

GLOBAL UNTERWEGS

GÜTER, MENSCHEN UND WISSEN
IN DER SPÄTMODERNE

MITTWOCH 22. JUNI 2016
ETH ZÜRICH ZENTRUM CAB-GEBÄUDE
UNIVERSITÄTSSTRASSE 6, 8092 ZÜRICH

FÜNFTES INTERNATIONALES UND INTERDISZIPLINÄRES TAGUNG
IM RAHMEN DER REIHE «GESELLSCHAFT – MOBILITÄT – TECHNIK»
DER ETH ZÜRICH ZUSAMMEN MIT PARTNERORGANISATIONEN

Global unterwegs – Güter, Menschen und Wissen in der Spätmoderne

Tagungsinformationen

Vorwort

Wer und was ist global unterwegs, weshalb, wie und wie oft? In den Analysen beschäftigen sich die einen typischerweise mit den Personen, die anderen mit den Gütern und wieder andere mit Informations- und Kommunikationstechnologien, die längst nicht nur Datenverkehr produzieren. Auch Ferien- und Geschäftsreisen, Arbeits- und Fluchtmigration werden meist getrennt betrachtet.

Hier setzt die fünfte Tagung in der Reihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik» an. Sie hat zum Ziel, die Zusammenhänge zwischen Güter- und Personenmobilität und Informationsübermittlung auszuloten. Eine global vernetzte Wirtschaft ist ohne physischen Warentransport nicht denkbar. Seit Jahrzehnten wird dieser Transport billiger, effizienter und intensiver. Die spätmodernen Wissensgesellschaften sind deshalb auch mit Gütern aus den Anbau- und Produktionsstätten in aller Welt jederzeit versorgte Konsum- und Überflussgesellschaften. Dies entfaltet komplexe Wechselwirkungen: Die Ausweitung des Wirtschaftsraums und globale Konkurrenz brachten in manchen Regionen ganze Industrien zum Verschwinden. In der Folge bewegen sich Menschen physisch dorthin, wo Arbeitsplätze existieren. Solche Wanderungen zur Arbeit bedingen wiederum Transportmittel. Dabei verändern neue Kommunikationstechnologien massiv die Geographie der transnationalen sozialen Beziehungen, die durch die Arbeitsmigration entsteht.

Die institutionelle Trägerschaft der Tagungsreihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik» bilden das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) und die Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich. Im Organisationsteam wirken auch Vertreter der Universität Bern und aus der Privatwirtschaft mit. Die Konferenz richtet sich an Fachpersonen aus Wissenschaft, Unternehmen und Verwaltung, an Forschende und Lehrende sowie an Studierende mit einem Interesse am interdisziplinären Austausch.

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme – wir freuen uns auf eine spannende Debatte

Das Organisationsteam:

Ueli Haefeli
Henrike Hoffmann
Gisela Hürlimann
Christian Marti
Hans-Ulrich Schiedt
Ulrich Weidmann
Urs B. Wili

Allgemeine Informationen

Namensschild

Wir bitten Sie, Ihr Namensschild den ganzen Tag zu tragen – es legitimiert Sie zur Tagungsteilnahme inkl. Pausengetränke, Mittagessen und Apéro Riche.

Pausenverpflegung und Apéro Riche (CAB-Gebäude, Stock G und Stock H)

Der Begrüssungskaffee, die Erfrischung am Nachmittag sowie der Apéro Riche nach der Veranstaltung werden auf dem gleichen Stock G angeboten, wo sich auch der Hörsaal G 11 befindet.

Die Pause am Vormittag und das Mittagessen finden im Restaurant *FoodLab* auf dem Stock H im gleichen Gebäude statt.

Information zum Mittagessen im Restaurant *FoodLab* (Stock H): Self Service mit:

1 Getränk nach Wahl

Salat oder Suppe

Hauptgang nach Wahl:

- Uno: Ungarisches Rindsragout mit Kräuterreis und Sommergemüse
- Due: hausgemachte Pasta aus Hartweizengriess mit unterschiedlichen Saucen (Bolognese, Pesto, Rahmsauce mit Spinat und Rauchlachs, Tomatensauce mit Dörrtomaten und Oliven.)
- Tre: kleine warme Speise (kann mit Salat vom Buffet kombiniert werden)
- Insalata: Salatbuffet mit frischen, knackigen Salaten

Tagesdessert

Kaffee/Tee

W-LAN-Zugang an der Veranstaltung

Verbinden Sie sich mit der SSID «public» und öffnen Sie einen Webbrowser. Sie können sich mit den folgenden Angaben autorisieren:

Username: global

Passwort: unterwegs

Der Zugang ist nur während des Konferenztages aktiviert. Studierende und Angehörige von Hochschulen gelangen auch mit dem VPN-Client und mit eduroam aufs Internet. Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die Tagungsorganisation.

Programm

ab 08:30 Auftakt mit Kaffee, Saft, Brötchen und Früchten

09:00-09:15 **Begrüssung und Tagungseröffnung**

GLOBALISIERUNG KONKRET: ENTWICKLUNGEN BEI PRODUKTION UND TRANSPORT IN DER JÜNGSTEN VERGANGENHEIT

Moderation: Gisela Hürlimann, Historikerin, ETH Zürich

09:15-09:45 **Where is value added? Globalization before and after the transport revolution**
Marc Levinson, Historian and Economist, Washington DC

09:45-10:15 **Zum Dilemma permanenter globaler Vernetzung. Entwicklungsstrategien für den Flughafen
und die Sonderwirtschaftszone Shannon, 1945–2015**
Patrick Neveling, Sozialanthropologe und Historiker, Universität Utrecht

10:15-10:45 **Fragen und Diskussion**

10:45-11:15 Pause mit Erfrischungen

INTELLIGENTE VERKEHRSTECHNOLOGIEN DER GEGENWART UND NAHEN ZUKUNFT

Moderation: Ueli Haefeli, Historiker, Universität Bern und Interface Politikstudien Luzern

11:15-11:45 **Autonomes Fahren – Mobilitätskonzept der Zukunft?**
Barbara Lenz, Verkehrsgeographin, Humboldt-Universität und Institut für Verkehrsforschung
am DLR, Berlin

11:45-12:15 **Verkehrsnachfrage im Zeitalter des Smartphones**
Kay W. Axhausen, Verkehrswissenschaftler, ETH Zürich (live aus Singapur)

12:15-12:45 **Fragen und Diskussion**

12:45-14:00 Mittagspause mit Mittagessen

GÜTER- UND PERSONENLOGISTIK IM DIGITALEN ZEITALTER: VOM FLUGGAST BIS ZUM E-PAKET

Moderation: Hermann Orth, Unternehmensberater Transport und Verkehr, Optima Nexus Consulting AG

14:00-14:30 **Der internationale Luftverkehr: Freie Märkte vs. Industriepolitik?**
Gieri Hinnen, Senior Manager Strategic Communication, Swiss International Air Lines AG, Basel

14:30-15:00 **Der Einfluss von Digitalisierung und e-Commerce auf die Logistik**
Dieter Bambauer, Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post, Leiter Postlogistics und Leiter
Informationstechnologie

15:00-15:30 **Fragen und Diskussion**

15:30-15:45 Pause mit Erfrischungen

FLUCHT AUS DEM ALLTAG UND DIE SUCHE NACH DEM ÜBERLEBEN: REISEMOTIVE UND -FORMEN IN DER SPÄTMODERNE

Moderation: Hans-Ulrich Schiedt, Historiker, ViaStoria und Universität Bern

15:45-16:15 **Traurige Tropen: Luftverkehr – Tourismus – Globalisierung**
Hasso Spode, Historiker und Soziologe, Leibniz-Universität Hannover und TU Berlin

16:15-16:45 **Menschen in Bewegung. Pendelmigration und Fluchtrouten im Europa des frühen
21. Jahrhunderts**
Sarah Schilliger, Soziologin, Universität Basel

16:45-17:15 **Fragen und Diskussion**

17:15-17:30 **Resümee und Abschluss der Tagung**

ab 17:30 Apéro Riche

Referate und Personen

Where is Value Added? Globalization Before and After the Transport Revolution

Marc Levinson, Historian and Economist, Washington DC

ABSTRACT:

Globalization is not a new phenomenon. As historians such as Fernand Braudel and Sven Beckert have pointed out, many parts of the world have been integrated economically for many centuries; it's arguably difficult to find a country more tightly bound to the global economy today than Venice was in the thirteenth century. Multinational enterprises have moved goods and money around the world since the seventeenth century, and we've had industrial-strength supply chains since the nineteenth. While freight transportation has been important in facilitating international economic relationships at every stage, it would be misleading to speak of a transport revolution as a causal factor in any of these manifestations of globalization. From early times to the 1960s, there was remarkable continuity not only in the methods of conducting long-distance trade, but also in the risks and uncertainties involved.

This paper will argue that the transport revolution of the late twentieth century permitted globalization in a form quite different from what came before. The key difference, I will argue, is that intermodal transportation enabled an extensive long-distance trade in intermediate goods that did not exist earlier. Where previous episodes of globalization mainly involved trade in raw commodities, such as cotton and silver, or in finished goods, such as the Chinese porcelains and British books that were common in North America in the 1700s, the modern version of globalization involves creation of integrated supply chains to take advantage of low transport costs and comparatively high transport reliability. Goods in all stages of production move along these chains in patterns that can be shifted with relative ease, depending upon costs and customer demands. Each time production shifts, the geographic location at which value is added shifts as well, altering the distribution of economic gains and losses in a way that did not occur in earlier times. Advances in communications technology have indisputably helped firms take advantage of these possibilities, but modern supply chains would not have come into existence without the container revolution in the second half of the twentieth century.

The conventional measures of international trade, such as freight tonnage, the value of imports and exports, or the number of containers moving across borders, are inadequate to reveal the effects of this transport revolution on the global economy. Rather, we need to identify the sources of value and think about how they change over time. This turns out to be quite a difficult task. The paper will explore this issue and offer some thoughts about the ways in which intermodal transportation continues to influence the flows of goods, people, and knowledge.

ZUR PERSON:

Marc Levinson is a historian and economist based in Washington, DC, who writes on international economics, regulation, and processes of economic change. He spent many years as a journalist, serving as finance and economics editor of *The Economist*, and was later an economist at a New York bank and senior fellow at the Council on Foreign Relations. His books include *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, published in its second edition in April 2016, and *The Great A&P and the Struggle for Small Business in America*. His sixth book, tentatively titled *An Extraordinary Time*, is an international history of the 1970s, examining the end of the postwar boom and its political consequences. It is to be published in late 2016 / marclevinson1@gmail.com

Zum Dilemma permanenter globaler Vernetzung. Entwicklungsstrategien für den Flughafen und die Sonderwirtschaftszone Shannon, 1945–2015

Patrick Neveling, Sozialanthropologe und Historiker, Universität Utrecht

ABSTRACT:

Der Vortrag dokumentiert und analysiert die Auswirkungen zuvorderst auf Verkehrsbeziehungen und Vernetzungen ausgerichteter wirtschaftlicher Entwicklungsstrategien. Dies geschieht am Beispiel der historischen Entwicklungsstrategien der Shannon Free Airport Development Corporation (SFADCo), die von den 1940er-Jahren bis in die jüngste Vergangenheit Betreibergesellschaft des internationalen Flughafens und der exportorientierten Sonderwirtschaftszone Shannon war. Der Ruf der Region am Unterlauf und Mündungsgebiet des Flusses Shannon als Armenhaus Irlands ist in Frank McCourt berühmtem autobiographischen Roman *Angela's Ashes* verewigt. Doch während McCourts Protagonisten zwischen New York und Limerick oszillieren ohne der Armut zu entrinnen, etablierte sich der Flughafen Shannon in unmittelbarer Nähe zu Limerick ab den 1940er-Jahren als Drehkreuz im transatlantischen Flugverkehr. Die irische Regierung machte Shannon zum weltweit ersten Duty-Free-Flughafen. Als der Flugverkehr in den 1950er Jahren zurückging gründete die Betreibergesellschaft, die Shannon Free Airport Development Corporation (SFADCo), angelehnt an die Entwicklungsstrategie Puerto Ricos eine der weltweit ersten exportorientierten Sonderwirtschaftszonen. Staatliche Investitionsanreize, Steuer- und Zollbefreiung und billige Arbeitskräfte begünstigten die Ansiedlung internationaler Konzerne. Ab den 1970er-Jahren entstand eine Art Fortbildungszentrum für Regierungsvertreter aus dem Globalen Süden, die, finanziert von der United Nations Industrial Development Organisation, im Aufbau und Betrieb von Sonderwirtschaftszonen ausgebildet wurden. Neben dem Frachtbetrieb blieb Shannon Drehkreuz für irische Migranten, was nicht zuletzt den Aufstieg der Fluggesellschaft Ryanair begünstigte. Allerdings nutzten internationale Investoren ebenso wie Ryanair Shannon als Sprungbrett, das sie bald verließen, ohne nachhaltige Strukturen zu etablieren. Die jüngste Krise der irischen Nationalökonomie und die innenpolitischen Reaktionen darauf bedeuteten letztlich das

Ende der einzigen nachhaltigen Struktur, der SFADCo, die am Ende eines jahrzehntelangen Vernetzungsmarathons ihre Legitimation – Erfolg – verlor und in die staatliche Entwicklungsagentur (Enterprise Ireland) einverleibt wurde.

Der Vortrag dokumentiert und analysiert die genannten und die weiteren Strategien permanenter Vernetzung als paradigmatisch für den Aufstieg und für den Niedergang des «Keltischen Tigers». Letztlich zeigt das Beispiel Shannon, exemplarisch für die inzwischen 3'500 exportorientierten Sonderwirtschaftszonen der Welt, dass eine Vorreiterrolle in Phasen der Globalisierung auch eine Vorreiterrolle in Phasen der Deglobalisierung bedeutet.

ZUR PERSON:

Dr. Patrick Neveling (<https://uu.academia.edu/PatrickNeveling>) ist Researcher am Department for Cultural Anthropology der Universität Utrecht. Er hat an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg zu Manifestationen der Globalisierung. Kapital, Staat und Arbeit in Mauritius, 1825-2005 promoviert, publiziert zur Sozialanthropologie der Globalisierung und arbeitet gegenwärtig an der Monographie *Relocating Capitalism. Export Processing Zones and Special Economic Zones since 1947*. Zudem ist er Herausgeber von www.focaalblog.com. / patrick.neveling@gmail.com

Moderation des 1. Tagungsblocks:

Gisela Hürlimann, Historikerin, Universität und ETH Zürich

ZUR PERSON:

Gisela Hürlimann, Dr. phil., studierte und forschte an der Universität Zürich im Bereich der Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte und arbeitet am Institut für Geschichte der ETH Zürich, Professur für Technikgeschichte. Im Kontext ihrer Dissertation zur Innovationspolitik und Technikentwicklung bei den Schweizerischen Bundesbahnen 1955-2005 (Buch: *Die Eisenbahn der Zukunft*, 2007) initiierte sie 2006 zusammen mit Ulrich Weidmann vom IVT der ETH Zürich die interdisziplinäre Tagungsreihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik». Ihre bisherigen Forschungsschwerpunkte: Fürsorgepolitik, Psychiatrie, Migration, Technikentwicklung, öffentliche Unternehmen, Schienenverkehr, Steuerstaat, öffentliche Finanzen und Wohlstandsverteilung. / huerlimann@history.gess.ethz.ch

Autonomes Fahren – Mobilitätskonzept der Zukunft?

Barbara Lenz, Verkehrsgeographin, Humboldt-Universität und Institut für Verkehrsforschung am DLR, Berlin

ABSTRACT:

Die derzeitige, internationale geführte Diskussion um das autonome Fahren dreht sich immer noch sehr um das Fahrzeug, um genauer zu sein: das Straßenfahrzeug. Was kann das Auto? Wie zuverlässig ist seine Technologie? Wann wird der erste autonome Pkw auf einer öffentlichen Straße fahren? Noch ganz in den Anfängen steckt die Diskussion um die Funktion der autonomen Fahrzeuge und damit auch um einen möglichen Funktionswandel des Individualfahrzeugs. Blickt man zurück, dann finden sich durchaus Vorstellungen vom autonomen Fahren als wesentlichem Element von Mobilitätskonzepten. So entstand in den USA während der 1930er-Jahre die Vision vom autonomen Auto, das individuelle Mobilität auf einem Netz von Highways ermöglicht und damit eine Verbindung zwischen allen Teilen des Landes bildet. Die Frage nach dem autonomen Fahren als Mobilitätskonzept der Zukunft adressiert – zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt – allerdings eher die Alltagsmobilität. Dabei wird zunehmend thematisiert, welche Nutzungsvorteile das autonome Fahren nicht nur gegenüber dem Fahren im selbstgesteuerten Auto bietet, sondern auch welche Vorteile es gegenüber anderen Verkehrsmitteloptionen im heutigen Verkehrssystem bereithält. Damit geht die Vorstellung von ganz neuen Mobilitätskonzepten einher, die – vergleichbar zu heutigen Sharing-Systemen – eine Kombination von öffentlicher und individueller Mobilität bilden. In der Tat sind ganz grundsätzliche Veränderungen des Mobilitätskonzeptes «Carsharing» zu erwarten, wenn autonome, das heißt selbstfahrende Fahrzeuge, in Carsharing-Systeme eingeführt würden. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit, Tür-zu-Tür-Mobilität anzubieten. Dies würde sowohl im Vergleich zum heutigen Carsharing, aber auch zum öffentlichen Verkehr einen erheblichen Zuwachs an Komfort bedeuten.

Vor diesem Hintergrund geht es im vorliegenden Beitrag zum einen darum, konzeptionell zu erfassen, welche neuen Optionen die Automatisierung des Fahrens ermöglicht und wie damit – aus heutiger Sicht – den alltäglichen Nutzungsanforderungen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Genüge getan wird. Dabei ergibt sich eine wesentliche Randbedingung aus dem räumlichen Kontext, in den diese Nutzungsanforderungen eingebettet sind. So ist davon auszugehen, dass sich die Anforderungen im (hoch)verdichteten städtischen Raum von denen in Stadtrandgebieten und ländlichen Gebieten deutlich unterscheiden. Gleichzeitig unterscheiden sich die verschiedenen Raumtypen hinsichtlich der Vielfalt an Nutzungsoptionen. Zum anderen werden Effekte diskutiert, die sich aus der Wahrnehmung der neuen, durch autonome Fahrzeuge veränderten Optionen ergeben können. Dabei wird es in erster Linie um Auswirkungen auf das Verkehrssystem gehen. Die konzeptionellen Aussagen sollen an derzeit vorliegenden Untersuchungen und Modellrechnungen gespiegelt werden.

ZUR PERSON:

Seit 2007 ist Barbara Lenz (*1955) Direktorin des Berliner Instituts für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Gleichzeitig lehrt sie als Professorin für Verkehrsgeographie an der Humboldt Universität zu Berlin. Am Institut für Verkehrsforschung hat sie nachfrage- und nutzerorientierte Forschung sowohl zum Personen- als auch zum Güterverkehr entwickelt und etabliert. Im Zentrum ihrer eigenen aktuellen Forschungsarbeiten stehen gesellschaftliche und verkehrliche Aspekte des autonomen Fahrens sowie Trends und Ursachen der Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr. / barbara.lenz@dlr.de

Verkehrsnachfrage im Zeitalter des Smartphones

Kay W. Axhausen, Verkehrswissenschaftler, ETH Zürich (live aus Singapur)

ABSTRACT:

Die Menge und Struktur der Reisen, vor allem der Fernreisen, ist immer noch unklar, wenn man sie vom Standpunkt der einzelnen Reisenden aus verstehen will. Der Vortrag wird zwei Sichtweisen vorstellen, wie man sich dem Thema der individuellen Verkehrsnachfrage nähern kann: Die erste baut auf Befragungen zu den sozialen Netzwerken auf. Die zweite verwendet sechs Monate französischer Mobiltelefonaten. Der Vortrag wird die empirischen Ergebnisse beider Sichtweisen vorstellen und sie, so weit möglich, auch über die sozialen Netzwerk-Geometrien vergleichen. Folgerungen und perspektivische Aussagen zu Erwartungen zum weiteren Wachstum der Verkehrsmengen runden den Input ab.

ZUR PERSON:

Dr. Kay W. Axhausen is Professor of Transport Planning at the ETH Zürich. Before, he worked at the Leopold-Franzens Universität, Innsbruck, Imperial College London and the University of Oxford. He has been involved in the measurement and modelling of travel behaviour for the past 30 years contributing especially to the literature on stated preferences, micro-simulation of travel behaviour, valuation of travel time and its components, parking behaviour, activity scheduling and travel diary data collection. His current work focuses on the agent-based micro-simulation toolkit MATSim (see www.matsim.org). A full CV with a list of recent publications can be found at http://www.ivt.ethz.ch/people/axhausen/cv_kwa.pdf / axhausen@ivt.baug.ethz.ch

Moderation des 2. Tagungsblocks:

Ueli Haefeli, Historiker, Universität Bern und Interface Politikstudien Luzern

ZUR PERSON:

Ueli Haefeli studierte an der Universität Bern Geschichte, Psychologie und Musikwissenschaft. Von 1990 bis 2001 war er Assistent bzw. Oberassistent an der Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern. 1994 promovierte er bei Christian Pfister (Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte); 2007 folgte die

Habilitation in neuester Geschichte, 2009 die Ernennung zum Titularprofessor für nachhaltige Mobilität. Ueli Haefeli ist seit 2001 als Gesellschafter bei der Interface Politikstudien Forschung Beratung GmbH tätig, wo er sich auf Verkehrsfragen spezialisiert hat. Seine Schwerpunkte liegen bei der Evaluation von Verkehrsprojekten, der Analyse von Verkehrstrends und Mobilitätsverhalten sowie bei Fragen der Nachhaltigkeit und der Mobilitätsberatung. Daneben führt er regelmässig Lehrveranstaltungen am Historischen Institut der Universität Bern durch und ist operativer Leiter des Nationalfonds-Projekts «Mobilitätsgeschichte des schweizerischen Bundesstaats». / haefeli@interface-politikstudien.ch

Der internationale Luftverkehr: Freie Märkte vs. Industriepolitik?

Gieri Hinnen, Senior Manager Strategic Communication, Swiss International Air Lines AG, Basel

ABSTRACT:

Die Luftfahrt ist das Rückgrat der Globalisierung. Dies gilt insbesondere für die Schweiz, ein Land, das Dienstleistungen in alle Welt verkauft, 50 Prozent der Exporte nach Wert per Luftfracht transportiert und in dem 33 Prozent der Touristen per Flugzeug ankommen. Für die kleine und offene Volkswirtschaft ist die Luftfahrt von systemischer Bedeutung – denn ohne Anbindung kein Handel, ohne Handel keine Prosperität. Entsprechend wird die Rolle des Nationalstaates im Luftverkehr – als Eigentümer oder Regulator – schon seit den ersten Anfängen der kommerziellen Luftfahrt kontrovers diskutiert. Einerseits sind technische und operationelle Standards (z.B. Funk, Anflug) global harmonisiert. Dies im Gegensatz zum Bahnverkehr, wo unterschiedliche Standards bis heute den grenzüberschreitenden Verkehr behindern. Andererseits existieren im Gegensatz zu vielen anderen Sektoren keine internationalen Wettbewerbs- und Eigentumsregeln. So ist die Luftfahrt heute als einer der wenigen Sektoren nicht Teil der World Trade Organization, mehr als die Hälfte aller Airlines sind noch immer in staatlichem Besitz und alle Weltregionen beschränken das ausländische Eigentum an Luftfahrtgesellschaften. Der Wettbewerb im Luftverkehr ist heute charakterisiert durch drei Ansätze: den amerikanischen privatisierten Ansatz, den europäischen Mittelweg und den staatskapitalistischen Weg des Rests der Welt. Das Resultat ist ein fragmentierter Markt, chronische Überkapazität und fehlende Konsolidierung – so hat die Industrie über Ihre ganze Existenz betrachtet nie die eigenen Kapitalkosten gedeckt. Ergo: Aus ökonomischer Sicht dürfte die Luftfahrtindustrie gar nicht existieren.

Wie soll sich die Schweiz in diesem globalen Flickenteppich verhalten? Ist der Luftverkehr die internationale Analogie zum (nationalen) Bahnverkehr und muss der Bund sich entsprechend engagieren? Das Referat stellt dazu zwei Kernthesen auf. Erstens, die Luftfahrt ist für die Schweiz von systemischer Bedeutung. Zweitens, die Schweiz soll einen liberalen Ansatz im Luftverkehr verfolgen: freie Märkte, aber mit klaren Regeln gegen Wettbewerbsmissbrauch.

ZUR PERSON

Gieri Hinnen works for Swiss International Air Lines since 2009, where he holds the position of a Senior Manager for Strategic Communication. Until 2015, he was part of the Political Affairs and Environment team of SWISS. Hinnen holds a PhD in Management from the University of St Gallen (HSG), Switzerland. He has a background in International Affairs and Business Administration; he studied at the University of St Gallen (HSG), the London School of Economics (LSE) and the Schulich School of Business in Toronto. / www.swiss.com

Der Einfluss von Digitalisierung und e-Commerce auf die Logistik

Dieter Bambauer, Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post,
Leiter Postlogistics und Leiter Informationstechnologie

ABSTRACT:

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Gesellschaft bringt in immer kürzeren Abständen Technologien auf den Markt und weckt neue Kundenbedürfnisse. Neue Geschäftsfelder entstehen. Deshalb ist es das Ziel der Schweizerischen Post, ihren Kunden in dieser immer komplexeren Welt mit immer mehr Daten das Leben und das Business einfacher zu machen. Mit diesem Fokus hat die Post ihre Unternehmensvision entwickelt. Sie lautet «Einfach mit System». Sie entwickelt sich dabei nicht etwa vom Physischen ins Digitale, sondern sie verfolgt eine Strategie an der Schnittstelle zwischen physischer und digitaler Welt.

Mit der Digitalisierung wachsen nicht nur die Chancen, sondern auch der Wettbewerb. Die Post ist in all ihren Kernmärkten unter Druck: in der Kommunikation, im Personenverkehr, in den Finanzdienstleistungen und – ganz speziell – in der Logistik: Grosse, internationale Konzerne aus der digitalen Welt drängen immer stärker und aggressiver in den Logistikmarkt. Sie erbringen zusätzlich zu ihrem Kerngeschäft logistische Dienstleistungen für sich und Dritte und werden dadurch zu Mitbewerbern von traditionellen Logistikanbietern wie der Post. Es sind Mitbewerber, die auf der Logistik keinen Gewinn zu erzielen brauchen, denn sie erwirtschaften ihn in ihrem Kerngeschäft. Sie heissen Amazon, Google, Uber, eBay und so weiter. Die Post rüstet sich deshalb seit einiger Zeit für diesen steigenden Wettbewerb. Es geht für die Post darum, die Bedürfnisse ihrer Geschäfts- und Privatkunden so optimal zu erfüllen, dass diese Pakete am liebsten mit der Post versenden und ihr die gesamte Logistik anvertrauen. Neue Technologien wie das Internet der Dinge oder Drohnen sollen zu intelligenten Lösungen entwickelt werden, die ganze Wertschöpfungsketten abdecken und für die Kunden dadurch maximalen Nutzen stiften.

Die Strategie der Post beruht auf drei Pfeilern: neue Dienstleistungen, Qualitätsführerschaft und Investitionen in die Infrastruktur. In den letzten Jahren hat die Post verschiedene Dienstleistungen auf den Markt gebracht, die den Empfang und Versand von Paketen und grösseren Waren vereinfachen: Paketautomaten, Abendzustellung, ein Auf-

stellservice oder ein Paketabholservice zu Hause sind nur einige davon. Diese Strategie wird die Post weiterhin verfolgen. Sie testet aktuell zum Beispiel Drohnen und die Anwendung des Internets der Dinge in der Logistik. Solche Dienstleistungen binden die Kunden an die Post. Sie spielen im Wettbewerb aber noch eine andere Rolle: Die Post besetzt das Feld und sichert sich damit einen Vorsprung. Die Qualität der Leistungen spielt eine ebenso wichtige Rolle. So stellte die Post im Jahr 2015 fast 98 Prozent aller Pakete pünktlich zu. Ein weiterer wichtiger Faktor gerade im digitalen Zeitalter ohne persönlichen Kontakt ist das bekannte Gesicht des Pöstlers, das der Post einen Vertrauensvorsprung verschafft. Auf dieses Zusammenspiel von hoher Qualität und Kundennähe wird die Post auch künftig setzen. Eine hohe Qualität bei zunehmender Geschwindigkeit kann nur gehalten werden, wenn sich die Infrastruktur mitentwickelt. Neben der Erweiterung der Zugangspunkte investiert die Post deshalb auch in die Infrastruktur, beispielsweise rüstet sie bis Ende 2016 ihre Paketzentren mit zusätzlichen Sortieranlagen aus. Schlussendlich sind es alle drei Pfeiler – die neuen Dienstleistungen, die Qualitätsführerschaft und die Investitionen – zusammen, welche die Post fit machen für den Wettbewerb mit der digitalen Konkurrenz.

ZUR PERSON:

Dr. Dieter Bambauer ist seit 2009 Leiter PostLogistics und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post. Seit 2013 amtiert er zudem als Leiter Informationstechnologie. Er studierte und promovierte in Betriebswirtschaftslehre in Münster und Giessen. Nach rund zehn Jahren Logistikmanagement in verschiedenen europäischen Handels- und Industriekonzernen trat er 1999 in die Geschäftsleitung der Kühne + Nagel Management AG, Schindellegi, ein. 2003 wechselte er zur Deutschen Bahn AG und leitete einen Geschäftsbereich der DB Cargo. Von 2005 bis 2009 war Dieter Bambauer CEO der Schweizer Landesgesellschaft der Schenker AG sowie von deren Tochter Hangartner AG. Bambauer ist zudem Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses des Lehrstuhls für Logistikmanagement der Universität St. Gallen. / www.post.ch

Moderation des 3. Tagungsblocks:

Hermann Orth, Unternehmensberater Transport und Verkehr, Optima Nexus Consulting AG

ZUR PERSON:

Hermann Orth bearbeitet seit 2016 bei der Optima Nexus Consulting AG Projekte zur Entwicklung von Angebotsstrategien sowie zu Infrastrukturbewertung und Infrastrukturmanagement in der Verkehrsbranche. Seit 2012 untersucht er im Rahmen seiner Promotion, die derzeit im Abschluss steht, die ÖV-Erschliessung von Flughäfen und wie diese durch die Entwicklung von Airport Cities beeinflusst werden. Hermann Orth studierte Bauingenieurwesen mit einer Spezialisierung im Verkehrswesen, von 2005 bis

2008 an der Universität Karlsruhe (heute KIT) und 2008-2009 an der Northwestern University (Evanston, IL, USA), wo er mit einem Master of Science abschloss. / hermann_orth@optima-nexus.com

Traurige Tropen: Luftverkehr – Tourismus – Globalisierung

Hasso Spode, Historiker und Soziologe, Leibniz-Universität Hannover und TU Berlin

ABSTRACT:

Der Tourismus zählt zu den größten Wirtschaftsbranchen der Welt. Diese gigantische Freizeitmigration ist nur denkbar auf der Basis einer Industrialisierung des Reisens: Organisation, Unterbringung und Transport erfordern ausgefeilte Logistiken und Technologien. Fragt man nach den Beziehungen zwischen Tourismus und Luftverkehr, so sind zwei entgegengesetzte Kausalzusammenhänge denkbar: Das Flugzeug verhalf dem Massentourismus zum Durchbruch – oder umgekehrt. Eine gängige Ansicht lautet, der Luftverkehr habe den Siegeszug des Massentourismus bewirkt. Dieser reicht indes bis ins 19. Jahrhundert zurück. Bis Mitte des 20. Jahrhundert wurde die dazu nötige Transportleistung primär durch die Eisenbahn erbracht, dann durch das Auto. Vom Beginn der Zivilluftfahrt an bemühten sich die halbstaatlichen Flag Carriers (führend zunächst die Lufthansa, dann US-Gesellschaften) zwar auch um Touristen. Doch in seinem heroischen und seinem goldenen Zeitalter war das Flugzeug weniger ein quantitativ bedeutsames Transportmittel als ein Sendbote der Zukunft von mythischem Nimbus. Erst in den 1960/70er-Jahren brachten hier der Düsenantrieb und dann zumal die Großraumflugzeuge (führend der «Jumbo») im Verbund mit politisch-organisatorischen Veränderungen wie Charters-touristik und Deregulierung den quantitativen Durchbruch. Heute lebt die Zivilluftfahrt zum Gutteil vom Tourismus. Das Flugzeug trieb die Globalisierung voran, doch es zeitigte in den Quellländern – anders als Bahn und Auto – wenig soziale Effekte. So hat es die Reiseintensität kaum erhöht, sondern primär nur die objektiven Entfernungen vergrößert – oder umgekehrt: die subjektiven verkürzt. In dekontextualisierten Freizeitwelten entfaltet sich ein Tourismus ohne Raum – «traurige Tropen».

ZUR PERSON:

Prof. Dr. Hasso Spode lehrt Historische Soziologie an der Leibniz-Universität Hannover und ist Leiter des Historischen Archivs zum Tourismus der TU Berlin. Seine Arbeitsfelder sind die Sozial- und Kulturgeschichte, die Historische Anthropologie und die Medizinsoziologie, wobei er besonders durch seine Studien zum Alkohol und zum Tourismus bekannt wurde. Er ist Autor und Herausgeber von über 200 wissenschaftlichen Publikationen, davon als Autor: *Ressource Zukunft* (2009) und als Herausgeber: *Mobilitäten* (2014). / hat@hist-soz.de

Menschen in Bewegung. Pendelmigration und Fluchtrouten im Europa des frühen 21. Jahrhunderts

Sarah Schilliger, Soziologin, Universität Basel

ABSTRACT:

Zunehmend sind Menschen grenzüberschreitend in Bewegung. Die einen fliehen aus dem Alltag auf der Suche nach dem Abenteuer, der Ruhe oder der Sonne. Andere suchen nach dem Überleben, flüchten aus Kriegsregionen oder folgen dem Ruf nach ihrer Arbeitskraft. Meistens werden die Räume, in denen sich MigrantInnen bewegen, und die Räume, in denen TouristInnen reisen, voneinander getrennt betrachtet – obwohl sie sich geographisch vielfältig überschneiden. Es gibt Knotenpunkte am Mittelmeer oder in der Ägäis, wo sich Flüchtlinge und Strandurlauber kreuzen. Korridore wie der Gotthardtunnel oder der Brenner-Pass passieren die einen auf dem Heimweg vom Urlaub im Süden, für andere sind dies Stationen auf der Flucht in Richtung Norden. Verkehrsmittel wie der Easyjet-Flieger oder der Euroline-Fernbus nutzen moderne SaisonarbeiterInnen aus Osteuropa auf ihrem Arbeitsweg, während sie ihren SitznachbarnInnen aus Westeuropa als günstige Gelegenheit für einen Städtetrip in den Osten dienen.

Für die vielen mobilen Subjekte sind Orte, an denen der Verkehrsfluss aus unterschiedlichen Ursachen anhält oder abgehalten wird – wie Bus-Terminals, Grenz-Übergänge, Flughafen-Terminals – Schwellen in der Mobilitätslandschaft. An solchen Knotenpunkten transnationaler Mobilität manifestieren sich einerseits die Strategien staatlicher und suprastaatlicher Institutionen bezüglich Mobilitätskontrolle, andererseits lassen sich unterschiedliche Motive und Mobilitäts-Biographien der sie passierenden AkteurInnen aufspüren.

Im Vortrag wird dem Vorschlag des Grenz- und Migrationsregimeforschers William Walters gefolgt, der kürzlich mit seinem Konzept der *viapolitics* (2015) dafür plädierte, den Blick auf Verkehrsmittel und -routen zu lenken, um globale Ungleichheiten und Machtverhältnisse zu ergründen. Empirischer Ausgangspunkt sind dabei die Arbeitswege von Care-Arbeiterinnen, die zwischen ihrer Heimat in Polen und ihrem temporären Arbeitsplatz in Schweizer Privathaushalten hin- und herpendeln, sowie die Fluchtwege von Menschen, die versuchen, über das Mittelmeer und entlang der Balkanroute nach Westeuropa zu gelangen.

ZUR PERSON:

Dr. Sarah Schilliger ist Soziologin und arbeitet als Oberassistentin am Seminar für Soziologie der Universität Basel. Im Rahmen ihrer Dissertation untersuchte sie ethnographisch den Privathaushalt als globalisierten Arbeitsplatz und begleitete über Jahre hinweg polnische 24h-Betreuerinnen, die als Wanderarbeiterinnen zwischen Polen und der Schweiz hin- und herpendeln. Aktuell forscht Sarah Schilliger in einem transnationalen Forschungsprojekt zu migrantischer Mobilität, Prekarität und Illegalisierung im Landwirtschaftssektor in Italien, der Schweiz und Belgien. Schwerpunkte in Forschung und Lehre: Soziale Ungleichheiten, Migrations- und Grenzregime-Forschung, Care-Politiken, Geschlechtersoziologie. / sarah.schilliger@unibas.ch

Moderation des 4. Tagungsblocks

Hans-Ulrich Schiedt, Historiker, ViaStoria und Universität Bern

ZUR PERSON:

Dr. phil., Historiker, Studium von Geschichte und Philosophie an der Universität Zürich. Promotion zum Frühsozialismus in der Schweiz. Seit den 1990er-Jahren Forschungen zu Themen der Verkehrsgeschichte, der Wirtschaftsgeschichte und der Geschichte der Raumentwicklung. Leiter Forschung von ViaStoria, Stiftung für Verkehrsgeschichte, die mit der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern verbunden ist. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Historischen Institut der Universität Bern. Redaktor von *traverse*, *Zeitschrift für Geschichte / Revue d'histoire*. / hans-ulrich.schiedt@hist.unibe.ch

Tagungsorganisation

Ueli Haefeli, Prof. Dr., Universität Bern und Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern, siehe: Referate und Personen

Henrike Hoffmann, B.A., Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich

Henrike Hoffmann studierte an der École Supérieure d'Information Documentaire in Genf und beendete ihre Ausbildung mit einem Diplom in Bibliothekswissenschaft, Dokumentation und Archivwissenschaft. Nach Stellen in Lausanne am International Institute for Management Development (IMD) und am Schweizerischen Informations- und Datenarchivdienst für die Sozialwissenschaften (SIDOS) in Neuchâtel, arbeitete sie fast zehn Jahre als Bibliothekarin/Archivarin in der Paul Sacher Stiftung, einem Archiv und Forschungszentrum für die Musik des 20. und 21. Jahrhunderts. Als Werkstudentin absolvierte sie von 2006 bis 2010 ein Bachelorstudium (Medienwissenschaft und Kulturwissenschaften) an der Universität Basel. Seit 2012 ist sie Studierende im Master *Geschichte und Philosophie des Wissens* an der ETH Zürich und verstärkt seit August 2015 das Team der Professur für Technikgeschichte. /

henrike.hoffmann@history.gess.ethz.ch

Gisela Hürlimann, Dr. phil., Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich,
siehe: Referate und Personen

Christian Marti, MSc, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich

Christian Marti studierte Architektur und Raumentwicklung & Infrastruktursysteme an der ETH Zürich und arbeitet dort seit 2012 als wissenschaftlicher Assistent am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Seine Schwerpunkte sind öffentliche Nahverkehrssysteme, Fragen der Eisenbahnregulierung sowie Wechselwirkungen zwischen der Raumentwicklung und Verkehrssystemen. In seiner Dissertation erforscht er, was genau Integration zwischen öffentlichen Verkehrssystemen und der gebauten Umwelt ausmacht und entwickelt eine Methode zu deren quantitativen Beurteilung. /

christian.marti@ivt.baug.ethz.ch

Hans-Ulrich Schiedt, Dr. phil., ViaStoria – Stiftung für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, siehe: Referate und Personen

Ulrich Weidmann, Prof. Dr., Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT der ETH Zürich

Ulrich Weidmann wurde 1963 in Chur geboren. Nach seinem Bauingenieur-Studium an der ETH Zürich arbeitete er bis 1994 als Doktorand am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Zwischen 1994 und 2004 war er bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zunächst verantwortlich für die netzweiten Angebote des S-Bahn

und Regionalverkehrs, später als Geschäftsbereichsleiter Engineering der Division Infrastruktura unter anderem für Bahntechnik, Architektur, Diagnosetechnik und Innovationsmanagement. 2004 wurde Ulrich Weidmann als ordentlicher Professor an die ETH Zürich berufen, wo er von 2013 bis Ende 2015 zusätzlich als Vorsteher des Departements Bau, Umwelt und Geomatik amtierte. Seit 2016 ist er Vizepräsident für Personal und Ressourcen der ETH Zürich. / weidmann@sl.ethz.ch

Urs B. Wili, Dipl. Ing., Furrer & Frey AG, Bern,

Nach dem Abschluss als Dipl.-Elektroingenieur ETHZ an der Eidg. Technischen Hochschule Zürich bearbeitete Urs Wili im Studienbüro der Brown Boveri AG in Oerlikon die Verriegelungen einer Schleudieranlage in den USA und Simulationen elektrischer Traktionssysteme am Analogrechner. 1974 trat er zu den SBB über, wo er zunächst als Ingenieur bei der Sektion Fahrleitungen des Kreises 2 in Luzern, dann als Sektionschef Fahrleitungen, als Chef der Abteilung elektrische Anlagen bei der SBB-Baudirektion Bern und als Leiter Kundenbeziehungen bei Telecom SBB tätig war. Bei der Firma Furrer + Frey AG in Bern leitete er das Ingenieurbüro, wurde Mitglied der Geschäftsleitung und arbeitet heute als Consultant. Er ist Mitglied der Expertenkommission von Swiss Engineering STV. / ubwili@furrerfrey.ch

Tagungsreihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik»

Die Tagungsreihe «Gesellschaft – Mobilität – Technik» wurde gemeinsam vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich und von der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (FSW) der Universität Zürich lanciert. Sie wird heute vom IVT und der Professur für Technikgeschichte der ETH Zürich getragen.

Die bisherigen Tagungsthemen lauteten: «Mit Tempo in die Zukunft?» (2007), «Die Revolution der Automation» (2009), «Stabil mobil – Komplexe Verkehrssysteme als Herausforderung unserer Gesellschaft» (2011) und «Der Preis des Verkehrs. Vom Wert der Mobilität» (2014).

Dank

Wir danken allen Beteiligten, die mit ihrem Engagement diese Tagung möglich gemacht haben, insbesondere

- den Referentinnen und Referenten und den Moderierenden
- den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Instituts für Verkehrssysteme und Transportplanung (IVT) der ETH Zürich am Lehrstuhl von Professor Ulrich Weidmann sowie den Mitarbeitenden an der Professur für Technikgeschichte bei Professor David Gugerli, ETH Zürich
- André Meier und Franziska Kolb, Atelier für visuelle Gestaltung, Luzern
- der Abteilung Betrieb im Gebäudebereich UN und den Informatikdiensten Multimedia Services, beide ETH Zürich
- dem Team des Restaurant FoodLab für Lunch und Pausenverpflegungen
- dem Catering-Team von Paprika der Asylorganisation Zürich (AOZ) für den Apéro Riche

- allen Helferinnen und Helfern

- und selbstverständlich noch einmal unseren Sponsoren und Unterstützerinnen.