2017/34 Thema

https://jungle.world/artikel/2017/34/piraten-der-kalibration

Die Bedeutung der Logistik im digitalen Kapitalismus

Piraten der Kalibration

Von **Stefanie Kron**

Wer die Gewalt der ökonomischen Verhältnisse bekämpfen will, muss die politisch-ökonomische Rationalität von Logistiknetzwerken verstehen – und durchkreuzen.

Von den Medien weitgehend unbeachtet blockierten etwa 1 000 Menschen am 7. Juli einige Zufahrten zum Hamburger Containerhafen. Die Aktion mit dem Motto »Die Logistik des Kapitals lahmlegen« dauerte nur ein paar Stunden, erzeugte aber einen Rückstau des Güterumschlags von mehreren Tagen. Die Hafenblockade war vom Aktionsbündnis »Ums Ganze« während der Proteste gegen den G20-Gipfel organisiert worden. Die Hafenblockade richtete sich nicht gegen die geladenen Staatschefs als Repräsentanten der Gewalt gegenwärtiger ökonomischer Verhältnisse, sondern gegen deren Infrastruktur. Diese Infrastruktur heißt Logistik. Ihre gängigsten Sinnbilder sind die gigantischen Containerschiffe und Überseehäfen und einer von diesen befindet sich in Hamburg.

Die wachsende Bedeutung der Logistik ist jedoch kaum sichtbar. Während inzwischen ein gesellschaftlicher Konsens darüber besteht, dass die Arbeitsbedingungen bei der Herstellung von T-Shirts in Südostasien eigentlich nicht hinnehmbar sind, fragt bislang kaum jemand danach, wie das T-Shirt in den Einzelhandel oder den Online-Shop kommt und was bei seinem Transport so vor sich geht. Doch Logistik ist kein apolitisches und vorwiegend planerisch-technisches Mittel zum Zweck. Ihr wohnt eine eigene politisch-ökonomische Rationalität inne.

Nach dem zweiten Weltkrieg wechselten viele Militärlogistiker in die Wirtschaft und optimierten dort zunächst die Absatzlogistik von Unternehmen, also die Verteilung der Waren, später auch die der Beschaffung und Produktion. Seit den siebziger Jahren wurden die klassischen Aufgaben der zivilen Logistik – Transport, Umschlag, Lagerung, Verteilung – systematisch erweitert. In den neunziger Jahren überschritt die Idee der logistischen Optimierung die Grenzen des einzelnen Unternehmens und dehnte sich auf den gesamten Zyklus der Wertschöpfung vom Rohmaterial bis zur Entsorgung eines Produkts aus. Inzwischen ist auch der Gedanke der Optimierung klar identifizierbarer Wertschöpfungsketten überholt. Stattdessen wird von Logistiknetzwerken gesprochen. Die

Logistik hat heutzutage ein Eigenleben entwickelt, das global immer weitere Bereiche erfasst.

In Deutschland ist die Logistik nach der Automobilwirtschaft und dem Handel inzwischen der größte Wirtschaftsbereich. Das global umsatzstärkste Logistikunternehmen ist dem Manager-Magazin von April 2015 zufolge mit 46,3 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2015 ein deutsches, nämlich die »Deutsche Post DHL«. An zweiter Stelle rangiert der US-amerikanische Expresszusteller »United Parcel Service« (UPS) mit 41 Milliarden Euro Umsatz, gefolgt von der »China Railway Group«, die inzwischen weltweit Schienenstrecken baut und betreibt, mit 40 Milliarden Euro Umsatz im Jahr. Erst auf Platz fünf findet sich die weltweit größte Reederei, die dänische »Maersk Group«, mit knapp 30 Milliarden Euro Jahresumsatz.

Die höchsten Umsätze im herkömmlichen Logistikbereich sind also nicht mehr bei den Reedereien zu finden, sondern bei Expresszustellern und Schienenbetreibern. So liegt die besondere Bedeutung des Duisburger Hafens, des größten Binnenhafens der Welt, nicht mehr nur in seiner gut ausgebauten Wasserverbindung zum größten europäischen Überseehafen Rotterdam, sondern in seiner neuen Funktion als Logistikdrehscheibe für Schiene, Straße und Wasser im Zentrum Europas. Über 300 Logistikunternehmen aus aller Welt haben bereits einen Sitz im Duisburger Hafen. Seit 2012 verbindet zudem ein neues Schienennetz die Ruhrgebietsstadt mit Chongqing in China. Dem »Bangni Institute for Sino-German Interchange« zufolge soll diese Strecke ein Hauptwirtschaftsweg der geplanten »neuen Seidenstraße« werden. Denn die Zugverbindung zwischen China und Europa ist schneller als Containerschiffe und billiger als Luftfracht. Erich Staake, dem Vorstandvorsitzenden der Dusiburger Hafen AG, zufolge liegt die größte Triebkraft für die »neue Seidenstraße« im Online-Handel. Das boomende digitale Geschäft beeinflusst auch die Logistik.

Tatsächlich übertreffen die Umsätze der Marktführer in der Kommunikationslogistik bereits diejenigen der herkömmlichen Güterlogistiker. So erzielte der Marktführer des Online-Handels, Amazon, 2015 einen Jahresumsatz von 92 Milliarden Euro, also doppelt so viel wie DHL. Die neuen Logistiker des digitalen Kapitalismus produzieren nichts und besitzen nichts außer Daten und Instrumente zu ihrer Verarbeitung: Airbnb als weltweit größter Anbieter von Übernachtungen besitzt keine Immobilien, Uber keine Autos, Whatsapp keine Telekommunikations-infrastruktur, Amazon ist kein Verlag, Google stellt keine eigene Software her und Facebook produziert keine eigenen Inhalte. Diese Unternehmen finanzieren sich über Gebühren, Werbung oder Nutzerdaten. Ihre Plattformen bieten eine digitale Infrastruktur und virtuelle Umschlagplätze, auf denen jeder jedem etwas anbieten, vermieten und verkaufen kann: Konsumgüter, Immobilien, Dienstleistungen, Informationen. Hört sich gut an und wird euphemistisch sharing economy genannt.

Der Netzwerkeffekt führt allerdings rasch zur Monopolstellung, die sich negativ auf bestehende Branchen auswirkt, weil die digitalen Plattformen schnell und günstig einen weit gefassten privaten Markt bedienen oder erschaffen. Das bekannteste Beispiel ist hier der Druck, den Amazon mit seiner Monopolstellung im Online-Buchhandel auf Buchhandlungen, Verlage und Autorinnen und Autoren ausübt. Die globalen Transport- und Expresskonzerne haben seit den neunziger Jahren die Logistifizierung der Arbeitswelt

vorangetrieben, also die beständige Optimierung und Sicherstellung des Flusses von Gütern, Informationen und Dienstleistungen mit Konzepten wie der »bedarfssynchronen« Produktion just in time. Die Logistiker des digitalen Kapitalismus dehnen die Idee der »Bedarfssynchronizität« auf die Arbeit selbst aus. Die Vermittler privater Fahrten, wie Uber, oder von Mikro-Jobs, wie etwa Amazon Mechanical Turk, aber auch die Lieferdienste Foodora und Lieferando etablieren digital gesteuerte und kontrollierte Kleindienstleistungen als just-in-time-work, bei der die Kategorien Ware und Dienstleistung, Produktion und Konsum, Arbeit und Hobby immer mehr verschwimmen.

Grenzüberschreitende Arbeitskämpfe entlang von Logistikketten, wie sie etwa von den gewerkschaftlichen Vertretungen der Amazon-Beschäftigen in Europa seit einigen Jahren organisiert werden, oder Tarifverträge für Seeleute, die die International Transport Federation (ITF) inzwischen mit den Reedern von mehr als 12 000 Handelsschiffen aushandeln konnte, sind begrüßenswerte Ansätze. Sie können der wachsenden Automatisierung in der Logistik aber auf Dauer wenig entgegensetzen. Der Rotterdamer Hafen verfügt bereits über ein gigantisches und vollautomatisiertes Containerterminal, das keine Docker mehr benötigt, sondern IT-Experten – allerdings nur wenige.

Die Geographin Deborah Cowen plädiert dafür, die politische Rationalität der Logistik stärker in den Blick zu nehmen, die sie als zutiefst antidemokratisch beschreibt. Die Wertschöpfungskette benötige, um einen Mehrwert zu erzeugen, einen beständigen Fluss. Dieser Fluss und damit die Mehrwertgenerierung würden aber ebenso beständig bedroht, von schlechtem Wetter etwa, aber auch von Materialknappheit, Arbeitskämpfen, Piraterie und ungesteuerter Migration. Die Aufgabe der Logistik bestehe in der Entwicklung immer neuer Techniken und Technologien, um den Fluss innerhalb der Wertschöpfungskette sicherzustellen.

Logistik ist heutzutage auch eine biopolitische Praktik. Während der menschliche Körper im Taylorismus als produktive Einheit galt, die mit Hilfe rationalisierter Bewegungen mehr herstellen sollte, transformiert das logistische Prinzip unserer Zeit eben diesen Körper zu einem Datenpunkt, der kalibriert werden muss, um im »Gesamtkörper« der Wertschöpfungskette effizient und kontrollierbar zu sein. Die computergesteuerte Zuteilung der Lieferrouten und das digitale Tracking der Wege der Auslieferer sind dafür ein Beispiel.

Die Sorge um die Effizienz des Strömens dreht sich Cowen zufolge vor allem um das Management und die Sicherheit des Eigenlebens der Wertschöpfungskette. Alle Störungen der konstanten Zirkulation werden zu grenzüberschreitenden Sicherheitsrisiken. Meere und Städte sind im logistischen Paradigma wichtige Orte, weil Meere Kontinente verbinden und Städte als Knotenpunkte logistischer Netzwerke gelten. Andererseits sind die Meere schwer kontrollierbar, weil sie noch flüssiger sind als Lieferketten, weil es dort moderne Piraterie gibt und ungesteuerte Migration. Und Städte sind es auch, weil dort die meisten gegenwärtigen sozialen Kämpfe um auskömmliche Arbeit, um Wohnen, Bildung und Bewegungsfreiheit ausgetragen werden. So erzeugen die logistischen Prinzipien der Effizienz, Optimierung, Kontrolle und Absicherung von Wertschöpfungsketten rechtliche Ausnahmeräume des Vertriebs – Sonderwirtschaftszonen, Steuerbefreiungen, Polizei auf dem Werksgelände –, die nicht nur die kollektiven Rechte der Arbeitenden, sondern auch

die individuellen Freiheitsrechte der Bürgerinnen und Bürger unterminieren. Darin liegt ihr antidemokratischer Charakter.

Cowen deutet aber auch ein emanzipatorisches politisches Projekt an. Es ihr um die »Durchkreuzung des antipolitischen Begehrens nach Effizienz«. Sie plädiert deshalb dafür, Logistikketten für die Zirkulation gemeinschaftlicher Güter zu erobern.
In Zöe Becks neuem Krimi »Die Lieferantin« baut die Protagonistin Ellie Johnson sogar ein soziales Start-Up-Unternehmen auf.

In der nahen Zukunft eines Post-»Brexit«-London, dessen Regierung mit dem »Druxit« die Prohibition aller Drogen und die systematische soziale Stigmatisierung aller Konsumenten als autoritäres Ziel anstrebt, betreibt Ellie via Darknet einen sauberen und sicheren Drogenhandel. Informationen zu gesundheitlichen Gefahren und korrekter Anwendung, faire Preise, gute Ware, die Reinvestition der Einnahmen in die Kampagne gegen den »Druxit« und medizinische Beratungsstellen sowie die Lieferung der Ware per Drohne heben Ellies Online-Shop von der städtischen Drogenmafia ab. Diese sieht in ihr eine Bedrohung, weil sie sich vom »Druxit« die Optimierung ihrer eigenen Wertschöpfungsketten erhoffen.

© Jungle World Verlags GmbH