahren sollte ver.di erfahren, wie richtig diese Sätze der amerikanischen Journalisten waren. Mit der Verbreitung der *food delivery by bike* (Deliveroo, Uber, Foodora, Just Eat usw.) ist auch der Status der zwei Arbeitsmodelle – lohnabhängig oder selbständig – in Frage gestellt worden. Wir sollten die Schutzrechte der ArbeitnehmerInnen nicht mehr ausschließlich von einem dieser Modelle abhängig machen. Die Rechte auf eine menschenwürdige Entlohnung und auf einen nicht gesundheitsgefährdenden Job müssen universell anerkannt sein. Einer der vier Leitsätze der »agilen Arbeit«, von der immer mehr die Rede ist, lautet: »Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber ist wichtiger als Vertragsverhandlung«. Ja, aber wenn der Auftraggeber die Leistung nicht ordentlich oder mit Monaten Verspätung bezahlt, wie dies bei selbständigen Berufstätigen immer häufiger passiert? Transport und Logistik sind heute das privilegierte Feld der Digitalisierung, die neuen Akkumulationsmodelle des Kapitalismus bereiten uns auf unvorstellbare Innovationen vor. Ob diese Innovationen uns ein besseres Leben bringen werden, ist jedoch fragwürdig. Wir kennen die Zukunft nicht, klar. Aber wir dürfen deswegen nicht ignorieren, was vor unseren Augen abläuft. Zum Beispiel die unerträglichen Lebens- und Arbeitsbedingungen im europäischen Güterstraßenverkehr auf langen, grenzüberschreitenden Strecken oder die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen, wo der Tod durch Selbstmord an erster Stelle liegt. »Statistics show that suicide as a cause of death rose from 4.4 Percent in 2014–2015 to an alarming 15.3 Percent in 2015–2016 – making it the highest cause for fatalities at sea«, schrieb der *Lloyd's List* am 14. Juni 2017.¹

13. Um zu erklären, was das »Internet der Dinge« ist, möchte ich nur ein paar Sätze aus einer Präsentation eines Vorstandsmitglieds eines Automobilkonzerns vor dem Kongress der Bundesvereinigung für Logistik (BVL) in Berlin am 28. Oktober 2015 zitieren:

»Lassen Sie mich mit der Konnektivität beginnen (...) Daten sind das Gold der digitalen Ära (...) Bislang wurden vor allem Büros und Privathaushalte ans Internet angeschlossen. Die Wege dazwischen, also die mobile Welt der PKW und LKW, sind erst wenig angebunden. Aber das wird nicht mehr lange so bleiben. Denn der vernetzte Truck ist eine Goldmine, eine Daten-Goldmine. Das hat zunächst einmal damit zu tun, dass ein moderner Truck gar kein analoger Truck mehr ist, sondern ein digitaler Truck. In einem Mercedes Benz Actros stecken schon heute 100 Millionen Zeilen Software-Code. Das ist siebenmal so viel wie in einer Boeing 787. Und 2.000 Mal so viel wie in einer iPhone-App. Das digitale Zeitalter hat bei den LKW also längst begonnen. Ein LKW erzeugt jede Menge Daten (...). Etwa 400 High-Tech-Sensoren hat ein Truck insgesamt an Bord. Die Daten, die da zusammenkommen, können wir schon heute teilweise nutzen und damit die Logistik optimieren (...). Bei LKW-Flotten sollen die Standzeiten und der Verbrauch möglichst niedrig sein (...). Moderne Telematik-Systeme können erfassen, wie ein Fahrer bremst und beschleunigt (...). Fahrer, die nicht trainiert sind, verbrauchen gut zehn Prozent mehr Diesel (...) Jetzt aber steht ein Quantensprung an: der Anschluss des Trucks an die Cloud. Aus dem Truck, wie wir ihn kennen, wird ein vernetzter Truck. Und er eröffnet uns völlig neue Möglichkeiten.«

Was mich an dieser Rede besonders beeindruckt hat, ist die totale Durchdringung der Leistung der Arbeitnehmer durch Kontrollmechanismen, etwas, was in der Epoche des fordistischen Montagefließbandes unvorstellbar war: *Remote control*, viel einschneidender als die direkte Überwachung durch den fordistischen Vorarbeiter. Und es geschieht genauso, wie es hier beschrieben wird. Ich habe das bei Unternehmen des Straßenverkehrs gesehen, die besonders gut organisiert sind, ordentliche Arbeitsverträge mit ihren lohnabhängigen Fahrern

haben und die gewerkschaftlichen Rechte ihrer Arbeitnehmer respektieren. Sie gehören nicht zur Welt der wilden Deregulierung, die im elektronischen Handel oder im internationalen Straßengüterverkehr herrscht. Sie benutzen die vernetzten Trucks, um die Arbeitskraft unter Kontrolle zu bringen. Und so können wir unsere kurze Analyse des an die Logistik angebundenen Transportes mit der Feststellung schließen, dass die Disziplinierung der Arbeitskraft über diese Polarisierung zwischen wilder Deregulierung und hochtechnologischer Kontrolle stattfindet. Die Konflikte, die in diesem Bereich entstehen, stellen einen teilweise verzweifelten, aber auch stolzen Versuch dar, die Würde der menschlichen Arbeit zu verteidigen. Doch der Widerstand der ArbeitnehmerInnen alleine, ohne die Solidarität der KonsumentInnen, kann nicht auf lange Sicht andauern. Diejenigen, die behaupten, dass die Arbeitskonflikte in der Logistik einen strategisch revolutionären Charakter haben, sollten sich dem Problem der Kräfteverhältnisse realistischer stellen, vor allem wenn man bedenkt, wie ohnmächtig unsere Gesellschaft gegenüber der Weltfinanz ist.

Dennoch dürfen wir die Arbeitskämpfe, die in diesem Bereich immer häufiger werden, nicht unterschätzen, vor allem weil sie immer mehr internationalen Charakter annehmen. Arbeitnehmer verschiedener Länder streiken gleichzeitig, die multinationalen Konzerne werden auf Weltebene mit den Forderungen ihrer Mitarbeiter konfrontiert. Seit ein paar Jahren hat etwa die *International Transport Federation* (ITF), die internationale Gewerkschaft der Transportarbeiter, im Hafen- und Schifffahrtsbereich wieder die Initiative ergriffen, wie deren seit 2015 laufende Kampagne gegen das *Self Handling* auf den Container- und Roll-on-Roll-off-Schiffen zeigt. Um Geld und Zeit zu sparen, versuchen die Reeder in der Nordsee genauso wie im Mittelmeer bestimmte Operationen, die von den Hafentarbeitern gemacht werden müssen, von Mitgliedern der Besatzung machen zu lassen. Worum es geht, ist dieser Stellungnahme des ITF zu entnehmen:

»Leben werden gefährdet und Hafenbeschäftigte leiden, nur weil Arbeitgeber noch immer versuchen, Seeleute zur Übernahme des Verzurrens und Losmachens von Ladung zu zwingen. Wie alle Hafenbeschäftigten wissen, ist das Sichern von Ladung eine gefährliche Angelegenheit. Wird sie von nicht dazu ausgebildeten Personen durchgeführt, drohen Verletzungen oder sogar Todesfälle. Trotzdem erhält die ITF immer wieder Berichte über solche Vorfälle, da Hafentreiber der Auffassung sind, sie könnten den Hafenbetrieb beschleunigen und Geld sparen, indem sie keine Hafenbeschäftigten mit den Tätigkeiten betrauen. Gemäß ITF-Kollektivvertrag, Artikel 3, sind »das Verzurren und Losmachen von Ladung Sache der Hafenbeschäftigten. Die Besatzung sollte nicht mit dieser Arbeit betraut werden, sofern die der ITF angeschlossene Hafengewerkschaft vor Ort nicht vorher die Zustimmung dazu gegeben hat.« Unternehmen, Kapitäne oder Offiziere, die Seeleute auffordern, Verzurr- und Losmacharbeiten durchzuführen, ohne dass eine schriftliche Genehmigung dafür vorliegt, verstoßen gegen diesen Vertrag.« (Homepage des ITF)

Dementsprechend haben die drei italienischen Gewerkschaftszentralen am 11. Mai 2018 die Hafentarbeiter und die Seeleute zum Generalstreik aufgerufen. In Genua, dem größten Hafen Italiens, war die Beteiligung an dem Streik so kompakt, so kampflustig, so einheitlich, wie wir das in den letzten 20 Jahren nicht mehr gesehen haben.

* Sergio Bologna war bis 1983 Dozent an den Universitäten Trient, Padua, Bremen, hat verschiedenen Zeitschriften gegründet (»Classe Operaia«, »Primo Maggio«, »Altre Ragioni«), war Mitarbeiter der Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts in Bremen und ist seit 1985 Berater im Bereich Güterverkehr und Logistik.

Anmerkungen:

- 1 Statistiken zeigen, dass die Todesursache Selbstmord von 4,4 Prozent im Zeitraum 2014–2015 auf alarmierende 15,3 Prozent im Zeitraum 2015–2016 gestiegen ist und damit die häufigste Todesursache auf See ist.

express im Netz unter: www.express-afp.info