Vahrenkamp, Richard: *Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkongsumgesellschaft*. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2011. ISBN: 978-3-593-39215-8; 390 S.

Rezensiert von: Monika Dommann, Department Geschichte, Universität Basel

Wer von „Logistik“ spricht (und dieser Begriff ist in den letzten zwanzig Jahren geradezu explodiert), dem liegt „Revolution“ schon auf der Zunge. Logistik scheint etwas Revolutionäres zu sein. Der ursprünglich politische Begriff der „Revolution“, darauf hat Reinhart Koselleck in seinem Eintrag in den „Geschichtlichen Grundbegriffen“ von 1984 hingewiesen, hat die wissenschaftlichen, technischen und industriellen Umwälzungen in sich aufgenommen und führt sowohl Bedeutungsschichten der Einmaligkeit als auch der Wiederholung, das heißt der Übertragbarkeit auf andere Verhältnisse, mit sich.¹

Richard Vahrenkamp, emeritierter Professor für Produktionswirtschaft und Logistik an der Universität Kassel, legt durch die Wahl des Titels seines Buches „Die logistische Revolution“ im Singular jedenfalls die Einmaligkeit von Entwicklung nahe. Worin bestünde sie denn, diese Revolution? Und was ist Logistik überhaupt? In der visuellen Sprache ist die Logistik bereits schon heute zu einem Ikon geworden, das auch den Buchrücken der zu besprechenden Studie ziert: Ein mit Containern voll beladenes Frachtschiff. Vahrenkamp liefert einen interessanten Definitionsvorschlag, wenn er die Logistik als „Geschäftsmodelle“, die „auf Infrastrukturen aufsetzen“ bezeichnet (S. 17), eine Idee, die im Buch leider nicht weiter verfolgt wird. Der Verfasser von einschlägigen Handbüchern zur Logistik verweist damit jedoch implizit auf ein spannungsgeladenes Verhältnis von kapitalintensiven und langfristige geplanten Investitionen und den daran gekoppelten Wirtschaftsaktivitäten einzelner Akteure.

Mit der Antwort auf die Frage nach dem Kern der logistischen Revolution hält sich Vahrenkamp bis zum neuzehnten Kapitel zurück. Erst dann kommt er explizit auf die logistische Revolution zu sprechen, die er zeitlich in den 1990er-Jahren verortet. Der Logis-

tiker listet viele Faktoren auf: Die Liberalisierung von Märkten (LKW, Luftverkehr, Telekommunikation und Post), die Entstehung eines Europäischen Binnenmarktes, der Zusammenbruch des „Ostblocks“, die Auslagerung der Konsumgüterproduktion an die Ränder Europas und nach Asien, die Verdoppelung der Größe von Containerschiffen zwischen den Jahren 1980 und 2000, die Anwendung internetgestützter Informationssysteme und schliesslich die Herausbildung eines neuen betriebswissenschaftlichen Konzeptes – des „Supply Chain Managements“. Am Ende dieser Entwicklungen steht der Aufstieg einer Branche, die heute von Politikern als Hoffnungsträger postindustrieller Ökonomien umgarnt und von Gewerkschaften sowohl als neuer Schandfleck ausbeuterischer Arbeitsverhältnisse angeprangert, als auch als neuralgische Stelle globaler Märkte (und damit als Hebel für neue Organisationsformen gewerkschaftlicher Aktivitäten) diskutiert wird.²

Wirtschaftshistorische Studien zur Entstehung der Logistikbranche, welche die ökonomischen Klassifikationen der Sektoren sprengt, weil Logistik zwischen Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen agiert, sind bislang rar geblieben.³ Dies ist nicht zuletzt auch der mangelnden Überlieferung von Dokumenten der ehemals als „Spedition“ bezeichneten wirtschaftlichen Aktivitäten geschuldet, die im kleinen und mittleren Gewerbe verankert sind, immer schon international agiert und sich gerade auch in Krisen flexibel den wandelnden Verhältnissen angepasst haben. Wer eine historische Analyse des Aufstiegs der Logistikbranche erwartet, wird in der vorliegenden reichbefruchteten Studie nicht auf seine Rechnung kommen. Wenn die historische Methode vielleicht am knappsten

¹ Reinhart Koselleck, *Revolution. Rebellion, Aufruhr, Bürgerkrieg*, in: Otto Brunner / Werner Conze / Reinhart Koselleck (Hrsg.), *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland*, Bd. 5, Stuttgart 1984, S. 653–788.

² Vgl. hierzu am Beispiel der USA: Edna Bonacich / Jake B. Wilson, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca, N.Y. 2008.

³ Unternehmenshistorisch vgl. z. B. Paul Erker, *Die logistische Revolution. Zur Transformation der Speditionsbbranche am Beispiel der Unternehmensgruppe Dachser*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte: Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen* (2007), S. 111–128.

mit der Beobachtung von Beobachtern umschrieben werden könnte, ist die Perspektive Vahrenkamps demgegenüber als Bericht eines Insiders zu bezeichnen, der über weite Teile die rhetorisch durchaus ansprechende Form des „J'accuse“ gewählt hat.

Im Zentrum der zwanzig kompilatorischen Einzelstudien steht die Logistik Westdeutschlands im 20. Jahrhundert. Der Logistiker vertritt dabei die These, dass der Aufstieg der Logistik durch den Kampf übermächtiger staatlichen Einrichtungen gegen die privaten Spediteure lange verhindert worden sei: „Strangulierende Regulierungen behinderten jahrzehntelang die Entwicklung eines florierenden Gewerbes von logistischen Dienstleistungen“ (S. 17f.). Erst die Europäische Union hätte in den 1990er-Jahren das paternalistische Verhältnis des deutschen Staates gegenüber der Speditionswirtschaft aufzulösen vermocht.

Konkret erzählt das Buch viele interessante Anekdoten über die dynamisierenden Wirkungen der Warenhäuser, Handelsketten, Lastkraftwagen und Autobahnen, die durch den Staat reguliert, zurückgebunden oder gar verhindert wurden. Vahrenkamp zeigt anschaulich, dass die Lagerung und der Vertrieb von Lebensmitteln durch die Handelsketten und deren Rationalisierung in den 1930er-Jahren bereits proto-logistische Züge aufwies, die vom Autor auch als „Vorläufer des Supply Chain Managements“ (S. 41) bezeichnet werden. Damit stellt Vahrenkamp implizit auch die von ihm konstatierte Revolution der 1990er-Jahre etwas in Frage. Denn die Lagereliminierung ist beispielsweise kein neues Phänomen, sondern wurde in den USA als „Hand-to-Mouth Buying“ als Reaktion auf die Lagerdepression von 1920 in der betriebswissenschaftlichen Literatur bereits 1928 diskutiert.⁴

Wenn das Buch über weite Strecken als Anklageschrift verfasst ist, dann betrifft dies insbesondere die von Vahrenkamp stark kritisierte Regulierung des LKW-Gewerbes, die dem Schutz der staatlichen Eisenbahnen dient. Der ökonomischen Effizienz gilt das Interesse des Logistikers Vahrenkamp, doch seine Sympathie und Bewunderung gilt dem Lastwagengewerbe, das in den 1920er-Jahren von wilden Hasardeuren errichtet wurde.

Schlecht ausgebaute Infrastrukturen (sprich: das kaum ausgebaute Fernstraßennetz) und restriktive Gesetze gegenüber dem Güterfernverkehr verhinderten in den 1930er-Jahren einen Ausbau dieses agilen (und im Vergleich zur Eisenbahn im Stückgutverkehr kostengünstigeren) Gewerbes. Zwischen 1945 und 1949 liberalisierte zwar die amerikanische Besatzungsmacht den Straßentransport weitgehend. Doch hatten alle Akteure des ehemaligen Güterverkehrkartells ein Interesse an seiner Wiedereinführung, das 1949 durch das Güterkraftverkehrsgesetz realisiert wurde. Paradoxerweise waren auch die lizenzierten LKW-Unternehmen interessiert an einem Kartell, das den Nahverkehr zum Schutz der Eisenbahnen regulierte und gleichzeitig auch neue Eindringlinge vom Markt fern halten konnte. Das auf den staatlichen Eisenbahnen basierende logistische Regime in Deutschland überlebte deshalb bis in die 1980er-Jahre, weil die Interessenvertreter der Eisenbahn darauf zählen konnten, dass die LKWs bei den PKW fahrenden Stimmbürgern im Kampf um den knappen Platz auf den westdeutschen Straßen des Nachkriegswirtschaftswunders unbeliebt waren.

Für Vahrenkamp ist der Zusammenbruch des „Ostblocks“ auch der Tatsache geschuldet, dass die marxistische Fixierung auf die industrielle Produktion und den Eisenbahnverkehr keine Logistik herausgebildet habe. Doch hier wäre beispielsweise kritisch einzuwenden, dass der Eiserner Vorhang schon nach 1964 bei den nationalen Eisenbahnen logistisch durchlöchert wurde, als die DDR und die Tschechoslowakei dem Europäischen Palettenpool beigetreten waren. Die den Kalten Krieg sprengende Europalette ist ein Beispiel dafür, dass das Kartell der nationalen Eisenbahngesellschaften, von Vahrenkamp als „Gebietsmonopolisten“ bezeichnet, gerade im Kampf gegen die LKWs mit der länderübergreifenden Normierung der Paletten einen logistisch höchst effizienten und erfolgreichen Standard geschaffen hat.

Ist die Studie als Beitrag zu den aktuellen Debatten über die Güterverkehrspolitik als Quelle und in ihrer Parteilichkeit überaus

⁴ Vgl. z. B. Fred E. Clark, *An Analysis of the Causes of Hand-to-Mouth Buying*, in: *Harvard Business Review* 6 (1928), S. 394–400.

lesenswert, auch weil sie mit vielen Mythen aufräumt, mag sie aus historischer Sicht nicht zu überzeugen. Hier sind nun dringend weitere Studien gefragt, die dezidiert international angelegt sind (und beispielsweise die Logistik als amerikanische Erfindung ernst nehmen), die wissenschaftshistorische Dimension der Logistik aufschlüsseln und die Gretchenfrage nach dem Einfluss der Informationstechnologien auf die fundamentalen gesellschaftlichen Umbrüche erörtern, die im 20. Jahrhundert stattgefunden haben. Damit wäre dann die Frage wieder gestellt, ob diese Entwicklungen als einmalig (und in diesem Sinn revolutionär) zu bezeichnen sind. Erste Ansätze dazu in jüngsten Publikationen zeigen ein Bild der Logistik, das viel weniger stark von Planungen von Politikern und Verkehrswissenschaftlern gesteuert wird, als dies vielleicht lieb wäre.⁵

HistLit 2012-4-069 / Monika Dommann über Vahrenkamp, Richard: *Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massengesellschaft*. Frankfurt am Main 2011, in: H-Soz-u-Kult 24.10.2012.

⁵Katja Windt, Selbststeuerung intelligenter Objekte in der Logistik, in: Alexandra Margarete Freund / Marc-Thorsten Hütt / Miloš Vec (Hrsg.), *Selbstorganisation. Ein Denksystem für Natur und Gesellschaft*, Köln 2006, S. 271–314. Themenheft: Gisela Hürlimann / Frédéric Joye-Cagnard / Daniela Zetti (Hrsg.), *Gesteuerte Gesellschaft*, in: *Traverse* 3 (2009). Alexander Klose, *Das Container-Prinzip. Wie eine Box unser Denken verändert*, Hamburg 2009. Monika Dommann, *Handling, Flow Charts, Logistik. Zur Wissensgeschichte und Materialkultur von Warenflüssen*, in: David Gugerli et al. (Hrsg.), *Nach Feierabend. Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte* 7 (2011), S. 75–103. Alexander Klose / Jörg Potthast (Hrsg.), Themenheft: *Container/Containment. Die systemischen Grenzen der Globalisierung*, in: *Tumult. Schriften zur Verkehrswissenschaft*, 38 (2012). Themenheft: *Service Architekturen. Von Korridoren und Black Boxes und logistischen Landschaften*, in: *Arch+* 205 (2012).